



002576 Vantaan ratikka: AVIABULEVARDI JA TIETOTIE VEROMIES JA LENTOKENTTÄ



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 6.6.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002576. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021. Lisäksi asemakaavamuutokseen liittyy erillinen osallistamis- ja arviointisuunnitelma numero 002270, joka on julkaistu 24.3.2015.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

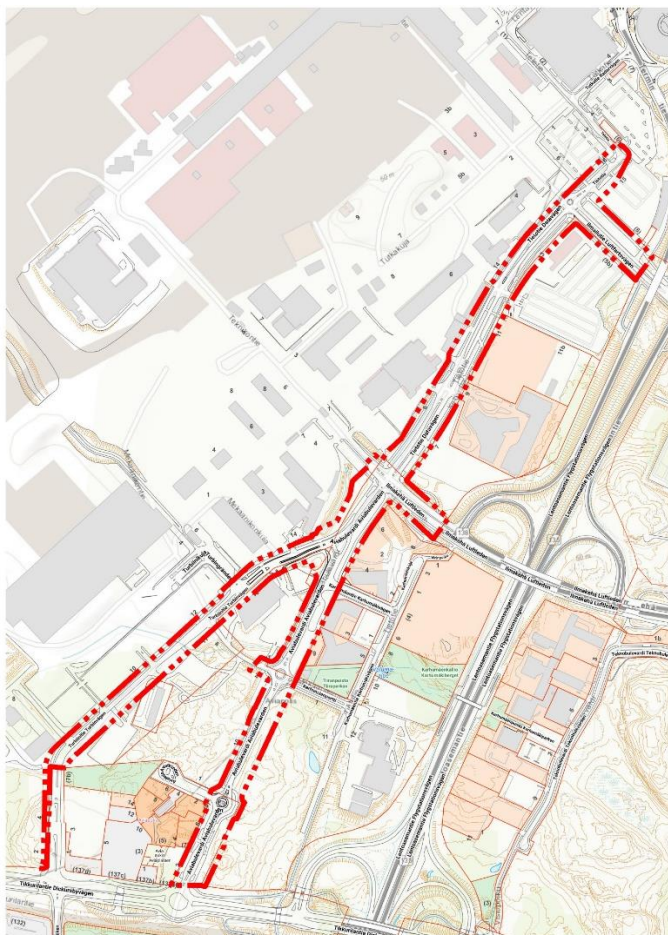
Asemakaavan muutos:

Katualueita ja kaupunginosan rajaa kaupunginosassa 53 Lentokenttä ja katu- ja katuaukioalueita sekä kaupunginosan rajaa kaupunginosassa 52 Veromies.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Lisäksi asemakaavamuutoksessa tarkoituksena on erottaa lentokenttäalueesta Turbiinitien katualue.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya @vantaa.fi, puh. 050 302 9028

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Aviapoliksen suuralueella. Suunnittelualue sisältää Aviabulevardin, Turbiinitien ja Tietotien katualueet sekä osat Ilmailutiestä ja Ilmakehästä.

 Asemakaava-alue 0 100 200 400 Metriä

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019.

Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

- Asemakaavoitus tuli vireille ratikan hankkeiden yhteisen osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma postitettiin koko tarkastelualueella sijaitsevien kiinteistöjen omistajille.
- Mieli-piteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 1 Aviabulevardin ja Tietotien kaava- aluetta 002576 koskeva palaute.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 17.12.2021 ja ne esiteltiin 27.1.–9.2.2022 sekä 3.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.–12.4.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 9.3. ja 20.3.2023. Kaavamuutosalueen 002462 ja 002462ma maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 2 mielipidettä.
- Asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatujen mielipiteiden perusteella valmisteluvaiheessa esitelty kaava-alue päätettiin jakaa kahdeksi kaavaksi.
- Maanomistajien kanssa on järjestetty kokous asemakaavaehdotukseen liittyen 24.4.2023. Kokouksessa sovittiin koko Turbiinitien kaavoittamisesta asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä.
 - o Maanomistaja on jättänyt Turbiinitien kaavamuutoshakemuksen 08.04.2015.
 - o Turbiinitien asemakaavamuutostyö käynnistyi toukokuussa 2015 työnumerolla 002270.
 - o Kaavamuutostyön vireille tulosta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 17.5.2015 sekä 15.05.2015 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mieli-piteet pyydettiin 12.06.2015 mennessä. (MRL 62 §) Mieli-piteitä vastaanotettiin kuusi kappaletta.
 - o Turbiinitien kaavamuutosta on laadittu yhteistyössä maanomistajan ja kaupungin asiantuntijoiden kanssa.
 - o Kaavamuutos 002270 on keskeytetty ja kaavoitusta jatketaan asemakaavamuutoksessa nro 002576.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	6
2. Lähtökohdat.....	8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	8
2.2 Suunnittelutilanne	14
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	26
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	26
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	26
3.3 Asemakaavan tavoitteet	31
3.4 Asemakaavaratkaisu	33
4. Asemakaavan kuvaus.....	33
4.1 Kaavan rakenne	33
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	35
4.3 Aluevaraukset.....	35
4.4 Kaavan vaikutukset.....	35
4.5 Ympäristön häiriötekijät	46
4.6 Nimistö.....	46
5. Asemakaavan toteutus	47
6. Kaavatyöhön osallistuneet.....	47
7. Asemakaavan seurantalomake	48

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 16.5.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 6.6.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Ramboll (17.12.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tietotiellä välillä Terminaalitie-Ilmakehä, Tietotie 58682-1.
- Ramboll (17.12.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tietotiellä välillä Terminaalitie-Ilmakehä, Tietotie 58682-2.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Aviabulevardilla välillä Karhumäentie-Karhumäenportti, Aviabulevardi 58677-1.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Aviabulevardilla välillä Karhumäenportti-Tikkurilantie, Aviabulevardi 58677-2.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Turbiinitaltiellä välillä Ilmakehä-Turbiinikuja, Aviabulevardilla välillä Turbiinitalti-Karhumäentie, Karhumäentien välillä Aviabulevardi-Turbiinitalti, Turbiinitalti 58678-1.

- Ramboll (4.10.2022. Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Ilmailutiellä välillä Tietotie – Terminaalitie, Ilmailutie 59048-1.
- Katusuunnitelmaluonnos Turbiinitie, Mekaanikontie, WSP Finland Oy 8.9.2015
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/lii-kenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja>
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki.
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys 2023, Sweco, 17.2.2023.
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan runkomelun riskialueet ja vaimennus, Sweco, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1, Nykytilanteen päiväajan melutasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3, Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta päiväjän keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle ja Tietotielle. Katualueen levennykset sekä aluevaraukset perustuvat 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin sekä 8.9.2015 valmistuneeseen Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katu ympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelyille, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Turbiinitien asemakaavamuutoksen tarkoituksena on erottaa lentokenttäalueesta katualue. Näin voidaan toteuttaa etelä-pohjoissuuntainen tieyhteys Tikkurilantieltä Ilmakehälle (ns. Turbiinitie). Alun perin tähän tarkoitukseen kaavailtu Aviabulevardi halutaan rauhoittaa sisäisen ja julkisen liikenteen käyttöön. Turbiinitien yhteys tukee alueen työpaikkojen, elinkeinotoiminnan ja palveluiden kehitystä. Se palvelee Veromiehen ja lentokentän välistä ohiajoliikennettä, Finavian maankäyttösuunnitelmia ja mahdollistaa erikoiskuljetusreitit uuden reitin kautta. Aviapoliksen keskustan ohittavan katuyhteyden rakentaminen raskaalle ja ohikulkevalle liikenteelle tukee aseman ympäristön kehittämistä houkuttelevaksi joukkoliikenteeseen perustuvaksi kävely-ympäristöksi.

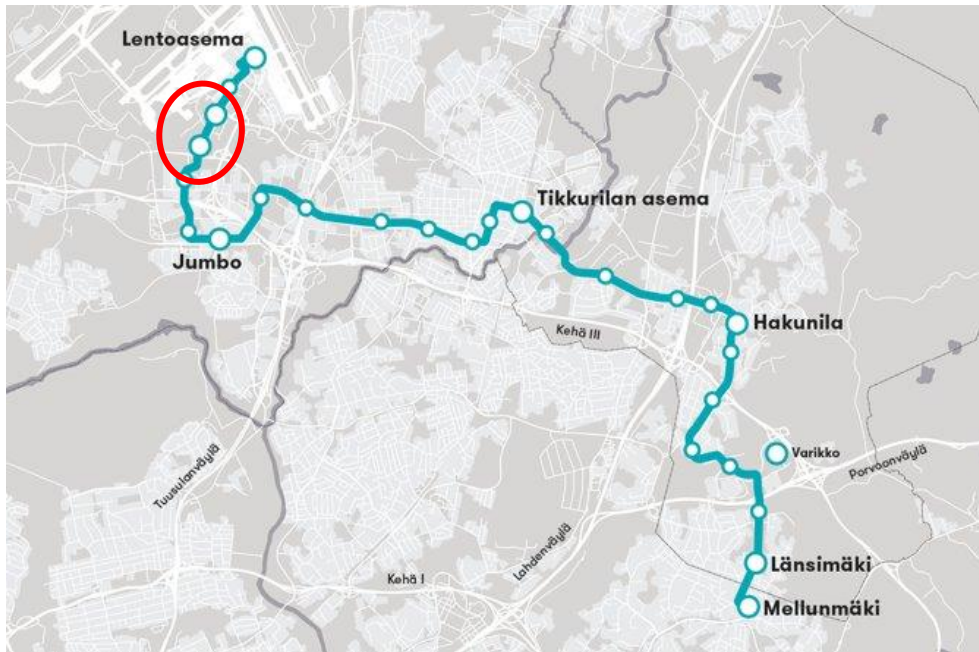
Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttäaluetta (LL) osin katualueeksi. Kaava-alueisiin rajautuviin kiinteistöihin on osoitettu ajoneuvoliittymäkieltomerkintöjä. Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille. Turbiinitien ja Ilmailutien katualueille on osoitettu ohjeelliset aluevaraukset sähkönsyöttöasemia varten (et). Tietotien katualueelle on osoitettu ohjeellinen alueen osa, johon saa sijoittaa ilmanvaihtokuilun, poistumistien tai savunpoistokuilun (mai) sekä avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää (ssk). Kaupunginosarajaa päivitetään muuttuvan lentokenttäalueen rajan mukaisesti.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävä ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavamuutoshankkeeseen liittyy maankäyttösopimuksia, joiden perusteella yksityisessä olluista maista siirretään kaupungin omistamaksi yleiseksi alueeksi ja vesihuoltoverkostoa HSY:n haltuun.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



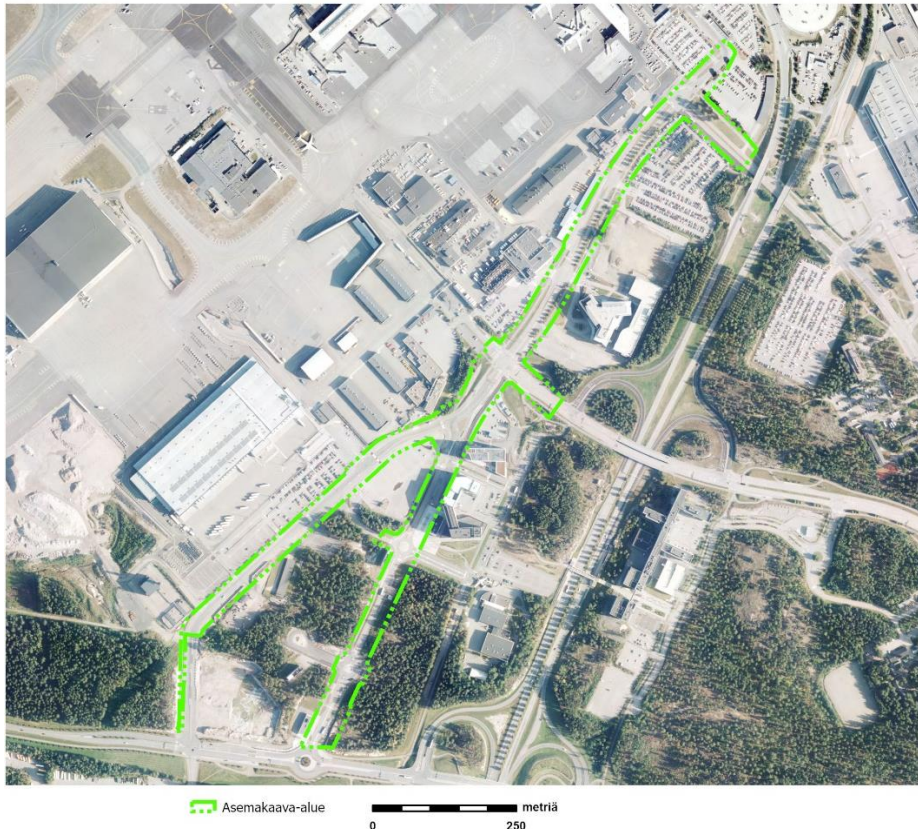
Kuva 3. Asemakaavamuuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue koostuu Aviabulevardin, Turbiinitien, Ilmailutien, Ilmakehän ja Tietotien katualueista. Kaava-alue rajautuu pohjoisessa Teletien risteykseen ja etelässä Tikkurilantiehen. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 10 hehtaaria.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alueen ja sen lähiympäristön maisemaa hallitsevat Helsinki-Vantaan lentokenttäalueeseen toimitaan kuuluvat rakennukset sekä näiden väliin jäävät laajat pysäköintialueet. Kaava-alueen eteläosassa kaava-alueen rajaa metsäalueet.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021 (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021).

Kaava-alueelta ei tunnistettu luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita kohteita. Asemakaavamuutosalue ei kuulu luontoselvityksessä rajattuihin lepakoiden käyttämiin alueisiin eikä alueille sijoitu lahokaviosammaleen ydinalueita.

Kaava-alueen ulkopuolella Aviabulevardin kummallakin puolella on tunnistettu luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita. Aviabulevardin ja Karhumäentien väliselle metsäalueelle sijoittuu kaksi geologista kohdetta. Lisäksi alueelta on tehty havaintoja lahokaviosammaleesta.

Turbiinitien osalta kaava-alue käsittää jo toteutuneen Turbiinitien katualueen, joka on asfalttipäällysteinen, eikä siten käsitä luontoarvoja.

Vesistöt ja vesitalous

Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee osin Kirkonkylänojan valuma-alueella, osin Krakanojan valuma-alueella sekä osin Pyhtäänkorven ojan valuma-alueella. Pyhtäänkorvenoja laskee Kirkonkylänojaan. Kirkonkylänojan ja Krakanojan vesistöt ovat merkittäviä pienvesikohteita, joissa on havaittu muun muassa uhanalaista meritaimenkantaa. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan mukaan kaava-alueen maaperä on vaihtelevasti täyttöä, moreenia, savea, kalliota. Alueella on lisäksi pieniä alueita turvetta, hiekkaa ja silttiä.

Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on savea, silttiä, täyttöä ja hiekkaa sekä kalliopintaa päällystävä moreeni. Savikerros on paksuimmillaan n. 5-6 m. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 19,6 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjavesi on korkeimmillaan n. 2 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 5. Maalajikartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Savi- ja silttialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Kitkamaan ja kallion sekä ohuen savi- ja silttikerrosten alueilla perustamistapa voi alustavan arvion mukaan olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen.

Alustavan arvion mukaan kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Katualue ja rakennetut alueet ovat pääosin melko tasaisia. Kaava-alueen korkein kohta sijoittuu kaava-alueen pohjoisosaan, jossa maanpinta kohoaa noin 48 metriin merenpinnan yläpuolelle. Kaava-alueen matalin kohta sijoittuu kaava-alueen eteläosaan Aviabulevardin ja Tikkurilantien risteyksen tuntumaan, jossa maanpinta jää noin 42 metriin merenpinnan yläpuolelle.

2.1.3 Rakennettu ympäristö**Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa**

Vuoden 2021 lopussa asukkaita Veromiehen kaupunginosassa oli 1 434. Alle sadan asukkaan kaupunginosia on Vantaalla neljä, joista Lentokenttä kuuluu tähän ryhmään. Vuoden 2021 lopussa asukkaita Lentokentän kaupunginosassa oli 23. Koko Aviapoliksen suuralueella asui vuoden 2021 lopussa 20 418 ihmistä. (*Vantaan väestö 2021/2022*)

Asuminen

Suunnittelualueelle ei sijoitu asuinrakennuksia. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä on vuonna 2020 hyväksytty asemakaava-alue Aviapolis eteläinen (kaava numero 002417), jossa on osoitettu asuinkerrostaloaluetta Aviabulevardin varteen. Kyseinen kaava mahdollistaa asumista noin 600 uudelle asukkaalle. Kaavaa ei vielä ole toteutettu.

Palvelut ja työpaikat

Aviapoliksen työpaikkamäärä on omaa luokkaansa, siellä sijaitsee kolmasosa kaikista Vantaan työpaikoista. Alueeseen kuuluu työpaikkojen määrällä mitattuna Vantaan kolme suurinta kaupunginosaa, Lentokenttä, Veromies ja Pakkala. Vuoden 2013 lopussa työpaikkoja oli lähes 35 800, joista joka kolmas oli kuljetuksen ja varastoinnin parissa ja useampi kuin joka neljäs kaupan alalla. (*Vantaa alueittain 2015*)

Aviapoliksen veturina on toiminut valtakunnallisesti merkittävä Helsinki-Vantaan lentoasema, jonka ympärille on rakennettu yrityksille toimitiloja ja muita palveluja. Lähelle on rakentunut muun muassa WTC Helsinki Airport ja Technopoliksen Aviapolis kampus sekä Kehä III:n pohjoispuolelle Gate 8 BusinessPark. Lentokentän lisäksi työpaikkojen syntymiseen ovat vaikuttaneet sijainti keskellä Vantaata sekä aluetta halkovat suuret valtaväylät. Kehä III:n molemmin puolin onkin muodostumassa yhtenäinen työpaikkanauha, jossa on varasto-, teollisuus-, liike- ja toimistorakennuksia. (*Vantaa alueittain 2015*)

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaupunkikuva on rakennettua ympäristöä ja rakennuskanta koostuu Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan liittyvistä suurimittakaavaisista liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksista. Joukko-liikenneyhteydet ovat erinomaiset Kehäradan avauduttua kesällä 2015.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella ei sijaitse arvokkaita rakennetun kulttuuriympäristön kohteita. Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Kaavamuutosalueelle ei sijoitu virkistysalueita. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Tiiranpuisto ja Karhumäenkallio, jotka ovat rakennettuja virkistysalueita. Hieman kauempana etelässä sijaitsevan Osumapuiston kautta on yhteys laajempiin seudullisiin virkistysalueisiin.

Liikenne

Autoliikenne

Aviabulevardi ja Tietotie ovat alueen pääkatuja. Kaavamuutosalue sijaitsee valtakunnallisesti ja seudullisesti keskeisten Tikkurilantien ja Lentoasemantien tuntumassa. Tikkurilantien ja Lentoasemantien kautta alueelta on yhteys seudulliseen päätieverkkoon, mm. Tuusulanväylälle ja Kehä III:lle.

Julkinen liikenne

Aviapoliksen juna-asema sijaitsee kaava-alueen eteläosan länsipuolella. Lentokentälle aikaa kuluu noin 3 minuuttia ja Tikkurilan juna-asemalle noin 18 minuuttia. Aviabulevardilla ja Tietotielä sijaitsee paikallisliikenteen bussipysäkkejä.

Kävely ja pyöräily

Tikkurilantiellä, Turbiinantiellä ja Tietotielä kulkee jalankulun ja pyöräilyn reitit.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

Alue kuuluu Lentoaseman painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön ja Aviapoliksen alueen paineenkorotuspumppaamoiden kautta.

Alueen painetasot vaihtelevat välillä +86m... +87 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkostossa Finavian omistamien hulevesien käsittelyjärjestelmien kautta Krakanojaan sekä Kirkonkylänojaan.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Kaukolämpökaapelit kulkevat kaava-alueen eteläosassa Aviabulevardia pitkin kääntyen Karhumäenportin kautta Karhumäentielle. Kaava-alueen pohjoisosassa kaukolämpökaapeleita sijaitsee Tietotien varrella ja Ilmailutiellä.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Aviabulevardia, Turbiinitietä ja Tietotietä pitkin.

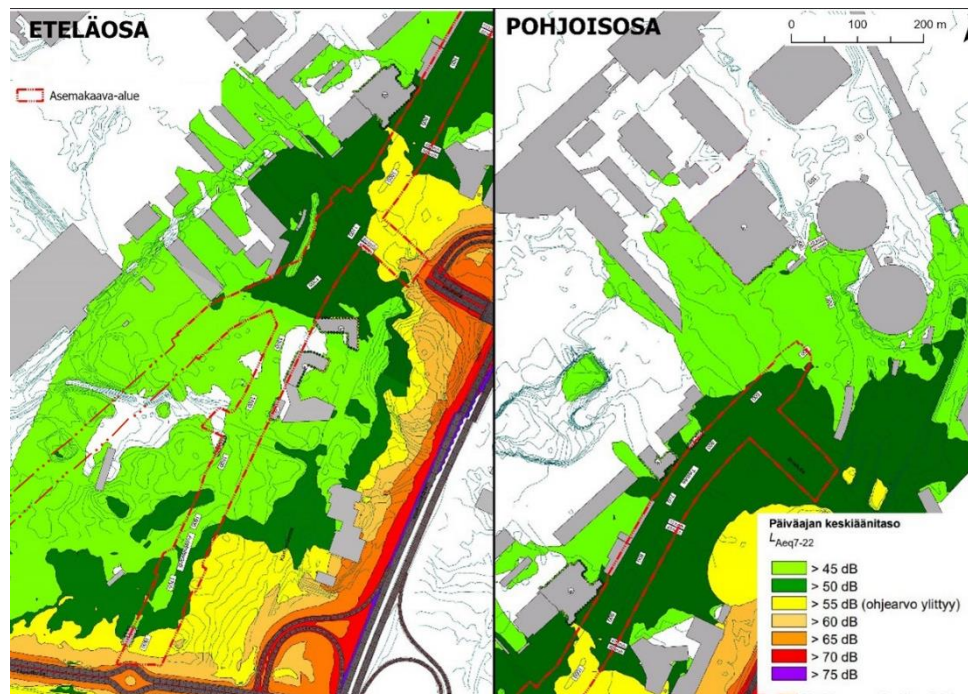
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Kaava-alueen pohjoisosa sijaitsee lentomelun lentomeluvyöhykkeellä 1 (LDEN yli 60dB), keskiosa lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB) ja eteläosa lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55dB).

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.1.2023*) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä on kaava-alueen itäpuolella kulkeva Lentoasemantie. Meluvaikutukset eivät ulotu kaava-alueelle.

Aviapoliksen aseman läheisyyteen hyväksytyn asumisen kaavan (002417) yhteydessä Turbiinitien vaikutus meluun ja ilmanlaatuun on huomioitu. Muutoin alueella sijaitsee työpaikka-, teollisuus- ja varastoalueita, jotka eivät ole tieliikennemelulle herkkiä toimintoja.



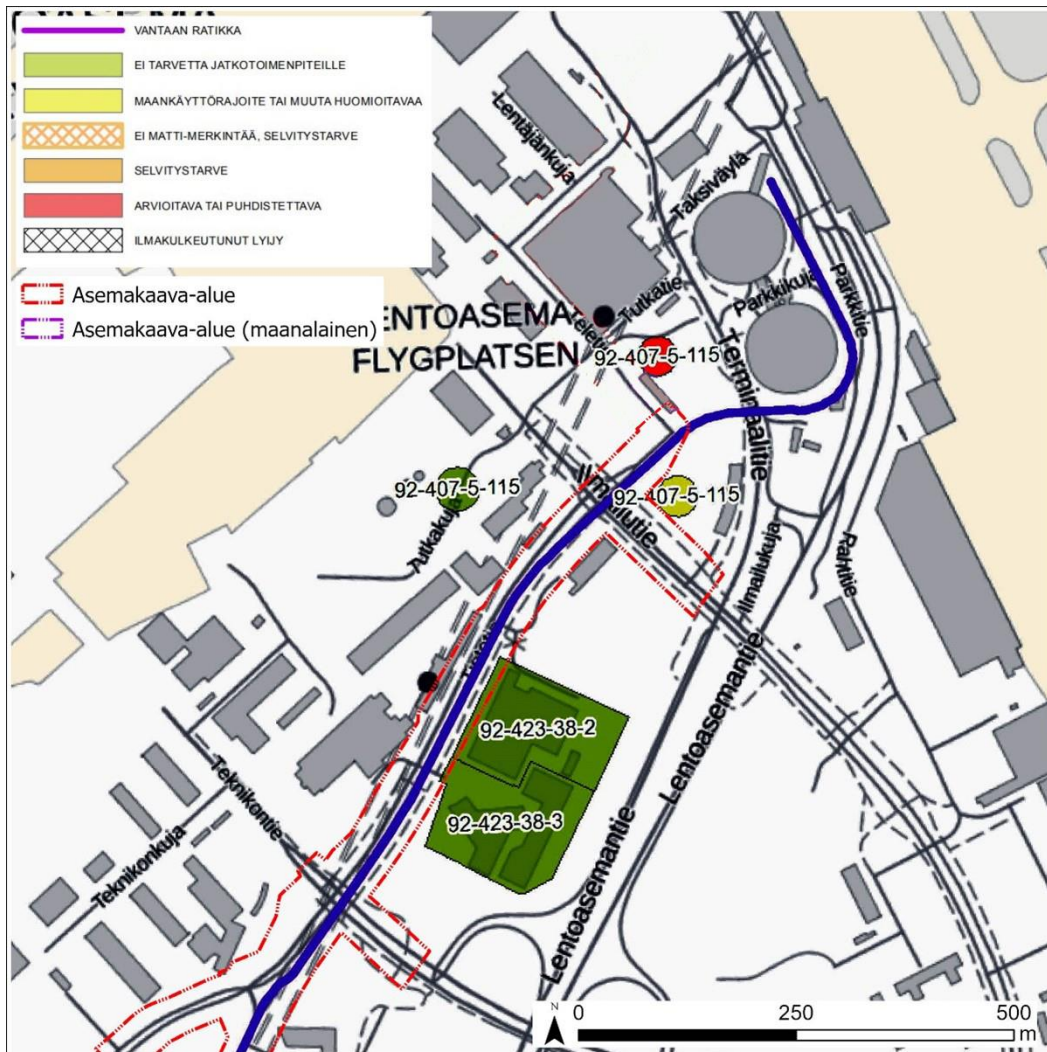
Kuva 6. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (*Sitowise 31.1.2023, liite 1.1*). Kaava-alueen raja on esitetty kuvassa punaisella.

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa (*Golder Associates Oy 2020*). Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti.

Kiinteistöillä 92-423-38-2 ja 92-423-38-3 sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoasema-alueen konttorirakennus. Alueella on tapahtunut öljyvahinko rakennustyömaalla ja se on kunnostettu 2011. Kohteella ei ole puhdistustarvetta.

Kiinteistöllä 92-407-5-115 (Lentoasema/Tutkakuja) on ollut polttoaineen jakelupiste, joka on poistettu käytöstä 2003. Kohteella ei ole puhdistustarvetta. Kiinteistöllä 92-407-5-115 (Lentoasema) maaperän pilaantuminen on tapahtunut huoltoasematoiminnan seurauksena pitkällä aikavälillä. Toiminta on loppunut 2006. Kohteella ei ole puhdistustarvetta.



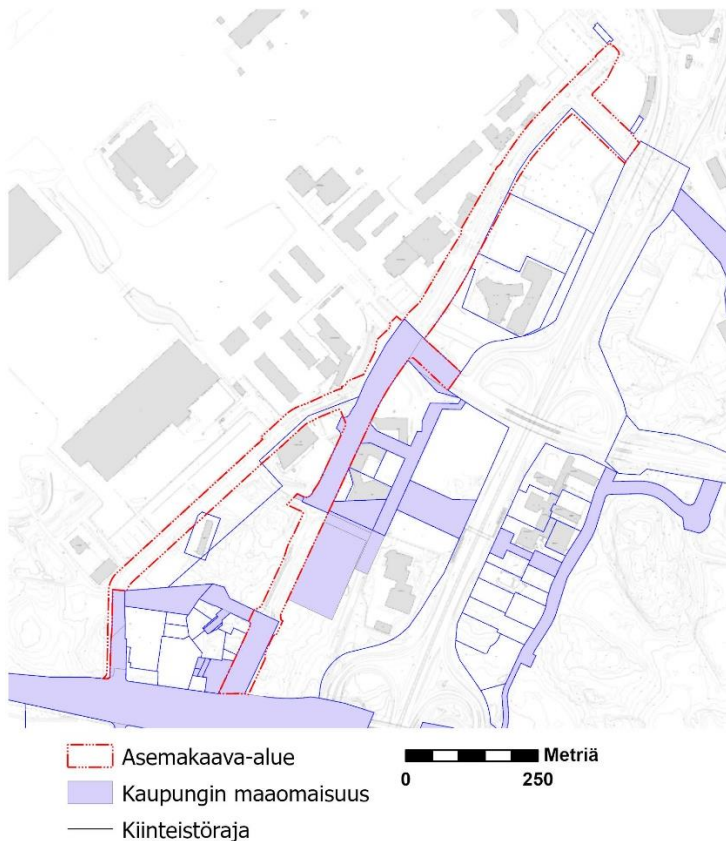
Kuva 7. Suunnittelualan läheiset mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. Kaava-alueella ei sijaitse PIMA-kohteita. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen raja on esitetty kuvassa punaisella.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat asemakaavoitetut katualueet. Muut alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:

- 92-423-4-44, 92-407-5-117, 92-423-4-49: Finavia Oy
- 92-423-38-2: Kiinteistö Oy Vantaan Tietotie 11
- 92-423-38-3: Kiinteistö Oy Vantaan Tietotie 9



Kuva 8. Kaupungin maanomistus lilalla.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrki- myksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös so- peudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskun- tarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestö- ryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudennaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kol- mesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vai- hemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton

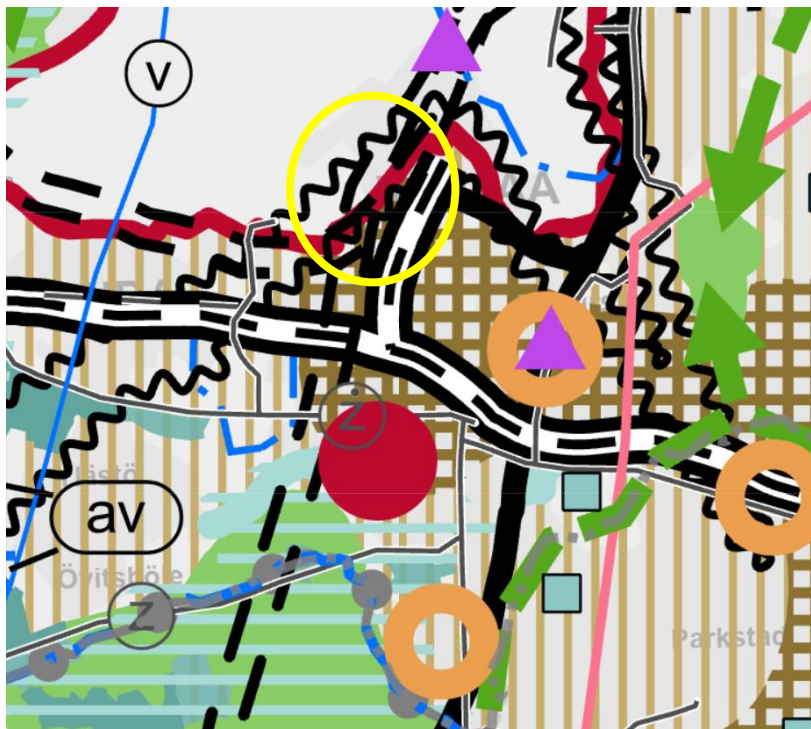
Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alueen eteläosa sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen pohjoisosa sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennealueelle. Kaava-alueen halki kulkee etelä-pohjois-suuntaisesti Lentoradan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

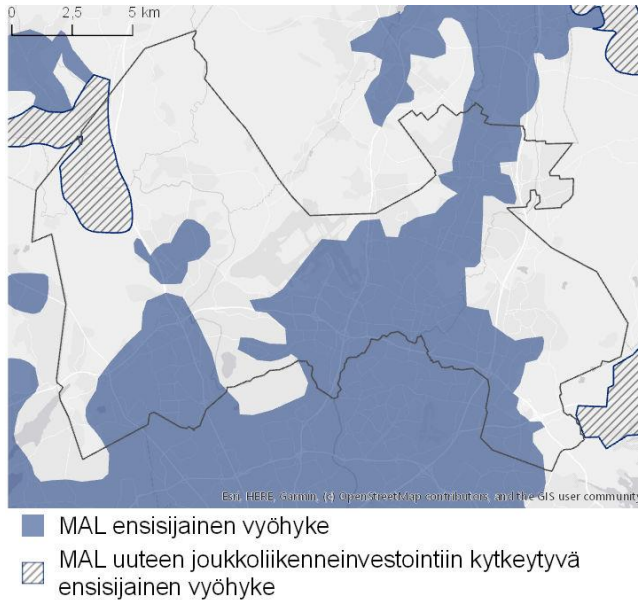


Kuva 9. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSL:n toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa

vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

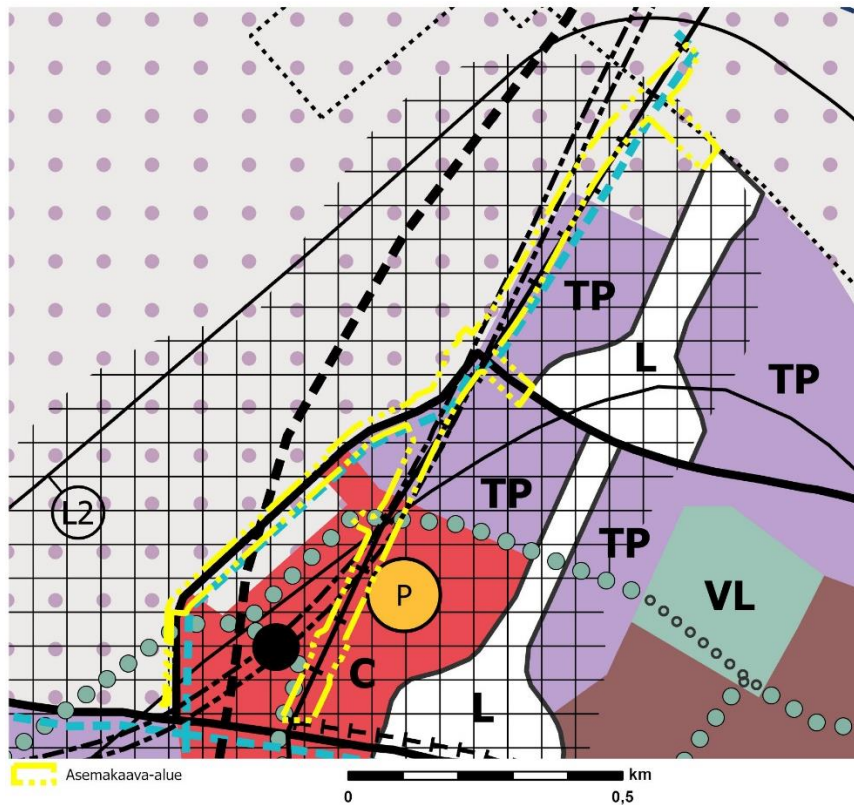


Kuva 10. Ote MAL 2019 -suunnitelmasta.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen eteläosa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), keskiosa monipuoliselle työpaikka-alueelle (TP) ja pohjoisosa lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alueen eteläosa sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruudukko). Etelästä pohjoiseen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekato-viiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (sininen palloviiva). Turbiinitien ja Tietotien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Aviabulevardin ja Karhumäenportin kulmaan sijoittuu julkisten palvelujen ja hallinnon paikka (P). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava 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.



Kuva 11. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu keltaisella viivalla.

Asemakaava

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella lentokenttäaluetta (LL) sekä katualuetta. Maanalaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu maanalainen rautatietunneli (ma-LR), maanalainen pysäköintialue (ma-LP) sekä maanalaiselle rautatieasemalle varattua alueen osaa (ma-LRas).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraava asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

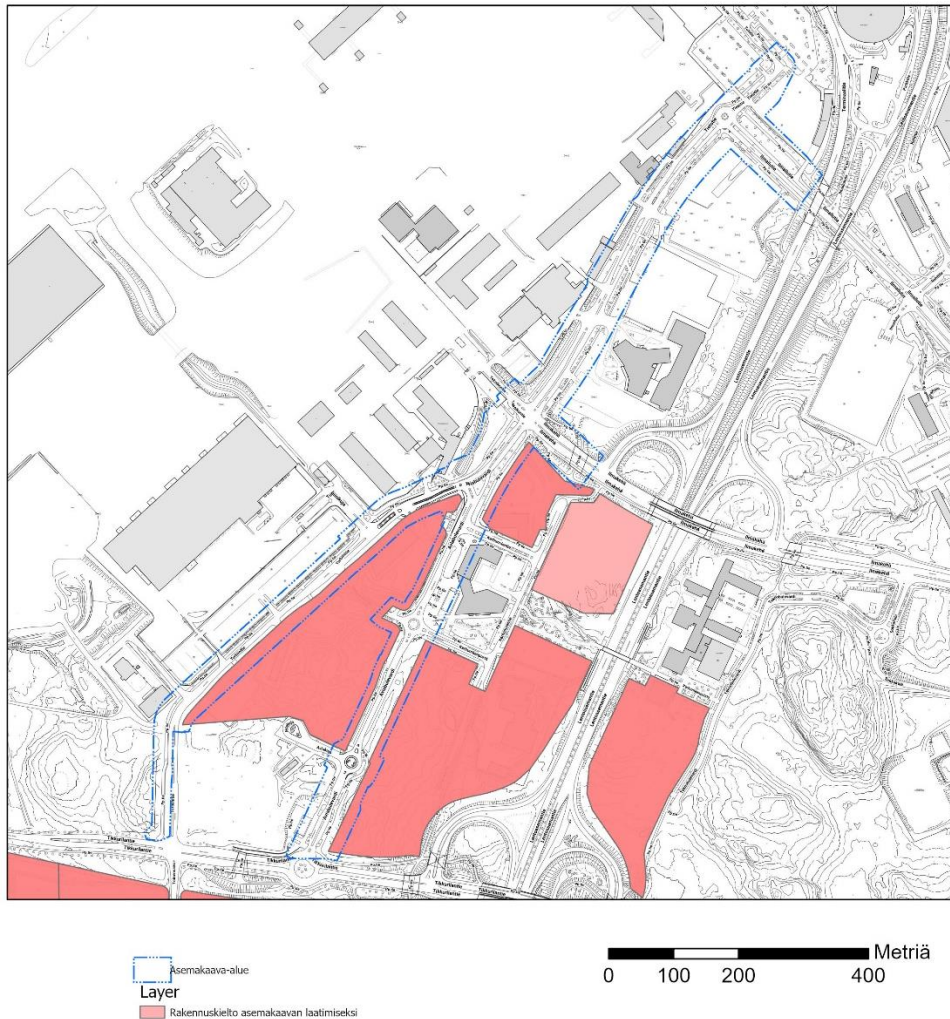
- Asemakaava Lentokenttä 1, 530100 (KV 14.8.1978)
- Asemakaavan muutos kortteli 52320 sekä katu- ja torialueet, 002151 (KV 14.12.2015)
- Asemakaavan muutos kortteli 52413 ja katualuetta, 002425 (KV 19.12.2022)
- Maanalainen asemakaava Kehärata 4, 530800 (KV 18.6.2012)



Kuva 12. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen raja on esitetty punaisella pistekatkovii-valla.

Rakennuskielto

Kaava-alueen eteläosassa on voimassa rakennuskielto 20099R. Rakennuskielto on tullut voimaan 8.12.2021 ja se päättyy 30.9.2023. Kielto on annettu Vantaan ratikan asemakaavojen laatimiseksi. Kiinteistöt määrätään MRL (132/99) 53 § 1 momentin mukaiseen rakennuskieltoon korkeintaan kahdeksi vuodeksi alkaen MRA:n 93 §:n mukaisesti päätöksen voimaantulokuulutuksesta. Rakennuskiellon avulla pyritään varmistamaan Vantaan ratikan infrastruktuurin ja siihen liittyvän katutilan tilatarpeen vaatimien ns. teknisten asemakaavamuutosten laatiminen. Kyseisillä kiinteistöillä voimassa olevan asemakaavan mukainen rakentaminen saattaisi vaikeuttaa tulevien asemakaavamuutosten laatimista ja toteuttamista. Rakennuskielto koskee osittain kaava-alueelle sijoittuvaa kiinteistöä 92-423-4-444



Kuva 13. Rakennuskieltoalue kaava-alueen 002576 läheisyydessä. Kaava-alueelle osuu osa rakennuskieltoaluetta 90099R.

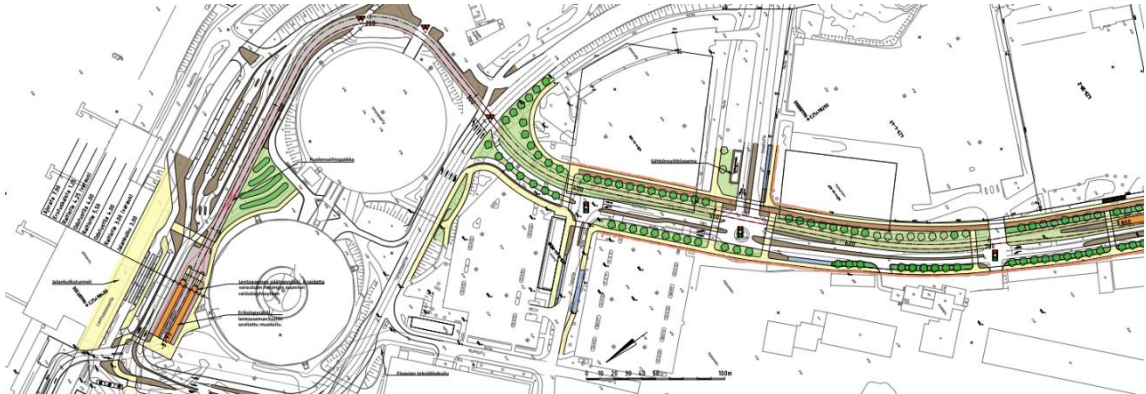
Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

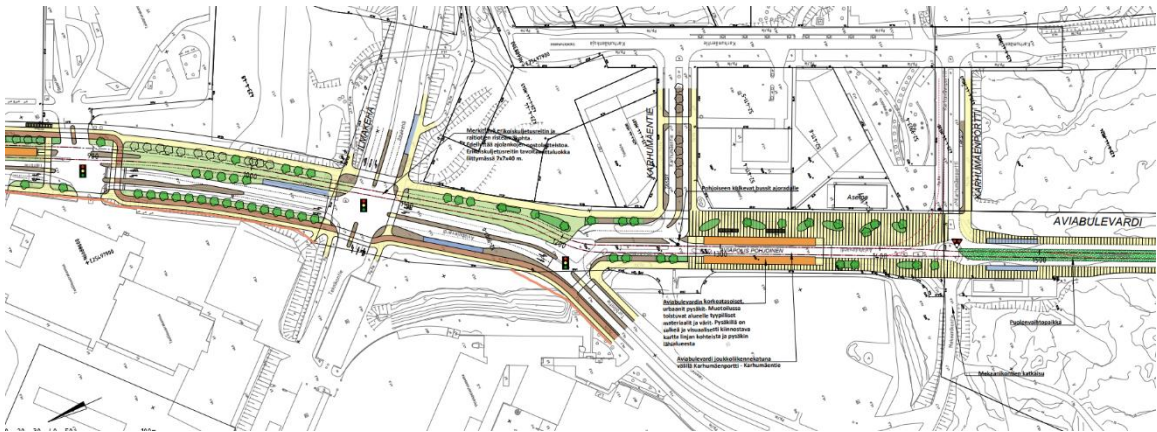
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle,

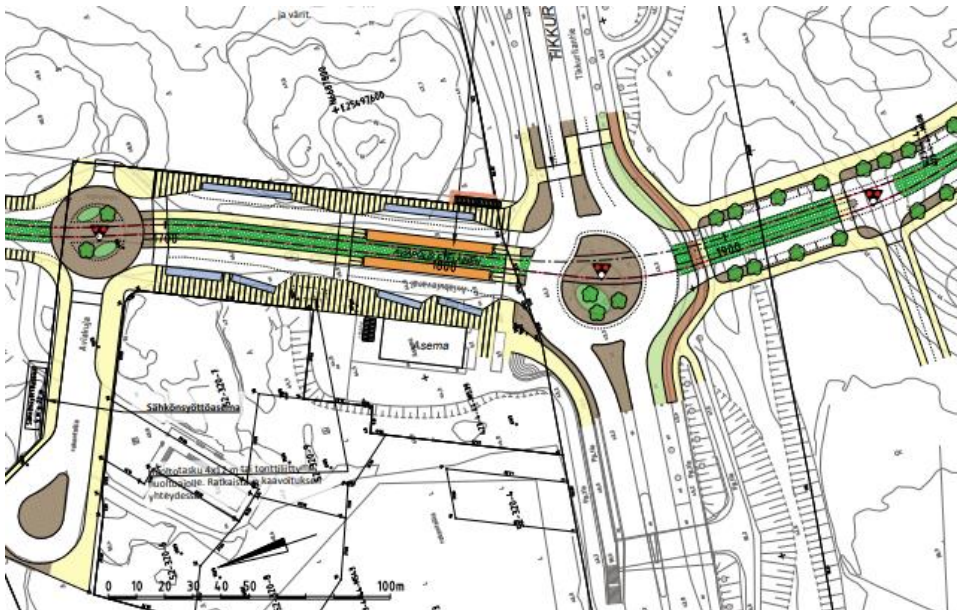
maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



Kuva 14. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tietotiellä (WSP Finland 2019). Raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.



Kuva 15. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tietotiellä ja Aviabulevardilla. (WSP Finland 2019). Raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.



Kuva 16. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Aviabulevardilla (WSP Finland 2019). Raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

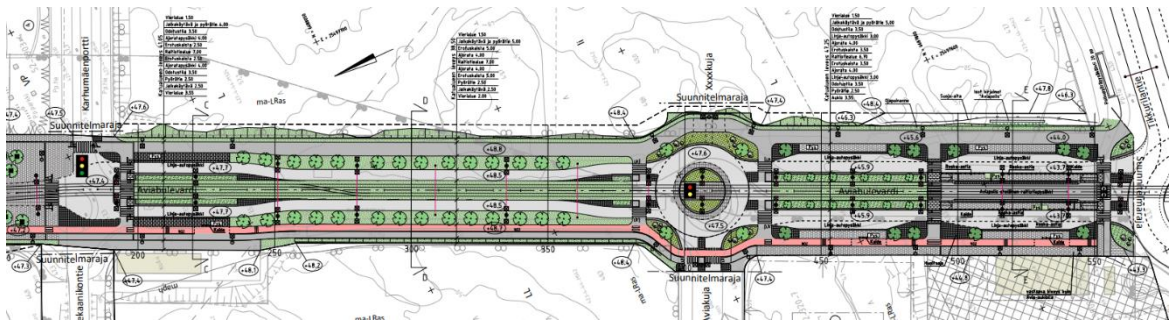
Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

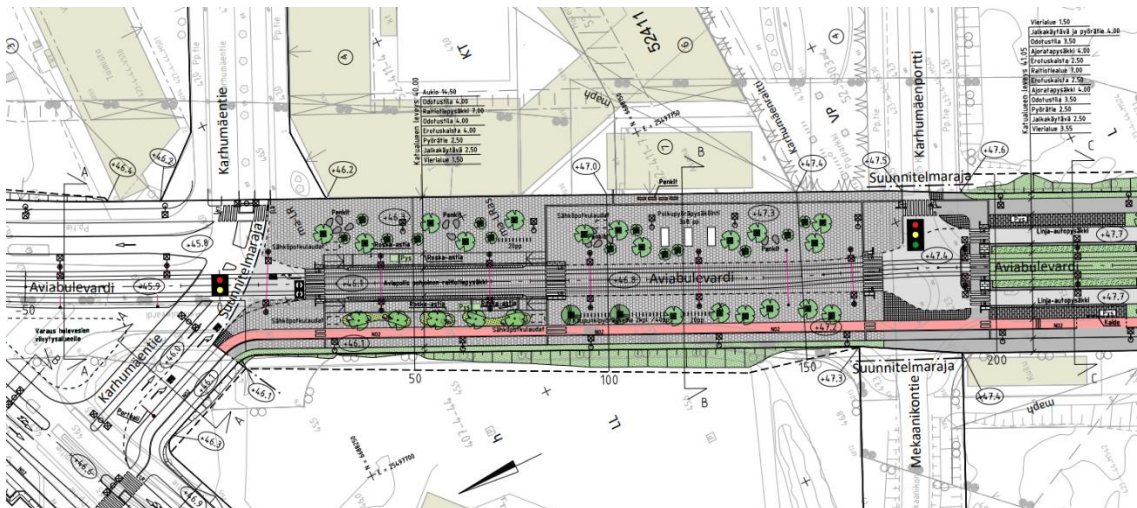
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2023 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

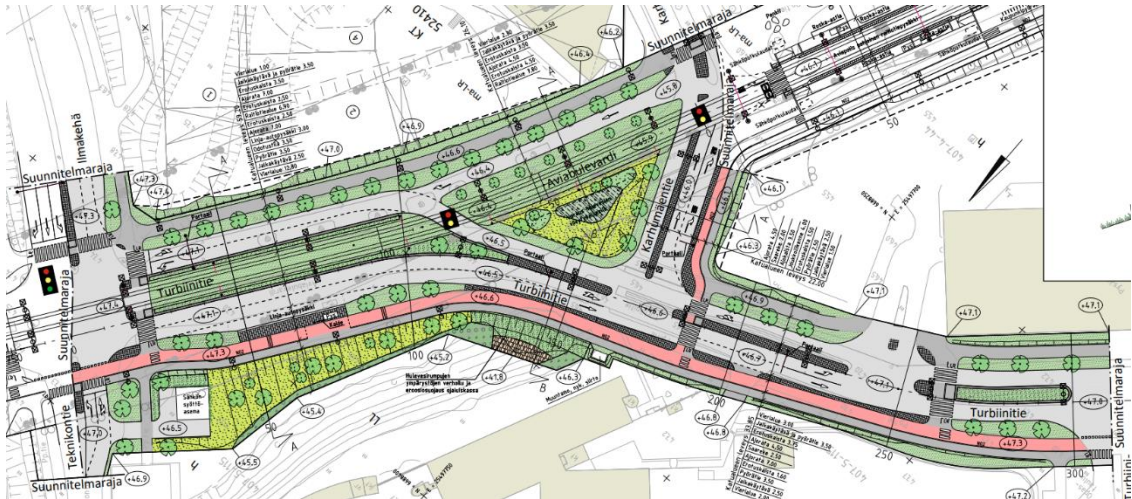
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Aviabulevardin ja tietotien alueelle sijoittuvat katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat 17.12.2021 ja ne esiteltiin 27.1.-9.2.2022, toinen paketti valmistui 3.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.-12.4.2022 ja kolmas paketti valmistui 4.10.2022 ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022.



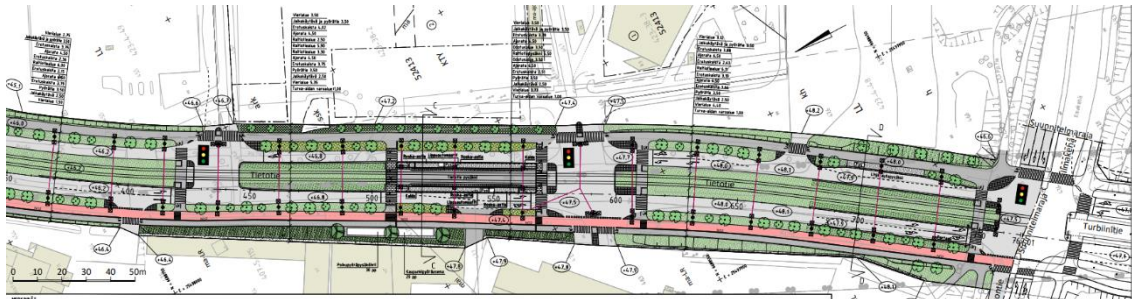
Kuva 17. Aviabulevardi välillä Karhunmäenportti-Tikkurilantie (Ramboll, luonnos 3.3.2022)



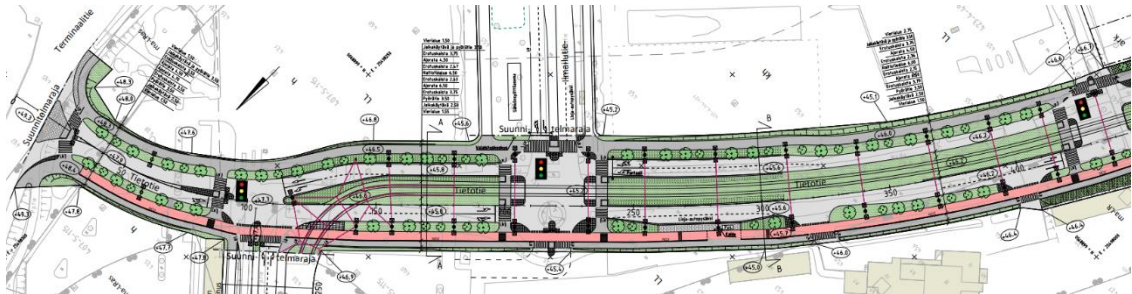
Kuva 18. Aviabulevardi välillä Karhunmäentie-Karhunmäenportti (Ramboll, luonnos 3.3.2022)



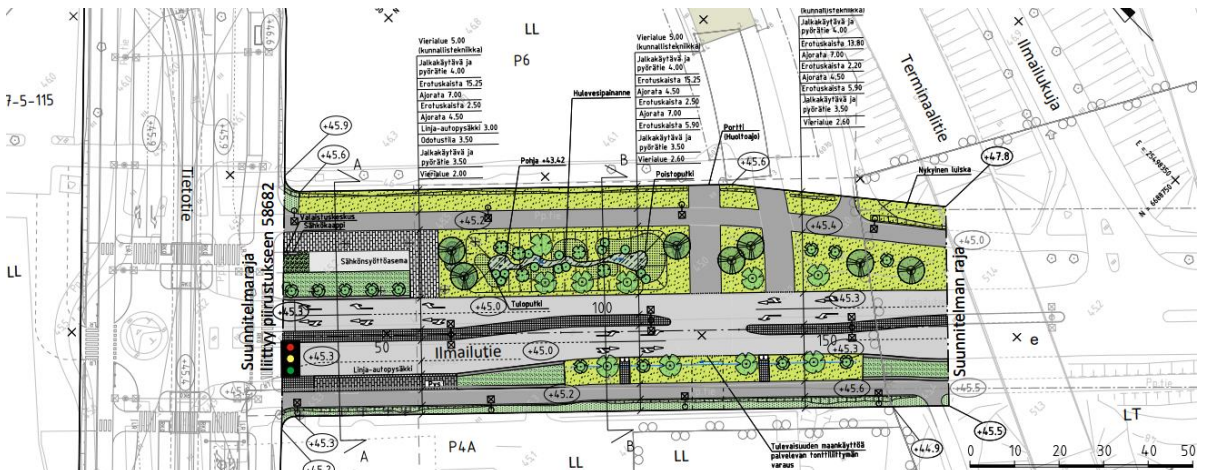
Kuva 19. Turbiinitie välillä Ilmakehä-Turbiinikuja, Aviabulevardi välillä Turbiinitie-karhunmäentie, Karhunmäentie välillä Aviabulevardi-Turbiinitie (Ramboll, luonnos 3.3.2022)



Kuva 20. Tietotie välillä Terminaalitie-Ilmakehä (Ramboll, luonnos 17.12.2021)



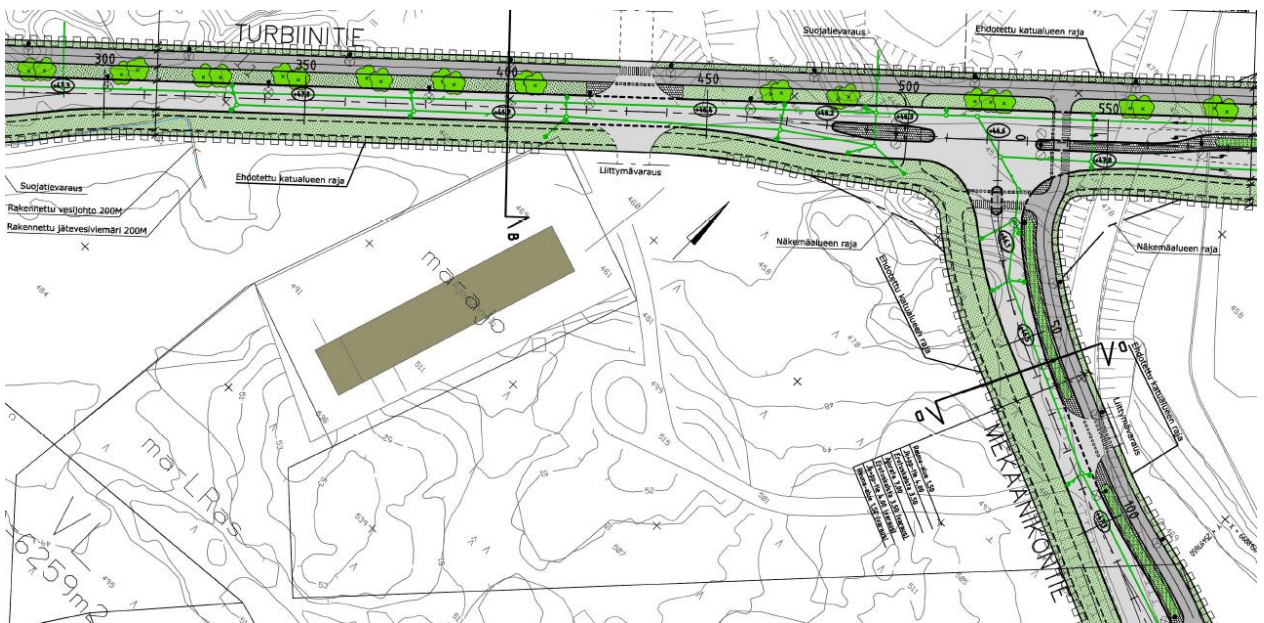
Kuva 21. Tietotie välillä Terminaalitie-Ilmakehä (Ramboll, luonnos 17.12.2021)



Kuva 22. Ilmailutie välillä Tietotie – Terminaalitie (Ramboll, luonnos 4.10.2022)



Kuva 23. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Tikkurilantie – Lokkipuisto WSP Oy, 8.9.2015.



Kuva 24. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Lokkipuisto – Mekaanikontie, WSP Oy, 8.9.2015.



Kuva 25. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Mekaanikontie - Aviabulevardi, WSP Oy, 8.9.2015.

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikka-kaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarunгон vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 kevään aikana.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

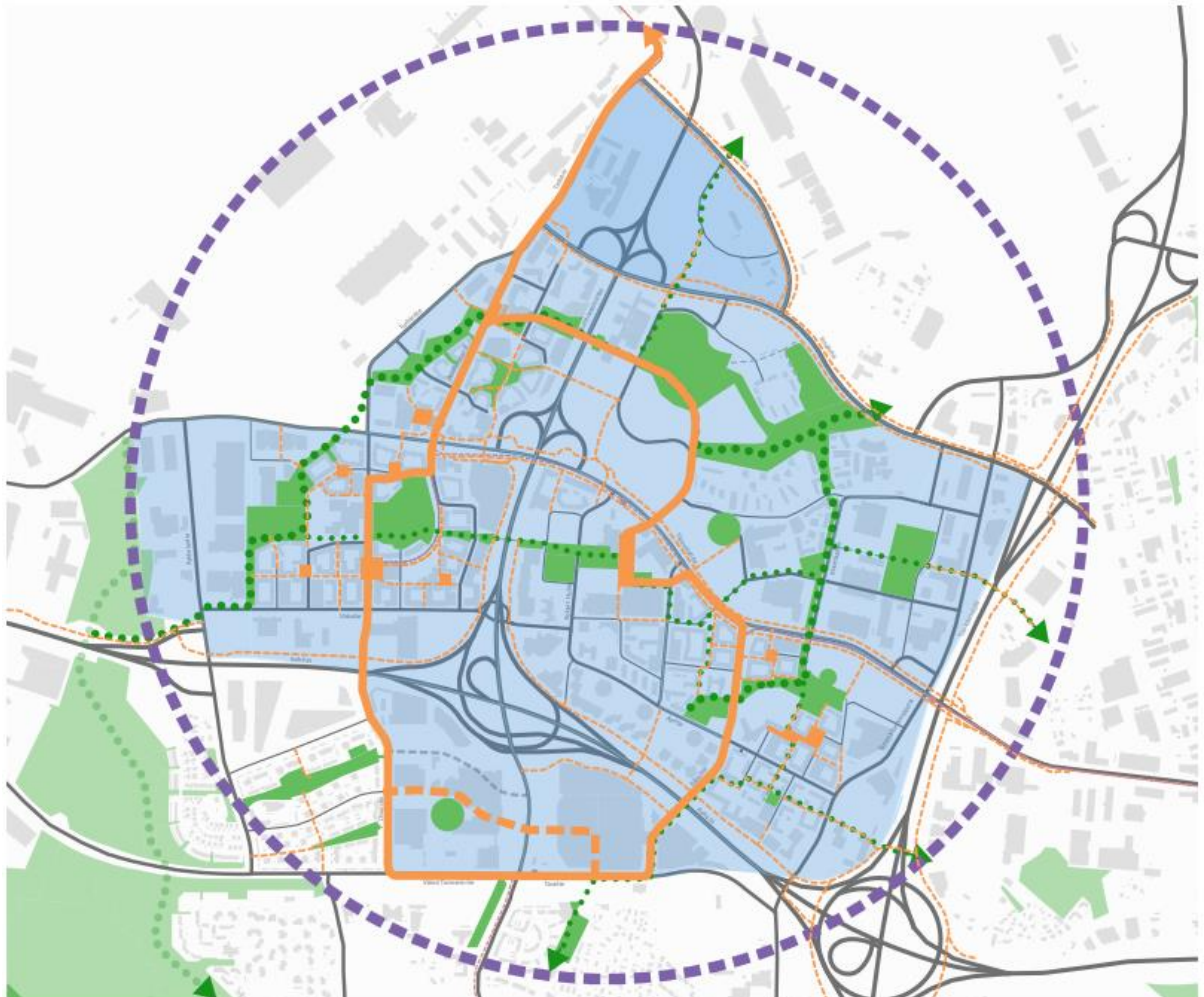
Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet laaditaan Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuurisia. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva Vantaan ratikka parantavat kestävä kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymiä.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualueutta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun.
3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta.
4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia, jonka kautta maankäytön suunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon.
5. Työssä laaditaan suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 alussa.



Kuva 26. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sin.), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Osuustie – kaava-alueen rajaus on esitetty keltaisella ympyrällä. Lähde: Vantaan kaupunki 2022

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatko-suunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempaan alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002576.

Maanomistajan kanssa on sovittu, että kaavan 002270 Turbiinitien osuus kaavoitetaan tämän kaavan 002576 yhteydessä.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Ratikan hankkeiden jatkosuunnittelun yhteinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Suunnittelun alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Aviabulevardin ja Tietotien asemakaavamuutoksen alueelta 002576 saatiin 1 mielipide.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Kaikille avoin ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).

Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 9.3. ja 20.3.2023. Tänä aikana ei tullut puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin 2. Mielipiteiden perusteella kaava-alueelle 002576 liitettiin kaavassa 002270 aloitettu Turbiinitien osuus ja poistettiin lentokentän päädyn osuus, joka erotettiin omaksi kaava-alueeksi 002462.

Turbiinitien osuuden kaavoitus on alkanut työnumerolla 002270 ja siitä on julkaistu vireilletuloilmoitus 15.05.2015. Asemakaavamuutoksen 002270 alkamisesta on tiedotettu Vantaan Sanomissa 17.5.2015 sekä kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 15.5.2015 (MRL 62§). Kaavahankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin määräaikaan 12.6.2015 mennessä kuusi mielipidettä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Kaavan 002576 koskevat mielipiteet

M77

Hyvä ja monipuolinen saavutettavuus on Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan kannalta keskeinen tekijä. Vantaan ratikan myötä lentoasema verkottuu nykyistä vahvemmin Vantaan kaupungin sisäiseen liikenteeseen. Lentoaseman infrastruktuuri sen henkilöliikenteen keskiössä on tiivis – suorastaan ahdas – ja tämän vuoksi ratikan ratkaisussa on huomioitava valtakunnan päälentoaseman oman toiminnan ja muiden liikennemuotojen matkustajavirtojen asettamat reunaehdot.

Finavia katsoo, että ratikkalinjan suunnittelu ei edellytä nykyisen asemakaavan muuttamista. Muussa tapauksessa Finavia katsoo, että mahdolliset asemakaavavaikutukset on sovittava yhteistyössä Finavian kanssa. Lentoaseman toimintaedellytysten varmistamiseksi Finavia katsoo, että ratikkaratkaisut tulee suunnitella Finavian omistamien maa-alueiden maankäytön asettamien reunaehtojen mukaan.

Lisäksi Finavia muistuttaa Vantaan yleiskaavan 2020 laatimisen yhteydessä antamiensa lausuntojen mukaisesti, että maankäytön suunnittelussa Tietotien länsipuolinen alue on säilytettävä lento- ja henkilöliikenteen toimintojen alueena. Tämän lisäksi etenkin Tietotien katualueen mitoituksessa on huomioitava lentoaseman turva-aidan edellyttämä tilavaraus.

Kaavaa 002270 koskevat mielipiteet:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy (11.6.2015) kehotti huomioimaan asemakaavan muutosehdotuksessa kartalla toimittamiensa maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnin. Vantaan

kaupunginmuseo (12.6.2015) totesi, että Lentokentän kaupunginosassa ei ole suoritettu kattavaa rakennetun kulttuuriympäristön inventointia. Kaupunginmuseon mukaan kaavaselostuksessa tulee tuoda ilmi, onko alueella rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, jotka tulisi suojella tai joiden purkamisen tuleva asemakaava mahdollistaisi. Helsingin Seudun Liikenne –kuntayhtymällä (HSL, 11.6.2015), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymällä (HSY, 12.6.2015), Museovirastolla (4.6.2015) ja Caruna Oy:llä (29.5.2015) ei ollut huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Vuorovaikutusaineistosta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

M1:

Avia Real Estate (jäljempänä ARE) kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja näkee sen tukevan alueen nopeaa kehittymistä ja menestystä jatkossa sekä edistävän Vantaan ja yrityksemme hiilineutraaliustavotteiden saavuttamista.

1. ARE ehdottaa, että lentoaseman päättöterminaalin osuus Ilmailutien ja Tietotien risteyksestä alkaen erotetaan omaksi, myöhemmin vahvistettavaksi asemakaava-alueeksi, jotta raitiotien päättöterminaalin linjauksen vaihtoehtoiset sijainnit ehditään kunnolla tutkia ja taloudelliset korvaukset sopia. Lentäjätie ja Teletie pitäisi jäädä lentokenttäalueeksi. ARE esittää ratikan päättöpysäkiksi P6 pysäköintialuetta. Tämä on ehdotettu vuonna 2019 yleissuunnitelman yhteydessä Tietotien päähän maan tasoon Kehäradan juna-aseman yhteyteen.
2. Katusuunnitelmissa ja kaavan vuorovaikutusmateriaalissa esitetty ratkaisu ei mahdollista kiinteistöjemme nykyistä tai tulevaa toimintaa (turvallisuus, liikkuminen, kaupallisten toimintojen menestyminen). Siltarakenne on lukittu jo 2019 eikä ARE:a ole osallistettu aiemmin, joten suunnittelussa ei ole ollut tiedossa kiinteistöistämme tai niiden tulevaisuuden kehitystarpeista. ARE:n ja hotellioperaattoreiden välillä on yli 15 vuoden vuokrasopimuksia, hotellien kehitys on turvattu myös pitkällä aikajänteellä. Lisäksi lentokenttäterminaalin läheisyyteen on tulossa uudisrakentamista. Ratikan tulee tukea kehitystä eikä estää sitä, eikä hotellien toimintaedellytyksiä tai houkuttelevuutta saa vaarantaa.
3. ARE tuo esille suunnitelmaehdotusten aiheuttamat seuraavat haitat:
 - Kapea katualue, miten turvataan liikenne, pelastusreitit, kääntymiset, kevyt liikenne, kaupunkikuva, viihtyisyys
 - Silta varjostaa rakennuksia, lisäksi liikennöinnistä aiheutuu melua ja tärinää
 - Rakentamisen aika, mitä häiriöitä? Rakennuksia pitäisi pystyä käyttämään normaalisti
 - Taloudelliset haitat ja riskit
 - Kiinteistöjen arvon aleneminen
 - Hankkeiden toteutumattomuus ja kehitysmahdollisuuksien kapeneminen vaikuttaa jopa kansainvälisellä tasolla Lentokenttäkaupungin imagoon ja kehitykseen

4. Osallistamisesta ja vuorovaikutuksesta:

ARE otettiin mukaan suunnittelutyöhön vasta alkuvuonna 2022. Mikäli meidät olisi kutsuttu muiden maanomistajien tavoin mukaan jo useita vuosia aiemmin, olisi huolestunut voitu ottaa jo aikaisemmassa suunnittelussa huomioon.

Nyt ehdotettu asemakaavahanke on nykyisessä muodossaan MRL:n vastainen:

- Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö ei toteudu. Kaavalla ei saa heikentää jo kaavoitetun ja toteutetun alueen turvallisuutta tai viihtyisyyttä. Kaavan tulee luoda edellytykset liikenteen riittävälle ja turvalliselle järjestämiselle, joka koskee erityisesti joukkoliikennettä ja pelastusajoneuvoja.
- Kaavalla ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa maanomistajalle

- Maanomistajilla tulee olla mahdollisuus vaikuttaa kaavoitusprosessiin sen alusta lukien. Tällaisia keskusteluja ei ARE:n kanssa ole käyty, kuin vasta vuoden 2022 alusta lukien. Kaavan valmistelu ei välttämättä täytä MRL:n asettamia vaatimuksia maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta.

-

5. Huomioita kaava-alueen eteläosasta:

Turbiinitie tulee olla kokonaisuudessaan yhdessä kaavassa (nyt jakautunut ratikkakaavaan ja Aviapolis pohjoinen –kaavaan). Maankäyttösopimuksia on valmisteltu jo, tiealueen jakaminen kahdelle kaavalle sekoittaisi tilannetta. Turbiinitien Kolmioparkin kohdalla katualue ei saa ulottua kiinni rakennuksen seinään. Kolmiokortteliin tulisi mahdollistaa huoltoajo ja saattoliikenne myös Aviabulevardilta

Mekaanikontien katualuetta on laajennettu, tulee vastata Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksen aluetta. Pelastustiet ja huoltoreitit Aviabulevardilla

Kaavoittajan vastine:

1. *Kaava-alue on jaettu kahteen osaan. Lentoaseman päädyn kaava 002462 käsittää Teletien ja Lentäjäsentien. Kaava-alue 002576 käsittää Aviabulevardin, Turbiinitien ja Tietotien. Vantaan ratikan päätepysäkin tulee sijoittua mahdollisimman lähelle lentotermiinaalia, jotta se palvelee työntekijöiden lisäksi myös lentomatkustajia. Mielipiteessä esitetty paikka päätepysäkille jää termiinaalista liian kauas. Päätepysäkin paikka ratkaistaan kaavassa nro 002462.*
2. *Avia Real Estate Oy on perustettu syyskuussa vuonna 2021, joten tätä ennen emme ole voineet olla yhtiöön yhteydessä. Yhteistyö on tehty Finavia Oy:n kanssa, joka on edustanut maanomistajaa. Yhteistyössä Finavia Oy:n kanssa tehty selvitys lentoaseman reitistä on valmistunut 2.7.2020, ja selvityksen tuloksena esitettiin lentoasemalle nykyistä siltaratkaisua.*
3. *Tarvittavat tilavaraukset esim. rakennusten kunnossapidolle on otettu huomioon katusuunnitelmissa. Hyvällä ja riittävällä valaistuksella haittoja voidaan poistaa ja luoda näkymistä miellyttävämmät. Ikkunoiden eteen ei muodostu yhtenäistä estettä muuten kuin siltakannen osalta. Raitiovaunun liikennöinti vastaa näkemähaittana tavallista katunäkymää. Raitiotiehanke suojaa viereiset olemassa olevat rakennukset melulta, tärinältä ja runkomelulta aina kun selvitysten mukaan riskejä ohjearvojen ylitykselle on. Hankkeessa on tehty kattavat melu-, tärinä- ja runkomeluseelvitykset. Kaikki kadut suunnitellaan lähtökohtaisesti turvallisiksi sekä niin, että pelastusreitit ovat toimivia. Toteutuksen suunnittelua ei ratkaista asemakaavassa, mutta rakentamisen aikana huolehditaan siitä, että rakennuksia pysytytään käyttämään mahdollisimman häiriöttä. Raidehankkeilla on huomattu olevan positiivinen vaikutus kaupunkikehitykseen sekä alueiden imagoon ja kysyntään.*
4. *Avia Real Estate Oy on perustettu syyskuussa vuonna 2021, tätä ennen yhteistyötä on tehty Finavia Oy:n kanssa. Yhteisiä kokouksia ARE:n, Vantaan kaupungin ja ratikan suunnitteluorganisaation kanssa on järjestetty lukuisia – jopa enemmän kuin muiden maanomistajien kanssa. Asemakaavaehdotus perustuu ratikan katu- ja puistosuunnitelmiin, joihin ARE:lla on ollut mahdollisuus esittää mielipiteitään suunnittelun edetessä. Asemakaavoituksen vireille tulosta on lähetetty tiedote maanomistajalle (vuonna 2020, jolloin tiedote lähetettiin Finavia Oy:lle), osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta vastaanotettiin mielipide, joten kaavoituksen vireille tulo on tullut maanomistajalle tiedoksi. Asemakaavaehdotuksesta on julkaistu vuorovaikutusmateriaali maaliskuussa 2023, ja se on lähetetty maanomistajalle (sekä ARE että Finavia) kommenteille. Maanomistajilta vastaanotettiin mielipiteet ja ne on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ratikan suunnittelun aikana on laadittu useita selvityksiä, mm luontoselvitys, melu- ja tärinäselvitys, ja nämä on huomioitu asemakaavan laadinnassa MRL:n mukaisesti.*
5. *Turbiinitie on otettu kaavaan 002576 kokonaisuudessaan maanomistajan kanssa sovitun mukaisesti. Turbiinitien katualue ei ota kiinni pysäköintirakennuksen seinään. Aviabulevardi on suljettu autoliikenteeltä pohjoisesta osastaan. Alueella on käynnissä toinen asemakaavamuu- tos, jossa tarkastellaan tarkemmin ympäröivää maankäyttöä, huoltoajoreitit ja saattoliikenne*

ratkaistaan siinä kaavassa. Mekaanikontien katualueen laajuus vastaa voimassa olevan asemakaavan mukaista katualuetta. Mekaanikontien katualueen rajausta sovitetaan alueen maankäytön kanssa yhteen kolmiokorttelin kaavassa. Aviabulevardin eteläosan pelastus- ja huoltoreitit on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

M2:

1. Turbiinitien muuttamista kaduksi on valmisteltu vuosia. Tie on merkittävässä roolissa sekä lentoaseman työmatka- ja huoltoliikenteen reittinä että Aviapoliksen alueen kehittämisessä. Kaavaluonnoksen valmisteluaineistossa on esitetty katualueeksi Turbiinitien pohjoispään eteläreunaa kolmiokorttelin pysäköintialta Aviabulevardin liittymään asti. Finavia katsoo, että Turbiinitien asemakaavoitusprosessi tulee saattaa valmiiksi ja se tulee muuttaa kaduksi yhdellä kertaa
2. Finavia katsoo, että lentoaseman ydinalueella sillä tulee olla tarvittaessa mahdollisuudet toimintojen muuttamiseen ja kehittämiseen joustavasti. Tämän varmistamiseksi Finavia katsoo, että lentoaseman ydinalue tulee olla Finavian päätähtävalan alaisena, eikä kaupungin katualue voi ulottua keskeisten toimintojen alueelle. Tämän perusteella Finavia katsoo, että katualue voi ulottua Teletielle enintään Tutkatien liittymään asti.
3. Asemakaavamuutoksen otteessa on esitetty ajoneuvoliittymän kieltävää asemakaavamerkintää useisiin kohtiin. Finavia katsoo, että merkinnät heikentävät lentoasemanpitäjän etua, voivat estää rakennusten käyttöä ja vaikeuttavat toimintamuutoksiin varautumista ja tämän vuoksi nämä merkinnät tulee ensisijaisesti poistaa kokonaan.
4. Kaavan valmisteluaineistossa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä. Finavia katsoo, että lentoaseman toimintojen muutosmahdollisuuksien varmistamiseksi katualue tulee kyseisellä kohdalla kaventaa.
5. Kiinteistöllä 92-423-4-49 sijaitsee Finavian pysäköintialue. Valmisteluaineiston mukaan Tietotien alue levenee ratikan vaikutuksesta siten, että pysäköintialue pienenee noin 2 066 m². Finavia katsoo, että kaupungin tulee korvata aluemenetys. Ratikan katusuunnittelun yhteydessä on sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköintialueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Kaavan valmisteluaineistossa liittymän kohdalla on liittymän estävä kaavamerkintä. Finavia edellyttää tämän korjaamista sovitun mukaiseksi.
6. Kiinteistöllä 92-423-4-48 sijaitsee Finavian pysäköintialue. Valmisteluaineiston mukaan Tietotien alue levenee ratikan vaikutuksesta siten, että nykyinen pysäköintialue pienenee. Alueelle on suunniteltu rakentamista ja kaavoitus on tarkoitus aloittaa myöhemmin. Finavia edellyttää, että kiinteistön rakentamisen edellytyksille ei ratahankkeen yhteydessä aiheuteta haittaa ja esimerkiksi pienentyvä rakennuspaikka huomioidaan siten, että kaupunki hyväksyy menetettävän maa-alueen verran enemmän rakennusoikeutta ja pysäköintipaikkojen rakentamisessa kaupunki joustaa ja mahdollistaa vaiheittaisen etenemisen.

Kaavoittajan vastine:

1. *Turbiinitie on otettu kokonaisuudessaan kaava-alueelle 002576.*
2. *Kaava-alue on jaettu kahteen osaan asemakaavan valmisteluaineistosta saatuihin mielipiteisiin viitaten. Kaavan 002576 rajausta päättyy Tietotien ja Teletien risteykseen. Teletie ja lentoaseman pääty kaavoitetaan kaavassa 002462.*
3. *Ajoliittymäkieltomerkinnät perustuvat ratikan katu- ja puistosuunnitelmiin. Liittymiä ei voida esittää kaikkialle katualueen varrelle, liikenneturvallisuus tulee huomioida suunnitelmissa. Ratikan raiteet kulkevat katualueen keskellä Aviabulevardilla ja Tietotiellä. Raiteiden ylitykset tulee suunnitella hallitusti, jolloin ajoliittymäkieltomerkintöjä on perusteltua lisätä katualueen reunoille tarvittaviin kohtiin. Ajoliittymäkieltomerkintöjä on tarkastettu asemakaavaehdotukseen ja väljennetty joillakin kohdin.*

4. Sähkönsyöttöasemalle tulee varata ajoyhteys katualueelta huoltotoimenpiteitä varten, tämä leventää sähkönsyöttöaseman kohdalla katualueen leveyttä.
5. Asemakaavan valmisteluvaiheessa on laadittu arvio katualueeksi muuttuvan alueen pinta-alasta ja kerrottu katualueeksi muuttuvan alueen osalta inventoinnin prosessista ja jatkovaiheista. Pysäköintialueen liittymän paikka on tarkistettu ja korjattu asemakaavaehdotukseen.
6. Asemakaavamuutoksessa 002576 ei sovita tulevista maankäytön suunnitelmista tai asemakaavaratkaisuista. Tulevien kortteleiden rakennusoikeudet ja pysäköinnin määrät sekä rakentamisen vaiheittaistaminen sovitaan tulevilla asemakaavamuutoksissa. Maanomistajan vastuulle jää asian esille nostaminen tulevilla kaavoitushankkeissa.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisenä, kestävyiden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehitysmahdollisuudet ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävä ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastomuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.
- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.
- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyys-tään tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.
2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

Osallisten asettamat tavoitteet

Turbiinitien on edellytys Finnair Cargon lentorahtiterminaalille. Lisäksi katuyhteys palvelee muita lentoasemaan liittyviä kulkuyhteyksiä sekä Turbiinitien itäpuolelle sijoittuvaa rakentamista. Aviapoliksen keskustan ulkopuolinen ohikulkuliikenteen yhteys on tärkeä raskaalle rahtiliikenteelle.

Turbiinitien vesihuollon olemassa olevat ja rakennettavat johdot tulevat aikanaan HSY:n hallintaan, kun yksityistä maata muutetaan yleiseksi katualueeksi. HSY on ollut mukana vesihuollon ja katusuunnitelman valmistelussa.

Alueella on erikoiskuljetuksen tarpeita. Erikoiskuljetusreitit voidaan ohjata Turbiinitien kautta.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen sekä Turbiinitien kaavoittamiseen kaduksi. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään Aviabulevardin ja Tietotien katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katu ympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle.

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle sekä Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen (WSP Finland Oy, 8.9.2015). Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista.

Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Aviabulevardin ja Tietotien kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

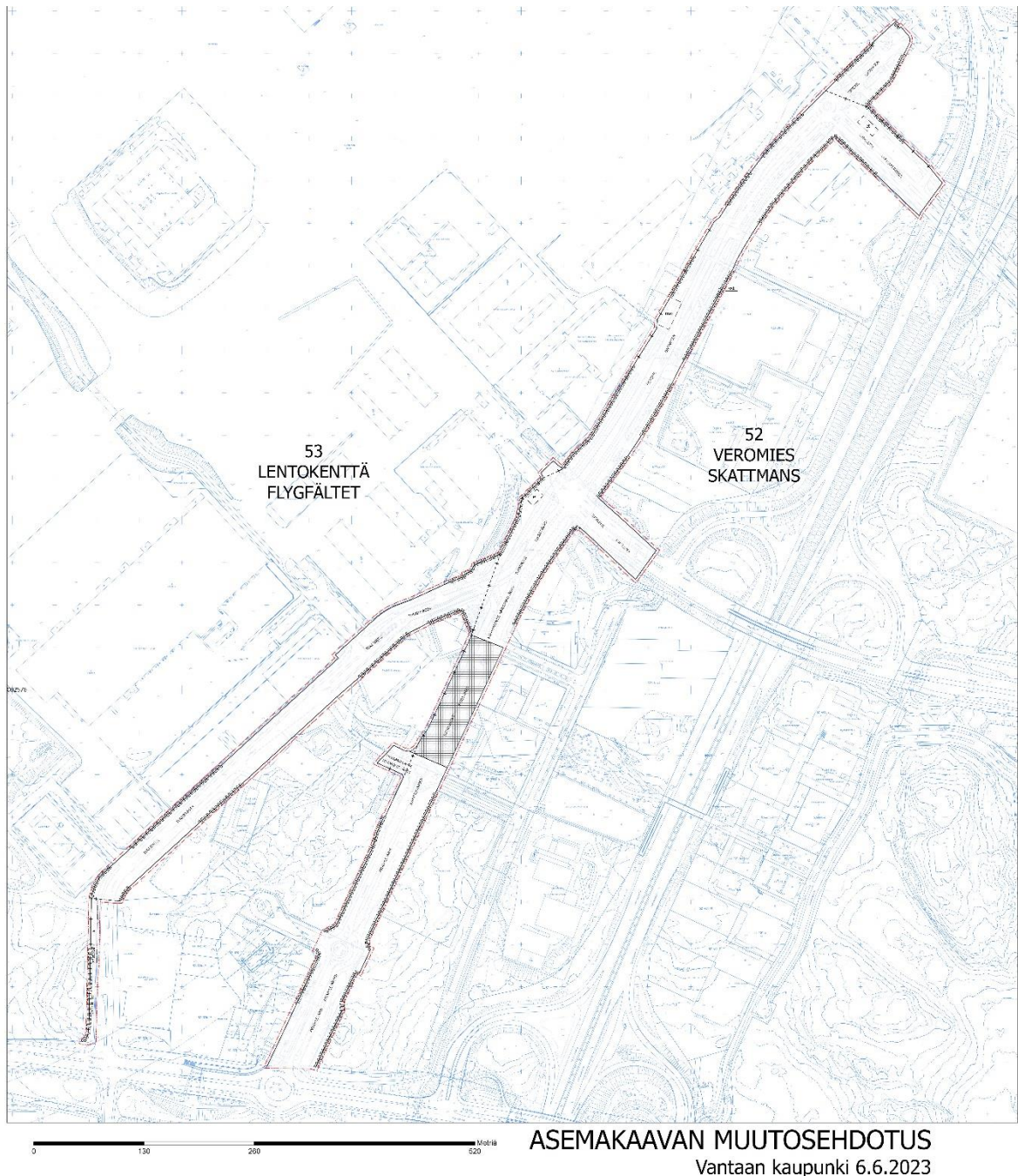
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinietielle, Tietotielle, Ilmakehälle ja Ilmailutielle. Katualueen levennykset perustuvat 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 valmistuneisiin ratikan katusuunnitelmien tilavarauksiin sekä 8.9.2015 valmistuneeseen Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen. Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä noin 10 ha.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttätoimintojen aluetta (LL) katualueeksi. Ajoneuvo-liittymäkieltoja lisätään kortteleissa 52413, 52410 ja 52320. Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille. Turbiinitien ja Ilmailutien katualueille on osoitettu ohjeelliset aluevaraukset sähkönsyöttöasemia varten (et). Tietotien katualueelle on osoitettu ohjeellinen alueen osa, johon saa sijoittaa ilmanvaihtokuilun, poistumistien tai savunpoistokuilun (mai). Tietotien katualueelle on osoitettu avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää (ssk).

Asemakaavassa on muutettu kaupunginosan rajausta Turbiinitien eteläosassa ja Aviabulevardin ja Tietotien sekä Tietotien ja Ilmailutien risteysten tuntumassa.



Kuva 27. Ote kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 10 ha.

Liikennealueita on yhteensä noin 10 ha. Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 5,5 ha.

Katualueita on 9,4 ha ja katuaukiota 0,6 ha.

Lentokenttätöimintojen alue pienenee 6,1 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteinä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavaprosessissa katualueen mitoituksessa on huomioitu hulevesien hallinnan, jalankulun ja pyöräilyn sekä kasvillisuuden tarpeet. Asemakaavassa on annettu maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, kaupunkikuvaan sekä hule- ja työmaavesien käsittelyyn liittyviä määräyksiä.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu katu- ja aukioalueista.

Katualueet

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitalle, Tietotalle, Ilmakehälle ja Ilmailutalille. Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katu ympäristö mahduttavat alueelle. Turbiinitien katualueen rajausta perustuu 8.9.2015 valmistuneeseen katusuunnitelmaluonnokseen (WSP Oy). Osalle korttelialueiden rajoja on osoitettu katusuunnitelmaluonnosten perusteella ajoneuvoliittymäkieltomerkinä. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. 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. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Turbiinitien ja Ilmailutien katualueille on osoitettu ohjeelliset aluevaraukset sähkönsyöttöasemia varten (et). Tietotien katualueelle on osoitettu ohjeellinen alueen osa, johon saa sijoittaa ilmanvaihtokuilun, poistumistien tai savunpoistokuilun (mai). Tietotien katualueelle on osoitettu avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää (ssk).

Katuaukio/tori

Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. 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. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävä kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asutuskasvua sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Kaavamuutoksen myötä muodostuu uusi Aviapoliksen keskustan ohittava Turbiinitien katuyhteys raskaalle ja ohikulkevalle liikenteelle. Uusi yhteys tukee alueen työpaikkojen, elinkeinotoiminnan ja palveluiden kehitystä.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiville ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliometriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliometriä työpaikoille. Aviapoliksen alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 500 000 m² ja Pakkalan alueella 400 000 k-m². (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikennedyhteyksien varaan. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta. Katualueen mitoituksessa on huomioitu muun muassa istutuskasvit, joiden toteutuminen tarkentuu katusuunnitelmassa.

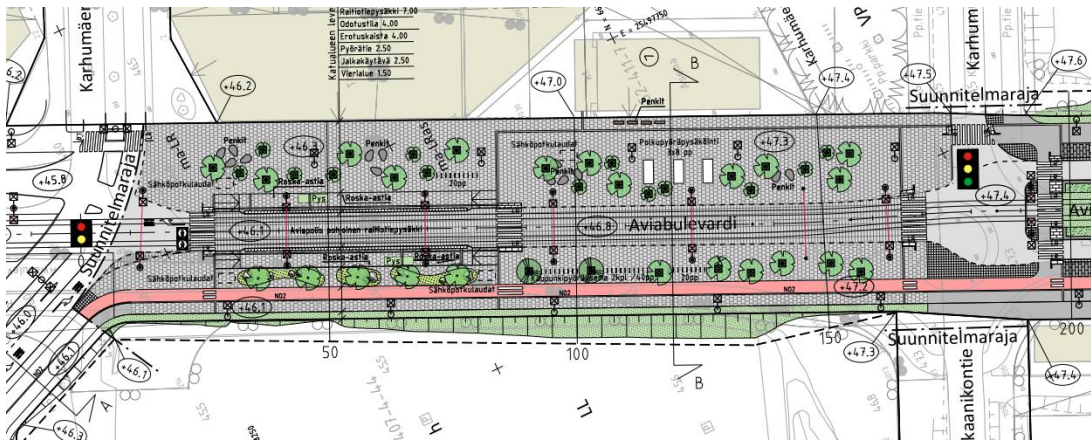
Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*) mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyvyyden lisääminen.



Kuva 28. Raidealueen esimerkkiteoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).

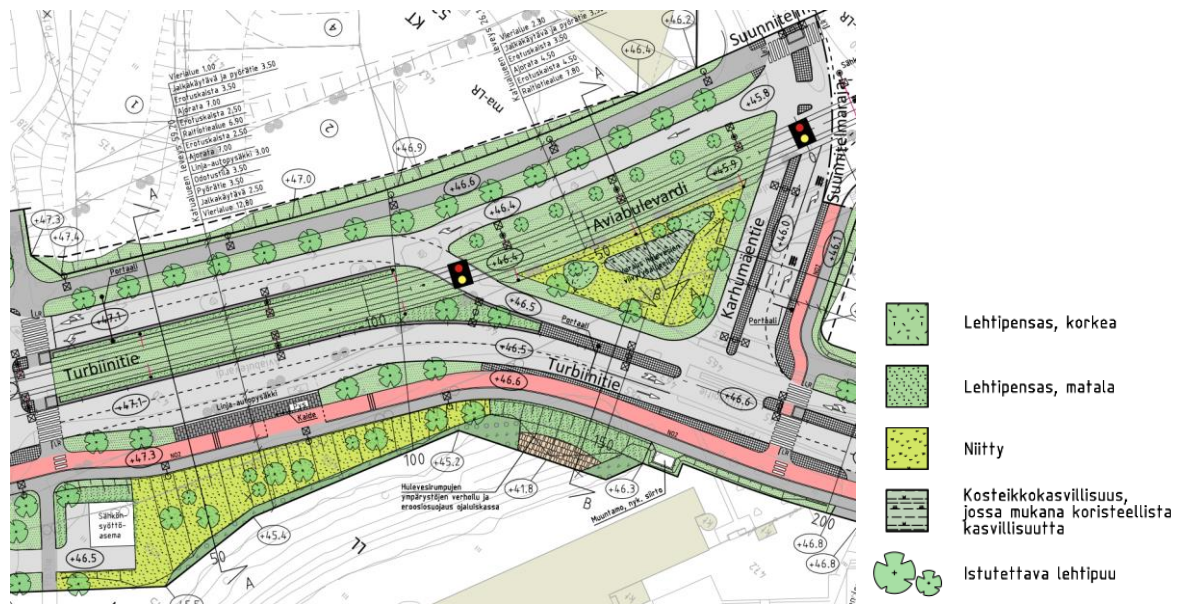
Alustavien katusuunnitelmaluonnosten (Ramboll 17.12.2021, 3.3.2022, 4.10.2022) perusteella katualuetta levennetään Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle, Tietotielle, Ilmakehälle ja Ilmailutielle. Kaava-alueelle sijoittuu kolme raitiotien pysäkkiä, yksi Tietotielle ja kaksi Aviabulevardille. Kaavamääräysten mukaan, mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

Kaava-alueella merkittävin muutos on Aviabulevardin osoittaminen Karhumäentien ja Karhumäenportin välisellä alueella ainoastaan raitiotien ja kevyen liikenteen käyttöön. Ajoneuvoliikenne ohjautuu Mekaanikontien kautta Turbiinitielle.



Kuva 29. Katusuunnitelmaluonnos Aviabulevardilla. (Ramboll, luonnos 3.3.2022)

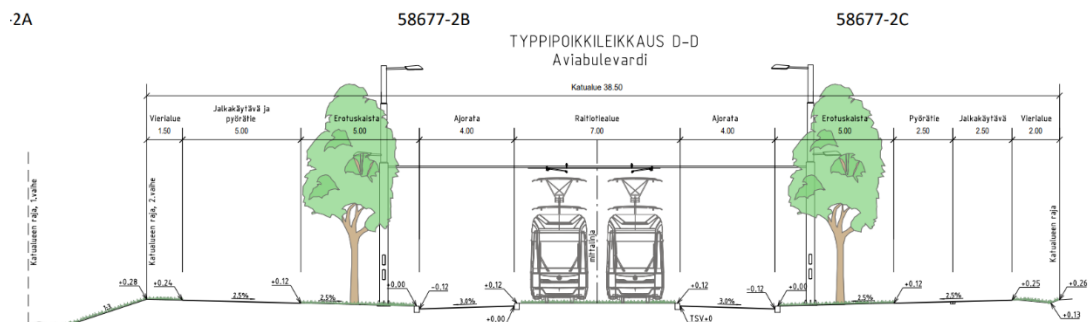
Alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa (Ramboll 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022) on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä, nurmikiviä) sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen nykyistä katuvihreää joudutaan poistamaan rakentamisen alta. Poistuvaa kasvillisuutta kuitenkin kompensoidaan katualueen rakentamisessa. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.



Kuva 30. Turbiinitien katualueelle on suunniteltu tavallisen katururmen lisäksi niittymäistä kasvillisuutta sekä hulevesien viivytysalasia. Katusuunnitelmaluonnos Turbiinitieltä. (Ramboll, luonnos 3.3.2022)

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten (Ramboll 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022) perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.



Kuva 31. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen leventäminen ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia. Tyypipioikkileikkaus Aviabulevardilta, jossa raitiotie kulkee ajoratojen välissä. (Ramboll, luonnos 3.3.2022)

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja.

Ratikan rakentaminen lisää alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.*)

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa (*Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset*). Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023*).

Rakentamiskustannukset koostuvat raitiotien ja pysäkkien, autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, puurivien ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta. Lisäksi kustannukset on laskettu maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtämiselle ja uusien rakentamiselle sekä nykyisten rakenteiden purkamiselle. Kustannuksiin on laskettu materiaalit, suunnittelu ja rakentamisen kulut. Kaikki raitiotien rakentamisesta sekä ratikkakaduille että ympäröiville kaduille aiheutuvat muutokset on otettu huomioon rakentamiskustannuksissa. Esimerkiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden parannukset on laskettu mukaan kustannuksiin.

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan. Joulukuussa 2022 saatiin laskettua ensimmäiset osuudet Kyytitiellä ja Hakunilantiellä.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä (*Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022*) vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöverooverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverooverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 2023 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 414 miljoonaa euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 383 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan -31 miljoonaa euroa 40 vuoden aikana.

Tämänhetkisen MAL-sopimuksen mukaan valtio maksaa 30 prosenttia Vantaan ratikan suunnittelukustannuksista. Jos ratikka päätetään rakentaa, on mahdollista, että valtio maksaa 30 prosenttia rakentamiskustannuksista.

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Virkistys

Kaavalla ei ole vaikutusta lähiympäristön virkistysalueisiin tai niiden käyttöön.

Kulttuuriperintö

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse kulttuuriperintökohteita. Kaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön.

Liikenne

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Aviabulevardilla, Tietotiellä, Turbiinitalle ja Karhumäntiellä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen keskellä ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Aviabulevardin osa Karhumäntien ja Karhumäntien välisellä alueella osoitetaan ainoastaan raitiotien ja kevyen liikenteen käyttöön. Ajoneuvoliikenne ohjautuu Mekaanikontien kautta Turbiinitalle.

Turbiinitalle kaavamuutoksen myötä muodostuu uusi ohikulun katuyhteys, jonka yhteyteen on mitoitettu myös jalankulun ja pyöräilyn erilliset väylät. Kiinteistöjen tonttiliittymille on jätetty varaukset. Katualueen mitoituksessa on huomioitu erikoiskuljetusreitit tarpeet, istutusalueet sekä kunnallistekniikan verkostot. Katusuunnittelun yhteydessä on myös päivitetty liittymistä Tikkurilantalle ja Aviabulevardille.

Aviabulevardille välillä Tikkurilantie ja Aviankuja sekä Aviankuja ja Karhumäntienportti on molemmiin puolin osoitettu ajoneuvoliittymäkiellot. Aviankujan liittymä säilyy ennallaan. Ajoneuvoliittymäkielloja on lisätty myös Turbiinitalle ja Tietotielle. Kiinteistöllä 92-423-4-48 sijaitsevan pysäköintialueen nykyinen liittymä siirtyy hieman pohjoisemmaksi. Kiinteistöille 92-423-4-49 ja 92-423-38-2 tulee uusi liittymä kiinteistöjen rajalle. Tietotien ja Teletien kulmauksessa olevan pysäköintialueen liittymät siirtyvät Tietotien ja Teletien risteykseen sekä Ilmailutien varrelle.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapaavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle Tietotielle sijoittuu Tietotien pysäkki sekä Aviabulevardille Aviapolis pohjoisen ja Aviapolis etelän pysäkit. Arvioidut matka-ajat kaava-alueen pysäkeiltä Lentoasemalle ja Tikkurilan asemalle on esitetty alla olevassa taulukossa.

Matka-aika ratikalla	Lentokenttä	Jumbo	Tikkurilan asema
Tietotie	2 min	9 min	24 min
Aviabulevardi pohjoinen	4 min	7 min	23 min
Aviabulevardi eteläinen	5 min	6 min	21 min

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkoliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmällä matka-ajolla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (*Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy 28.10.2022*).

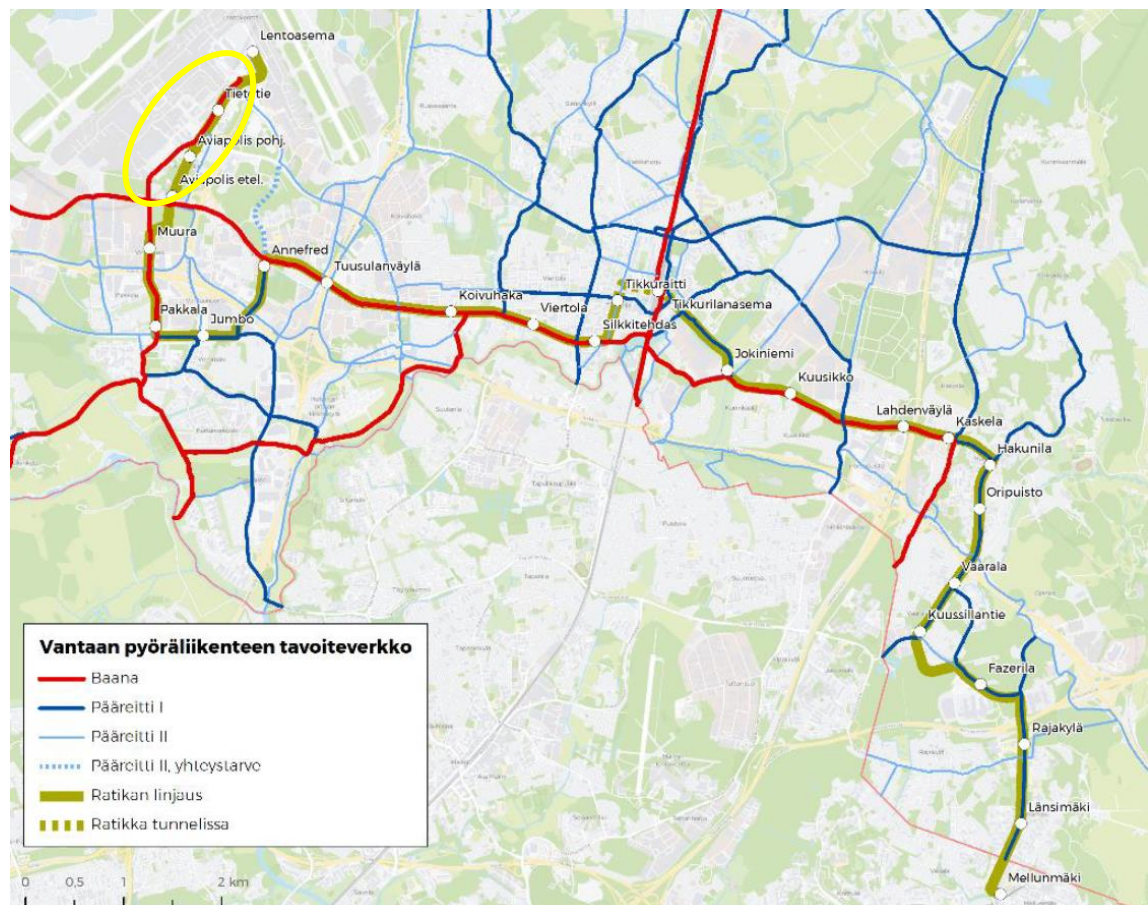
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raitieliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*). Parannetut jalankulun ja pyöräilyn reitit näkyvät asemakaavassa leveämpänä katualuevarauksena.

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella (*WSP Finland Oy, 2020*), jossa Turbiinitien varrelle on määritelty pyöräilyn baana, jonka tavoitteena on mahdollistaa nopea ja sujuva yhteys aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Ramboll 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022*) mukaan Aviabulevardin pohjoisen pysäkin yhteyteen on osoitettu 40 paikkainen kaupunkipyöräasema, 64 paikkainen polkupyöräpysäköinti sekä tilavaraukset sähköpotkulaudoille. Tietotien pysäkin yhteyteen on osoitettu 20 paikkainen kaupunkipyöräasema sekä 30 paikkainen polkupyöräpysäköinti.



Kuva 32. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Aviabulevardin ja Tietotien kaava-alue on osoitettu kuvassa keltaisella ympyrällä.

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueella tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi.

Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

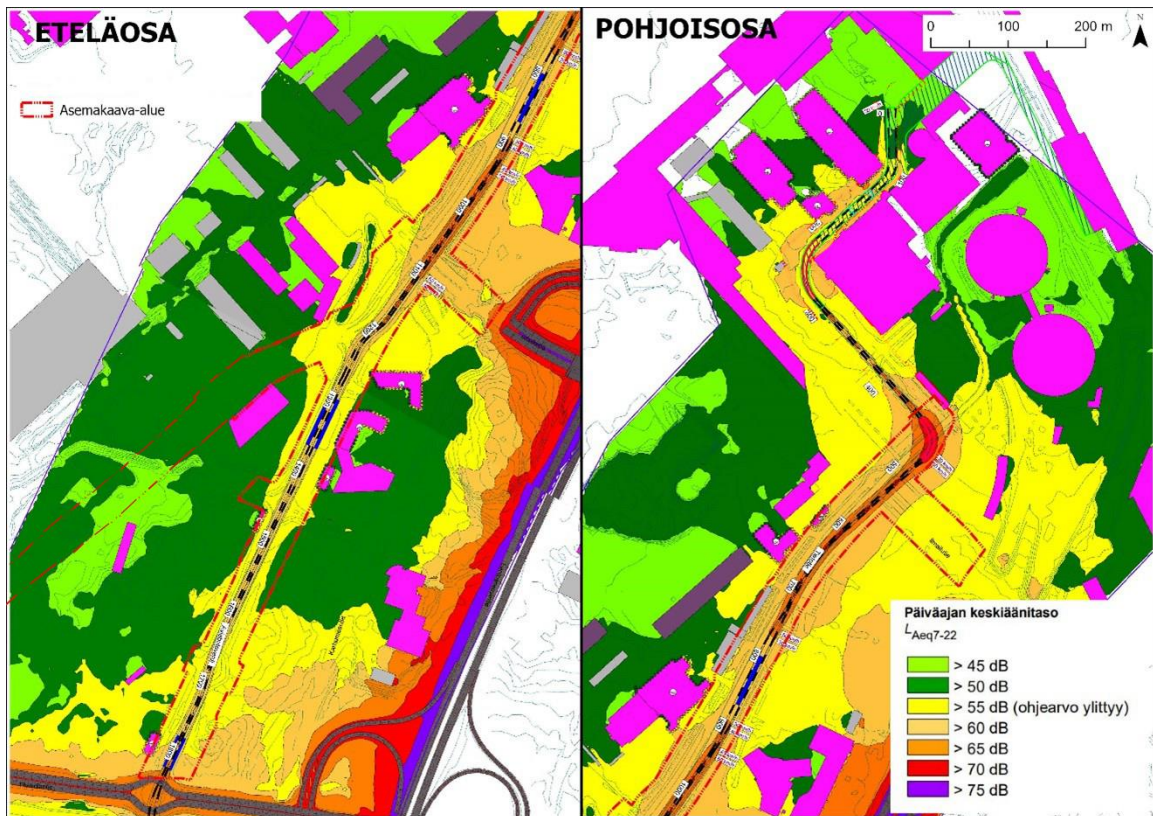
Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäännä oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttaa ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.1.2023 (*Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Paaluvälillä 500–2900 on liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksia. Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Julkisivuihin kohdistuvat suurin enimmäisäänitaso (LAm_{ax}) on 82 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvo 45 dB ei ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoero vaatimuksen 30 dB.



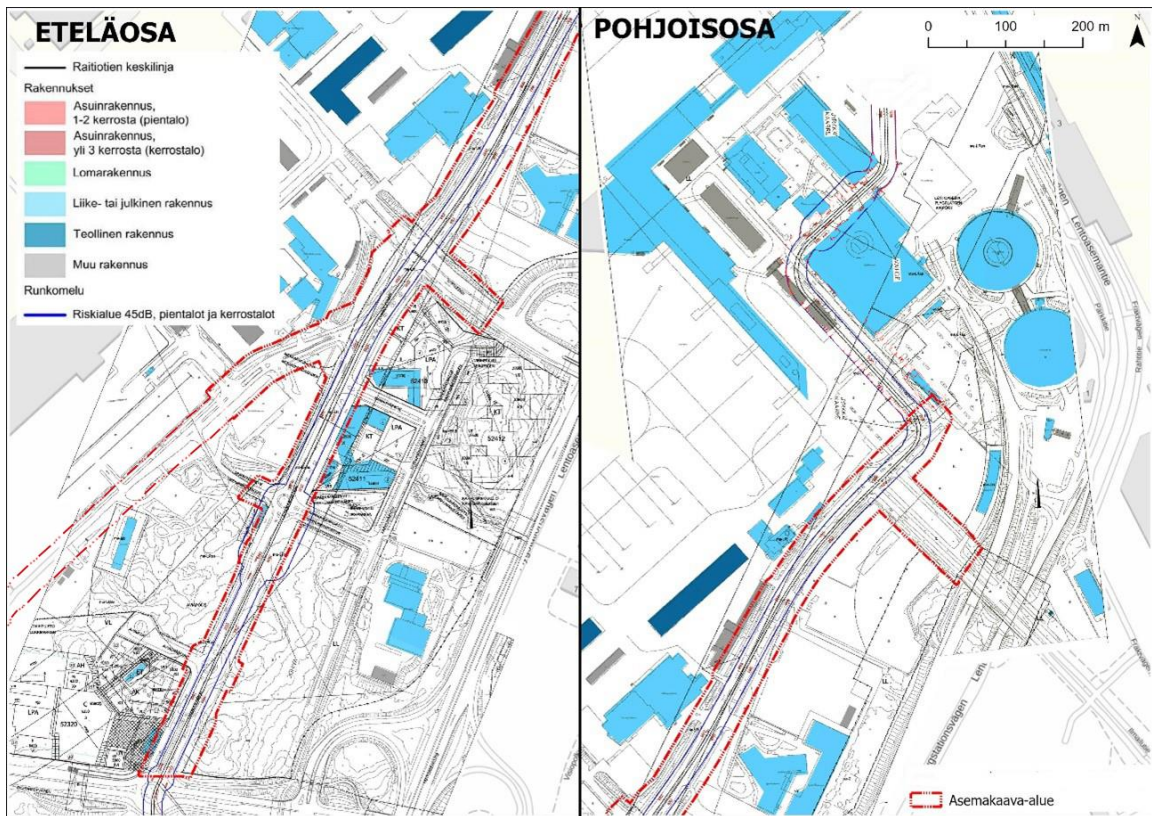
Kuva 33. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella. (Sitowise 31.1.2023) Kaava-alue näkyy kuvassa punaisella pistekatkoviivalla.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluserelvityksen (Sweco, 17.2.2023) mukaan kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia runkomelun riskialueella (45 dB).

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.



Kuva 34. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Aviabulevardilla ja Tietotielä. (Sweco, 17.2.2023) Kaava-alueen raja on esitetty punaisella viivalla.

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla (Sweco, 17.2.2023).

Värähtely-luokka	Kuvaus olosuhteista	$v_{w,95}$ (mm/s)
A	Hyvät asuinolosuhteet <i>Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää</i>	$\leq 0,10$
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet <i>Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää</i>	$\leq 0,15$
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa <i>Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä</i>	$\leq 0,30$
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla <i>Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä</i>	$\leq 0,60$

Rakennustyyppi	Runkomelutaso L_{pm} (dB)
Radio-, tv- ja äänitysstudiot, konserttisalit	25-30
Asuinhuoneistot	30/35*
Hoito- ja sosiaalihuollon laitokset, majoitustilat	30/35*
Kokoontumis- ja opetustilat	35
Toimistot, kaupat, näyttelytilat, museot	40/45*

Kuva 35. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 17.2.2023.

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen (*Golder Associates Oy 2020*) mukaan kaava-alueelle ei sijoitu sellaisia PIMA-kohteita, joilla olisi puhdistustarvetta.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katu ympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös muihin toimintoihin.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Katualueen leventämisen myötä ei kaava-alueella ole tarpeen tehdä merkittäviä täyttöjä tai leikkauksia maa- tai kallioperään. Kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäännä oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan, Kirkonkylänojaan tai Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varten istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mahdollista. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.*)

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan (*Sitowise Oy, 13.5.2020*) resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäälysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalu-laatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärrät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020)*. Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta-aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO₂-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO₂-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO₂-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiili-neutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaava-alueella Karhumäentien ja Karhumäenportin välisen katuaukion nimeksi ehdotetaan Ilmailuaukio. Ilmailutien pohjoispuolella katualue nimetään Karhumäentiekse. Turbiinitie jatkuu Karhumäentien pohjoispuolella Ilmakehän risteykseen asti. Kaava-alueen pohjoisosassa uutta katualuetta muodostuu Ilmakehän pohjoispuolelle Tietotielle ja kaava-alueen eteläosassa Turbiinietille.

Tämän kaavamuutoksen yhteydessä siirretään kaavamuutosalueen kohdalle sijoittuvaa kaupunginosarajaa.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös vuoden 2023 keväällä. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Johanna Rajala Anna Sarikaya Mikko Järvi Leena Kaunismäki	aluearkkitehti asemakaava-arkkitehti kaavoitusinsinööri kaavatekninen koordinaattori
-----------------	--	---

Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko Sauli Hakkarainen Justiina Nieminen	hankejohtaja suunnittelupäällikkö projektipäällikkö
------------------	--	---

Kadut ja puistot:	Harri Keinänen Susanna Koponen	vesihuollon suunnittelu liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija ympäristösuunnittelija

Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä Helena Muukkonen	projektipäällikkö kaavasuunnittelija
---------------------	------------------------------------	---

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 6. päivänä kesäkuuta 2023

Johanna Rajala
aluearkkitehti

Anna Sarikaya
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	16.05.2023
Kaavan nimi	002576 Aviabulevardi ja Tietotie		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	23.11.2020
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002576
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	10,0355	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	10,0355

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

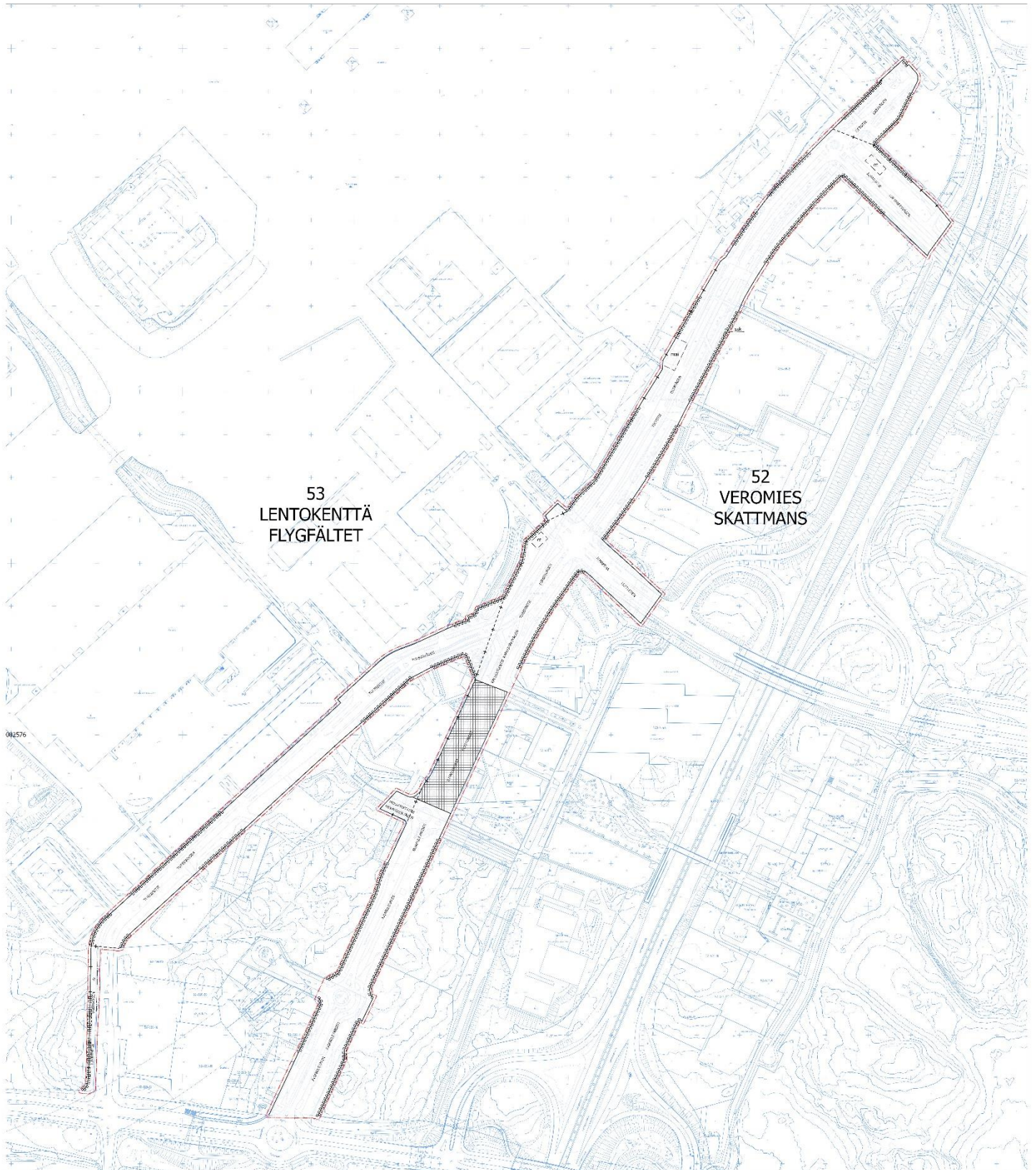
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	10,0355	100,0			0,0000	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	10,0355	100,0			0,0000	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

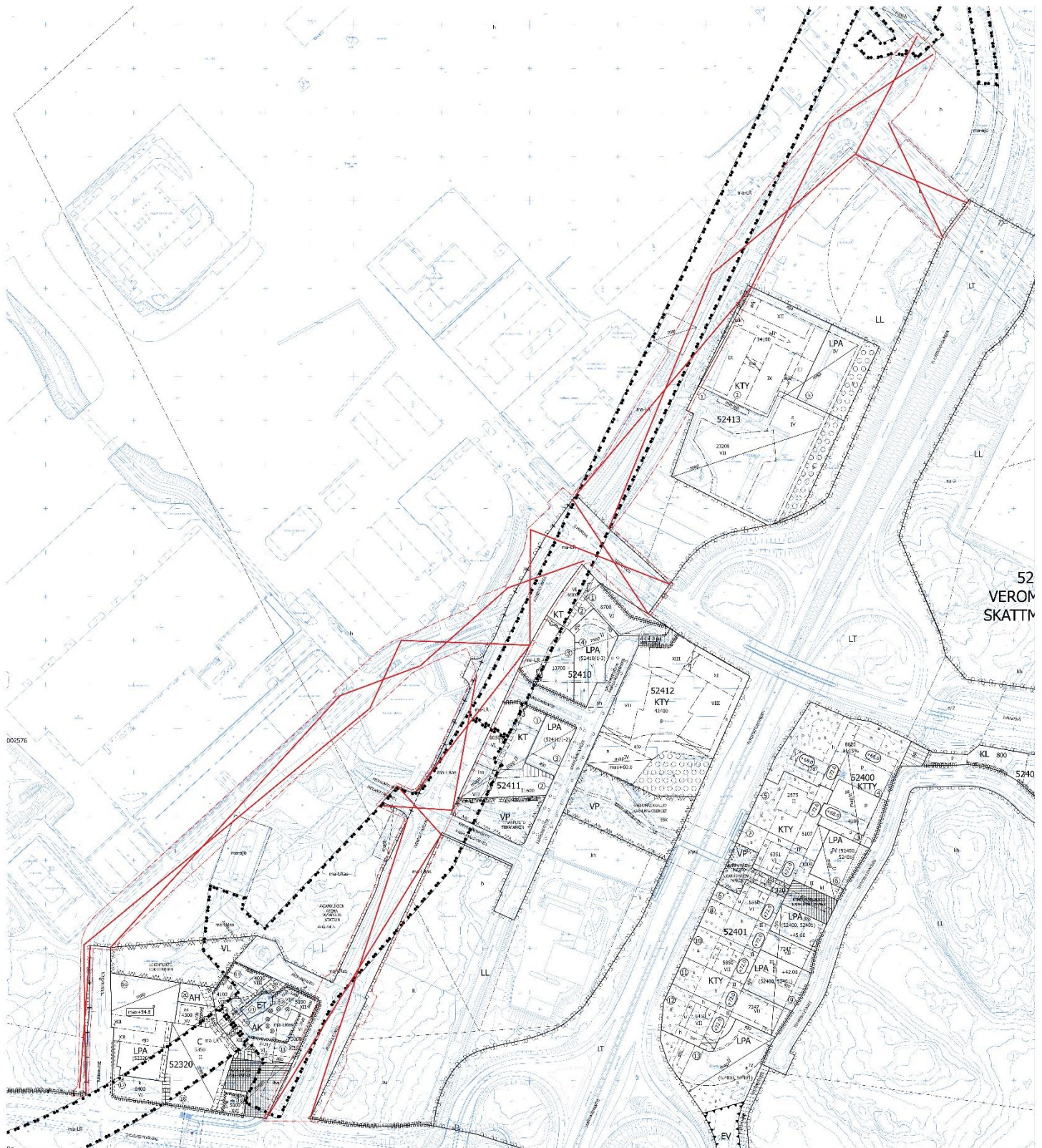
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	10,0355	100,0			0,0000	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	10,0355	100,0			0,0000	
Kadut	9,4037	93,7			5,5275	
Katuauk./torit	0,6318	6,3			0,6318	
LL	0,0000				-6,1593	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

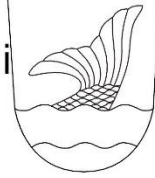


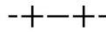
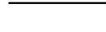
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
Vantaan kaupunki 6.6.2023

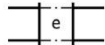


POISTETTAVAT MERKINNÄT
Vantaan kaupunki 6.6.2023

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002576	Päiväys Datum 6.6.2023
Vantaan kaupunki Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie Kaupunginosa 52, VEROMIES Asemakaavan muutos Katu- ja katuaukioalueet sekä kaupunginosan raja Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ Asemakaavan muutos Katualueet sekä kaupunginosan raja 1:2000	Vanda stad Vandaspåran: Aviabulevarden och Datavägen Stadsdel 52, SKATTMANS Ändring av detaljplan Gatu- och tårgområden samt stadsdelsgräns Stadsdel 53, FLYGFÄLTET Ändring av detaljplan Gatuområden samt stadsdelsgräns 1:2000

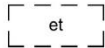


ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	Linje 3 m utanför planområdets gräns.
 Kaupunginosan raja.	Stadsdelsgräns.
 Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
 Osa-alueen raja.	Gräns för delområde.
 Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
 Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
52 Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
VERO Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
TIETOTIE Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
Katu. 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. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Gata. Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stömljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
 Katuaukio/tori. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto. 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. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Öppen plats/torg. Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak. Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stömljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.



Eritasoristeys.

Planskild korsning.

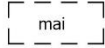


Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.

Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.



Ohjeellinen alueen osa, johon saa sijoittaa ilmanvaihtokuilun, poistumistien tai savunpoistokuilun.

Riktgivande del av område där ventilationsschakt, flyktväg eller rökevakureringschakt får placeras.



Avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää.

Kalt berg eller flyttblock som skall bevaras.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden



Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.

Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET

Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.

Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.

Maanpäälliset rakenteet on sovittava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.

Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.

Pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.

Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan, Kirkonkylänojaan tai Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Pyttisån, Skrakabäcken eller Kyrkbybäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av sediment.

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
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinaatistojärjestelmä
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __. __. 20__

Godkänd av stadsfullmäktige __. __. 20__