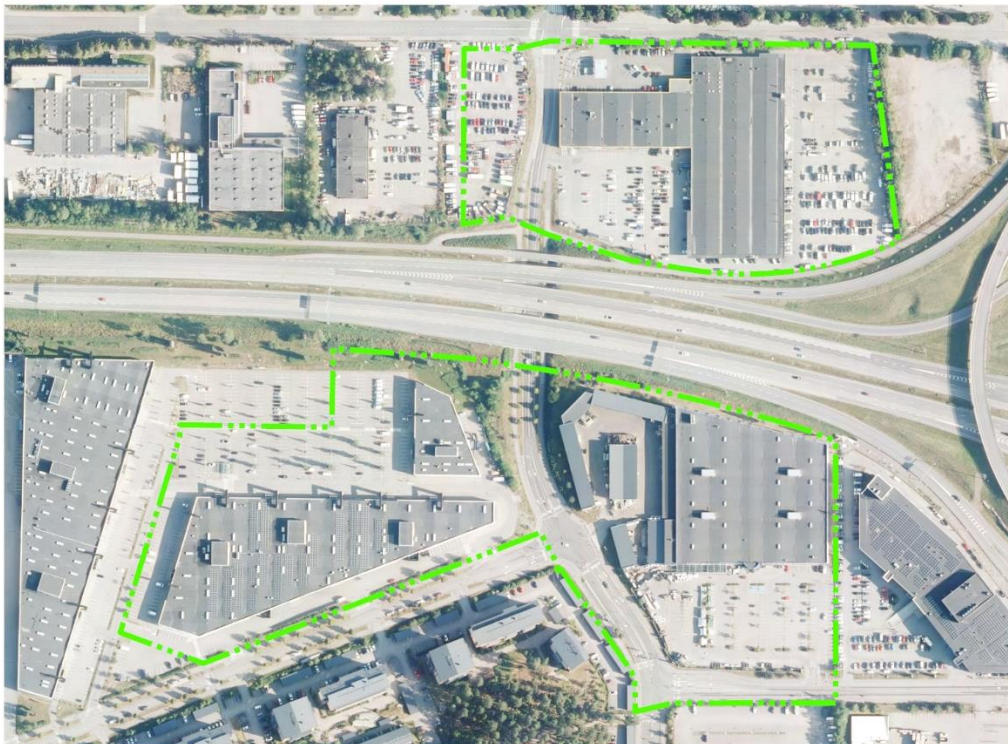




Vantaa

002461 Vantaan ratikka: OSUUSTIE

PAKKALA JA VEROMIES



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 6.6.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002461. 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.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Osat kortteleista 51207 ja 51503 sekä katualueet kaupunginosassa 51, Pakkala, osat kortteleista 52105 ja 52106 sekä katualueet kaupunginosassa 52, Veromies.

Tonttijaon muutos:

Osat kortteleista 51207 ja 51503 kaupunginosassa 51, Pakkala sekä osat kortteleista 52105 ja 52106 kaupunginosassa 52, Veromies.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuypäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

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

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee kahdessa osassa Pakkalan ja Veromiehen kaupunginosassa Kehä III:n molemmilla puolilla. Itse Kehä III ei kuulu kaava-alueeseen. Alueen pohjoispuolinen osa rajautuu pohjoisessa Virkatiehen ja etelässä Kehä III:een. Eteläpuolinen alue rajautuu pohjoisessa Kehä III:een ja etelässä Silvastintiehen.

Kuva 1. Suunnittelualan 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 puisto-suunnitelmat sekä asemakaavat.

- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.
- Mieliapiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Annetut mieliapiteet eivät koskeneet Osuustien asemakaava- aluetta.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021, 6.4.2022 ja 15.11.2022 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuuosalueen osalta 19.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10-1.11.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuil-la 3.11.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mieliapide 3.11.-24.11.2022 välisenä aikana. Pu-helinaikojä suunnittelijoille varattiin kaksi, 14.11. sekä 18.11.2022. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.11.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointi-työn aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mieliapide vuorovaikutusmateriaalista. Vuoro-vaikutusmateriaalista vastaanotettiin yksi mieliapide.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 14.2.2023 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettami-sesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 12 kappaletta ja saatiin 8 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.
- Saatujen lausuntojen ja muistutusten perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
 - Teollisuuskorttelin (T) itärajalle on lisätty olemassa olevan avo-ojan merkintä
 - KM-korttelissa on täsmennetty vähittäiskaupan määräyksiä. Alueelle saa sijoittaa ainoas-taan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tiloja.
 - Liiketiloja koskevaa rakennusoikeuden lisämääräystä täsmennetään siten, että merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää pääkäyttötär-koituksen mukaisia liiketiloja varten.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
 - Kerrottiin kaavaan tehdyt muutokset.
 - Lisättiin suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
 - Lisättiin tieto Tukesin lausuntoon viitaten ympäristöhäiriöitä mahdollisesti aiheuttavista laitoksista.
 - Ympäristöhäiriöitä käsitteleviin osioihin on lisätty kaavamuutoksen vaikutukset kaava-alueen ulkopuolella olevaan asuinkorttelin ulko- ja sisämelutilanteeseen paaluvälillä 2900-3000.
 - Kaavaselostuksessa on täsmennetty, että ääneneristävyysvaatimusten määrittelyssä on käytetty meluselvityksen liitetiedostojen esittämiä rakennuksille ennustetilanteessa tulevia julkisivumeluja.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä	6
2. Lähtökohdat.....	8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	8
2.2 Suunnittelutilanne	15
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	24
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo	24
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	25
3.3. Asemakaavan tavoitteet	30
3.4 Asemakaavaratkaisu.....	32
4. Asemakaavan kuvaus.....	32
4.1 Kaavan rakenne	32
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	34
4.3 Aluevaraukset.....	34
4.4 Kaavan vaikutukset.....	35
4.5 Ympäristön häiriötekijät	45
5. Asemakaavan toteutus	45
6. Kaavatyöhön osallistuneet.....	45
7. Asemakaavan seurantalomake	46
8. Asemakaavakartta ja -määräykset	48

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 31.10.2022
- Asemakaavakartta ja -määräykset 6.6.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Ramboll Oy (19.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Osuustiellä välillä Virkatie-Antaksentie, Osuustie 58674-1.
- Ramboll Oy (19.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Osuustiellä välillä Antaksentie-Väinö Tannerin tie, Osuustie 58674-2
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja>
- Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy, 28.10.2022.

- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2022: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportti 22.3.2021
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Vantaan väestö 2020/2021, Vantaan kaupunki 2021
- Vantaan väestöennuste 2021, Vantaan kaupunki 2021
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarunon 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
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan ratikan läntisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco, 17.2.2023.
- 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 päiväajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta yöajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.1, Raitioliikenteen päiväajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.2, Raitioliikenteen yöajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
-

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
 - Vantaan raitiotien kiinteistöaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022 päivitetty 12.12.2022
 - Vantaan kaupunki (2022). Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet. Veromies ja pohjois-Pakkala. 13.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamutoksella levennetään katualuetta Osuustiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 19.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannelulle katu ympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamutoksessa.

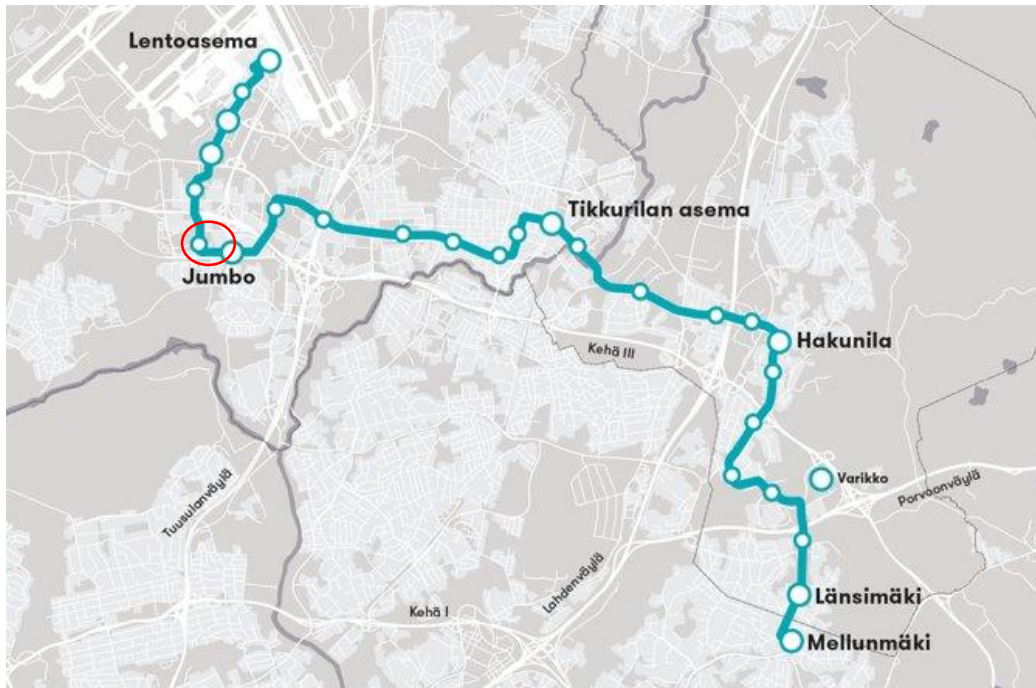
Asemakaavamutoksella muutetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K), liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM), sekä teollisuus- ja varistorakennusten korttelialuetta (T) osin katualueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoi-keudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot.

Kortteleissa 52105 ja 52106 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöt-ötäsemää varten sijoittuu Osuustien katualueelle Kehä III eteläpuolelle. Kaavassa on annettu rakennusten sisäilman laatuun, tärinä- ja runkomelusuojaukseen, melusuojaukseen, kaupunkikuvaan, hulevesien ja työmaa-aikaisten vesien hallintaan sekä päivittäistavarakaupan sijoittumiseen liittyviä määräyksiä. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

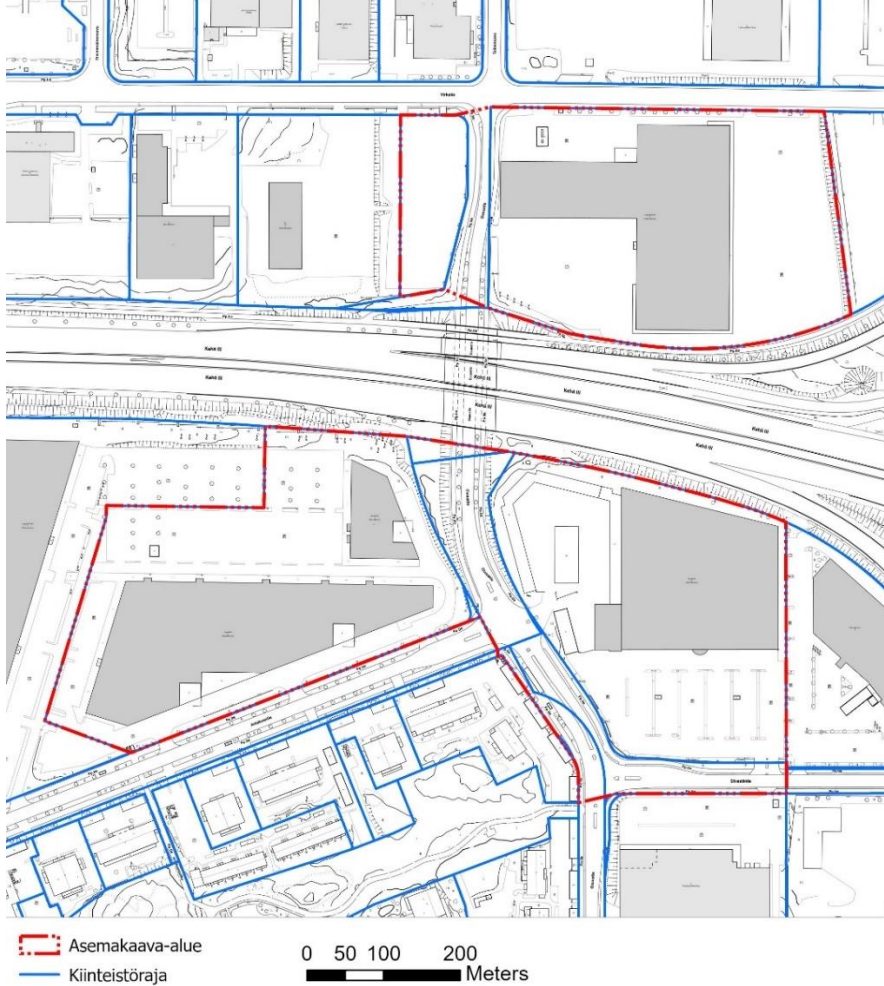
Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävä ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa. Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella ympyrällä.



Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

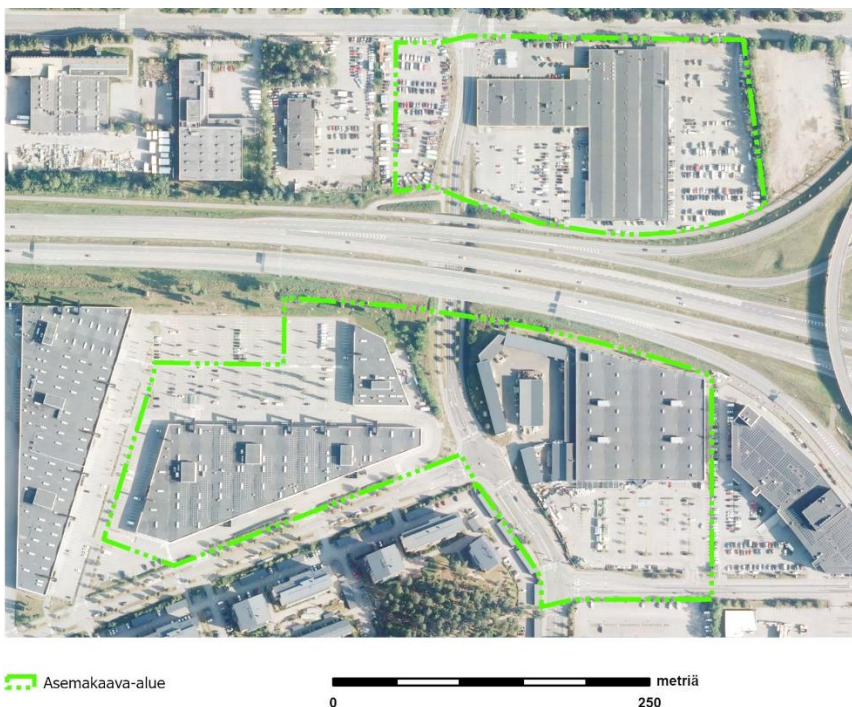
2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Osuustien suunnittelualue sijaitsee Vantaan keskiosissa Kehä III:n varressa. Alue kuuluu osittain Pakkalan 51. kaupunginosaan ja osittain Veromiehen 52. kaupunginosaan. Suuraluejaossa alue kuuluu Aviapolikseen. Suunnittelualueeseen kuuluu katualueita, kaupallisten palvelujen alueita, teollisuus- ja varastoalueita sekä pysäköintialueita. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 11,4 hehtaaria.

Suunnittelualueelta on matkaa Tikkurilan asemalle noin 5 km ja lentoasemalle noin 2 km. Vantaan ratikan suunniteltu pikaraitiotielinjaus tulisi kulkemaan Osuustietä pitkin jatkaen pohjoisessa Toisellesavulle. Osuustie on toiminnalliselta luokaltaan liityntäkatu.



Kuva 4. Suunnittelualue esiteltynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Suunnittelualue sijoittuu rakennettuun ympäristöön. Maisemaa hallitsevat Kehä III, kaupalliset- ja teollisuusrakennukset, pysäköintialueet ja Osuustien länsipuolella sijaitseva, suunnittelualueeseen kuulumaton, Veromiehenkylän kerrostalovaltainen asuinalue. Veromiehenkylässä on myös kaksi maisemassa erottuvaa metsäistä viheraluetta.

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), sekä Vantaan kaupungin metsäsuunnitelma vuonna 2020.

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

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalueen hulevedet johtuvat osin pohjoiseen ja itään Kirkonkylänojaan ja osin etelään Sandbackanojaan. Kirkonkylänojasta vedet laskevat Keravanjokeen ja Sandbackanojasta Kra-kanojan kautta Vantaanjokeen. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Kaava-alueen pohjoisosa:

Maalajikartan mukaan alueen pintamaa (0–1 m) on pääosin täyttöä ja savea.

Pohjatutkimusten mukaan pehmeikköalueella täytön (0–1 m) alla on noin 4–8 m paksu kerros savea/silttiä. Saven ja siltin alla maakerrokset vaihtuvat hiekan ja soran kautta pohjamoreeniin. Kairaukset ovat päättyneet määräsyyvyteen, kiveen tai kallioon noin 5–9 m syvyydellä maanpinnasta.

Pohjaveden pinta on n. 1 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 5. Maaperätiedot kaava-alueen pohjoisosassa.

Kaava-alueen eteläosa:

Maalajikartan mukaan alueen pintamaa (0–1 m) on pääosin savea, silttiä, moreenia ja avokalliota.

Pohjatutkimusten mukaan pehmeikköalueella täytön (0–1 m) alla on syvimmillään noin 8 m paksu kerros savea/silttiä. Saven ja siltin alla maakerrokset vaihtuvat hiekan ja soran kautta pohjamoreeniin. Kairaukset ovat ulottuneet n. 1–11 m syvyydelle maanpinnasta.

Pohjaveden tasoa ei ole alueella mitattu.



Kuva 6. Maaperätiedot kaava-alueen eteläosassa.

Topografia

Suunnittelualue on topografialtaan melko tasaista, korkeimmillaan alue on noin 31 m meren pinnan yläpuolella suunnittelualueen eteläosissa ja matalimmillaan noin 27 m meren pinnan yläpuolella Kehä III:n pohjoispuolella. Kehä III ei kuulu kaava-alueeseen, mutta sen kohdalla maanpinta on muuta aluetta matalammalla alikulun vuoksi.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Runsaasta rakentamisesta johtuen Pakkalan väestö on kasvanut vuoden 1990 jälkeen runsaasti. 1990-luvun alussa asukkaita oli alle 400, vuoden 2015 alussa asukkaita oli lähes 10 000. Vuoden 2020 lopussa Pakkalassa asui noin 10 300 asukasta. Pakkala onkin nykyisin väestömäärältään Vantaan neljänneksi suurin kaupunginosa. Alle kouluikäisten osuus on yksi Vantaan suurimmista ja 65 vuotta täyttäneiden osuus on pienempi vain Veromiehen kaupunginosassa. (*Vantaan väestö 2020/2021*)

Uudisrakentamisen myötä asukasluku on viime vuosina selvästi kasvanut Veromiehen kaupunginosassa. Vuoden 2015 alussa asukkaita oli 562 ja väestömäärä on lähes tuplaantunut viidessä vuodessa ollen, vuoden 2020 lopulla 1 078 asukasta. Tulevaisuudessa väestömäärä kasvaa entisestään ja alueella ennustetaan asuvan yli 1 500 asukasta vuonna 2025. Veromiehen väestörakenne on varsin poikkeuksellinen. Missään muualla Vantaalla 7–15-vuotiaiden ja yli 64-vuotiaiden osuus ei ole yhtä matala. Väliin jäävän ikäluokan (16–64-vuotiaat) osuus on puolestaan muita kaupunginosia korkeampi. (*Vantaan väestö 2020/2021*)

Koko Aviapoliksen suuralueella asui vuoden 2020 lopussa 20 023 ihmistä. (*Vantaan väestö 2020/2021*)

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä Osuustien länsipuolella ja Antaksentien eteläpuolella on asuinkerrostaloja. Kortteleissa 51503 sekä 52105 sallitaan huoltoasuntojen rakentaminen.

Palvelut ja työpaikat

Osuustien suunnittelualueella sijaitsee useita kaupallisia palveluja sekä jonkin verran muiden palvelualueiden yrityksiä. Alueelle on toteutettu Lidl:n päivittäistavarakauppa poikkeamislupamenetellyllä. Suunnittelualueen läheisyydessä on myös teollisuuden liittyviä työpaikkoja. Julkisen sektorin palveluja alueella ei ole.

Suuralueena Aviapolis on Vantaan merkittävin työpaikkakeskittymä. Vantaan kaupunginosista Veromies on Vantaan suurin työpaikkakeskittymä. Vuonna 2019 siellä oli yhteensä 15 463 työpaikkaa, joista miltei puolet oli kaupan alalla. Pakkalassa työpaikkoja oli vuonna 2019 yhteensä 6 763, joista useampi kuin joka kolmas on kaupan alalla. (*Vantaa alueittain 2015*)

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue on Pakkalan ja Veromiehen kaupallisten palveluiden ja teollisuuden aluetta. Suunnittelualue yhdistyy Osuustien kautta Kehä III:n pohjoispuolisiin palveluiden ja työpaikkojen alueisiin. Suunnittelualueen rakentaminen on melko matalaa ja vaatimattoman näköistä. Kaupunkikuvassa näkyy keskeisesti myös laajat pysäköintialueet sekä Veromiehen kylän kerrostalot ja viheralueet.

Rakennettu kulttuuriympäristö

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

Virkistys

Suunnittelualueella ei ole virkistysalueita. Suunnittelualueen länsipuolelle sijoittuvan Antaksenpuiston kautta on kulku Tuulensuunpuistoon ja edelleen laajemmalle viheralueverkostoon.

Liikenne

Suunnittelualueen poikki kulkeva Osuustie yhdistää Kehä III:n pohjoispuolella sijaitsevan Veromiehen kaupunginosan sekä Kehä III:n eteläpuolella sijaitsevan Pakkalan kaupunginosan. Alueelle on hyvät yhteydet Kehä III:lta ja Lahdenväylältä. Tikkurilan asemalle on autolla matkaa noin 6 km. Suunnittelualueen halki kulkee muutama linja-autoreitti. Matka-ajat kaava-alueelta lentokentälle julkisilla on 19 minuuttia ja Tikkurilan asemalle 25 minuuttia. Osuustien molemmin puolin kulkee kevyen liikenteen väylä.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueet sijaitsevat kokonaan vesihuollon toiminta-alueella.

Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Vesitornin varastotilavuus on 8000 m³.

Käyttövesi saadaan Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta. Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkälän vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.

Alueen painetasot vaihtelevat välillä +66m... +83 m.

Jätevesiviemärointi

Jätevedet johdetaan pohjoiseen ja itään Lentoasemantien alitse Kehä III varren runkoviemäriin ja edelleen Tuusulanväylän alitse Köyhämäen mittausasemalle. Mittausasemalta vedet johdetaan Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymän viemäritunneliin ja lopulta Viikinmäen keskuspuhdistamolle.

Hulevesiviemärointi

Kaavamuutosalueiden kuivatus perustuu hulevesiviemärointiin. Hulevedet johdetaan osin pohjoiseen Virkatien hulevesiviemäriin ja edelleen Kirkonkylänojaan. Eteläiseltä osalta hulevedet johtuvat Osuustien hulevesiviemäriin Väinötannerintien kautta Sandbackanojaan.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Osuustiellä Antaksentien risteykseen asti, Silvastintiellä sekä Antaksentiellä ja Virkatiellä.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Osuustiellä, Silvastintiellä sekä Antaksentiellä.

Ympäristöhäiriöt

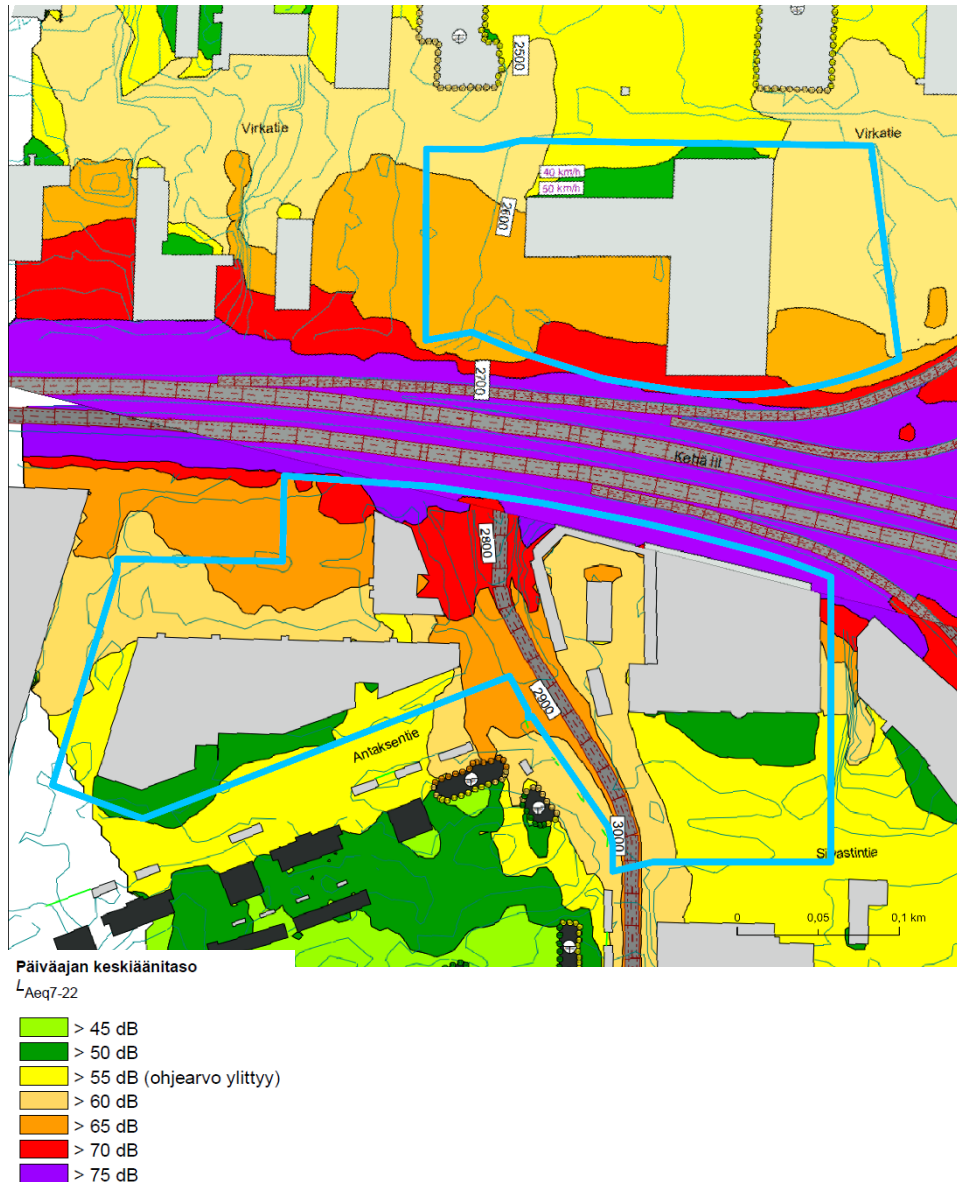
Melu

Suunnittelualue sijaitsee uuden yleiskaavan 2020 mukaisella lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50–55 db).

Vantaan raitioradan meluselvityksen (Sitowise 31.1.2023) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä on Kehä III.

Liikennemelun määrä vaihtelee huomattavasti suunnittelualueella. Suurinta liikennemelua on Kehä III:n välittömässä läheisyydessä, missä melu vuorokaudenajasta riippumatta voi ylittää 75 db. Pienintä liikennemelua on suunnittelualueen pohjois- ja itäosissa niillä alueilla, jotka ovat joko kauimpana Kehä III:sta tai jotka sijaitsevat rakennusten suojassa Kehä III:n puolelta. Suunnittelualueella ei sijaitse melulle herkkiä kohteita. Alueella on liike- ja toimistorakennuksia sekä teollisuusrakennuksia.

Kaava-alueen ulkopuolella Osuustien länsipuolella paaluvälillä 2900-3000 sijaitsee asuinkerrostaloja ja rivitaloja. Kohteessa on lasitettuja parvekkeita kadulle päin ja oleskelualueet ovat rakennusmassojen suojaisalla puolella. Kadun puolella asuinrakennusten ja kadun välissä on tonttiaitoja ja autokatoksia, jotka torjuvat jonkin verran melua. Nykytilanteessa päiväajan melun yli 55 dB alueet ulottuvat osittain oleskelupihoille, mutta keskiäänitasot eivät pääosin ylitä oleskelualueiden ohjearvoa 55 dB päivällä tai 50 dB yöllä

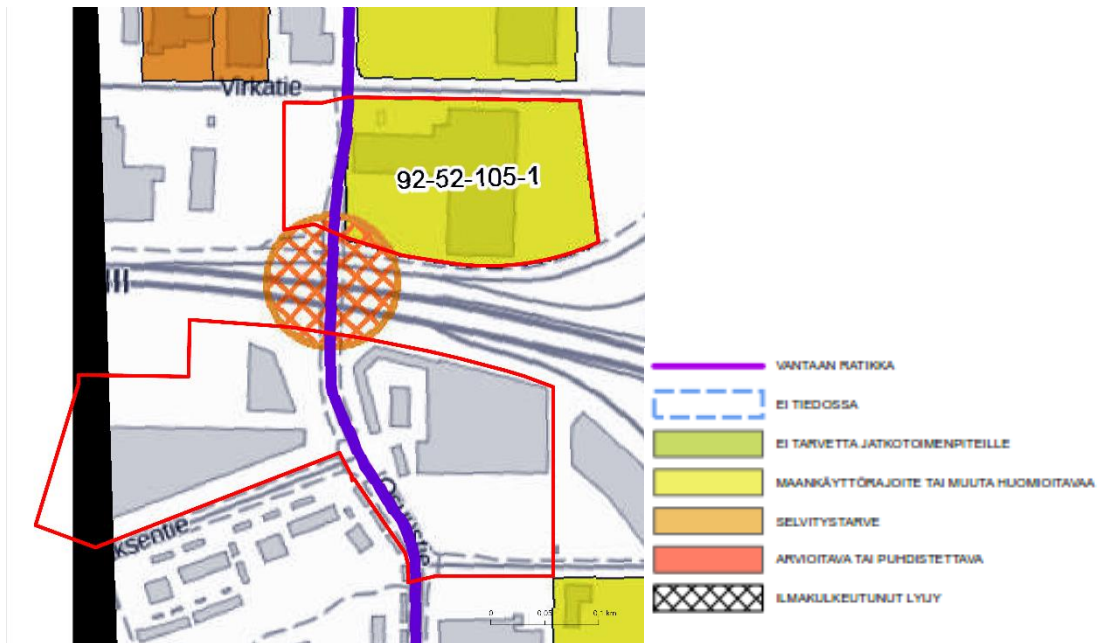


Kuva 7. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.1.2023). Kaava-alueen raja-
aus on esitetty sinisellä viivalla.

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa (Golder Associates Oy 2020). Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrella 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.

Suunnittelualueelle sijoittuvalla kiinteistöllä 92-52-105-1 toimii St1:n lisäksi useita liikeyrityksiä. Kiinteistö siirtyi kaukolämpöön vuonna 2013. Lämmitysöljysäiliön poiston yhteydessä ympäristössä havaittiin öljyä, joka on kunnostettu. Kohteessa maaperän tilan selvitys tulee ajankohtaiseksi maankäytön, omistajan tai haltijan muuttuessa tai jos haittoja ilmenee. Varsinkin isompien maankaivuoperaatioiden suunnittelujen yhteydessä on suositeltavaa ottaa yhteyttä myös viranomaisiin.



Kuva 8. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää (Golder Associates Oy 2020). Suunnittelualueen raja on esitetty punaisella viivalla.

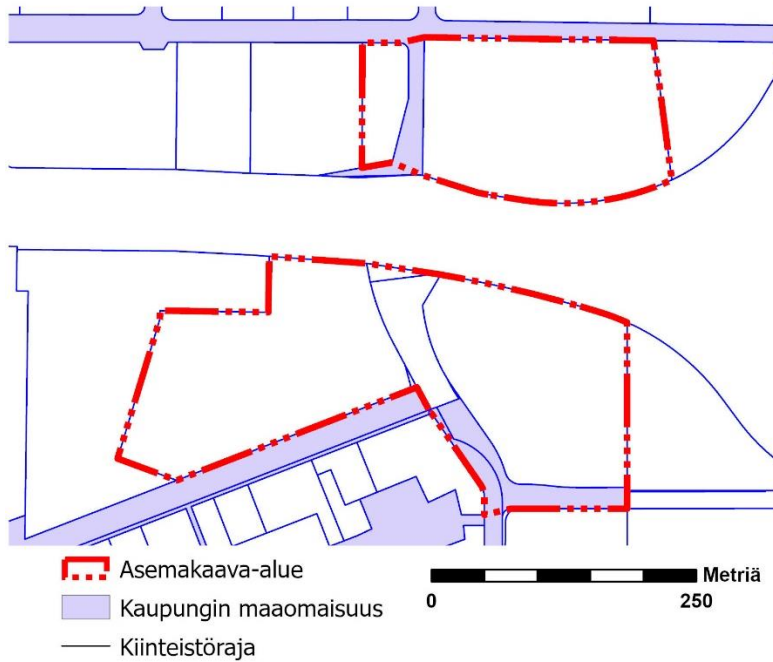
2.1.4 Maanomistus

Katualueet ovat Vantaan kaupungin omistuksessa.

Muut kiinteistöt omistajineen:

- 92-51-207-3: Kiinteistö Oy Vantaan Alfa
- 92-51-207-4: Kiinteistö Oy Vantaan Silvastintie 2
- 92-51-503-2: Kiinteistö Oy Vantaan Antaksentie 4, Kiinteistö Oy Pakkalanrinne
- 92-51-503-4: Kiinteistö Oy Vantaan Antaksentie 4, Kiinteistö Oy Pakkalanrinne
- 92-52-105-1: Kiinteistö Oy Virkatie 7
- 92-52-106-10: Kiinteistö Oy Vantaan Airportti
- 92-423-10-5: Kiinteistö Oy Vantaan Alfa
- 92-423-11-5: Kiinteistö Oy Vantaan Antaksentie 4, Kiinteistö Oy Pakkalanrinne

Kaupungin maanomistus on 7 974 m² ja muu maanomistus on 11,5 ha.



Kuva 9. 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) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastomuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

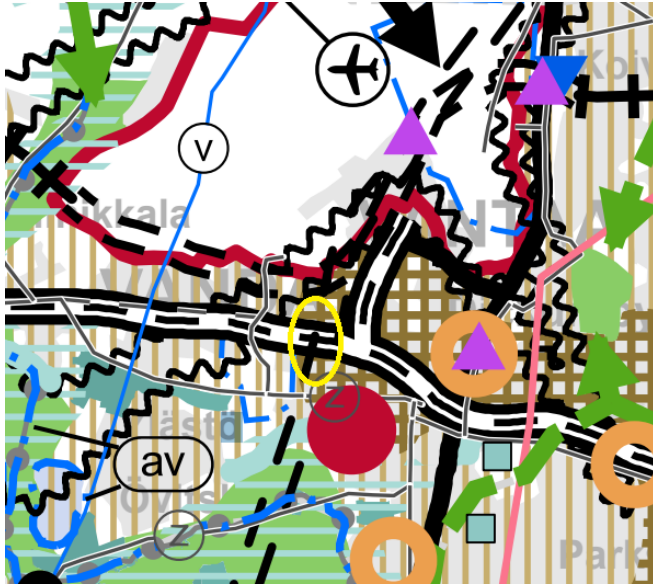
Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudelle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihe-maakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin

aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

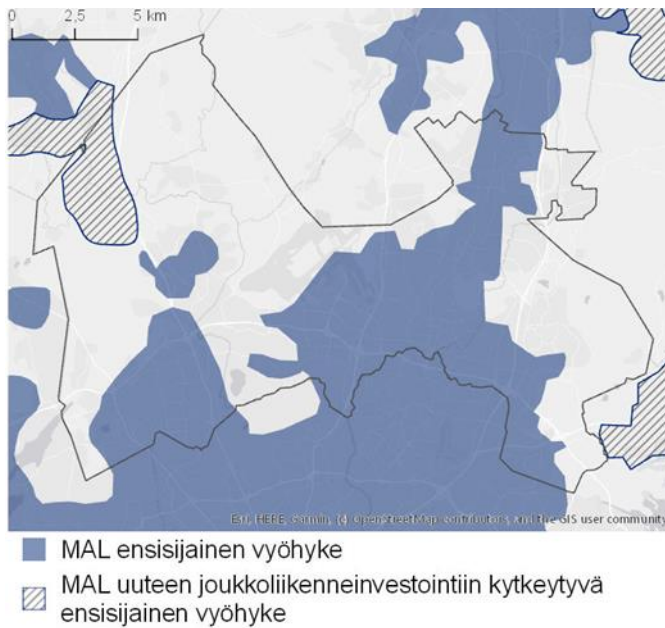
Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.



Kuva 10. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä (Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021) ja kaava-alueen likimääräinen sijainti. Kaava-alue on osoitettu keltaisella ympyrällä kartan keskellä.

Voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisessa yhdistelmässä (Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021) suunnittelualue sijoittuu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (vaaleanruskea viivoitus) sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea ruudukko). Lisäksi alueen läpi kulkee liikennetunnelin ohjeellinen linjaus.

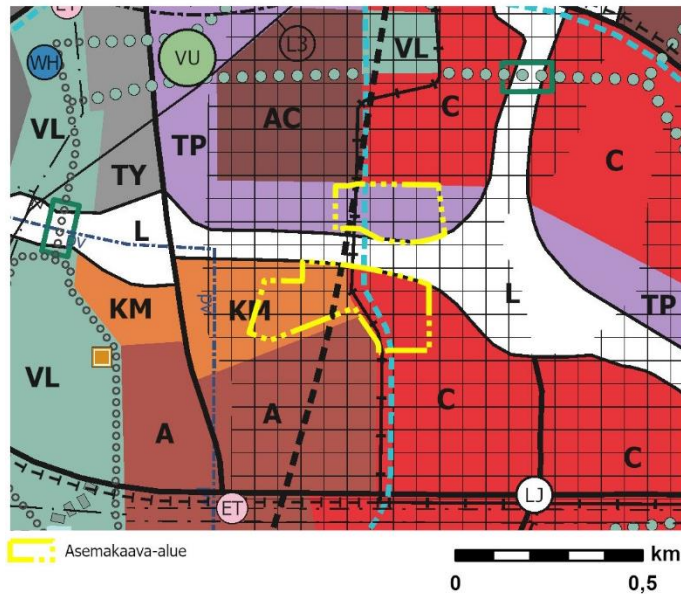
Suunnittelualueen läheisyyteen on maakuntakaavassa merkitty pohjavesialueen raja sekä 110 kV voimalinja. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

MAL 2019 -suunnitelma

Kuva 11. Ote MAL 2019-suunnitelmasta.

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitteen saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm. että liikenteen kasvi-huonekaasupäästöt 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 kaupunginvaltuustoto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

Yleiskaava 2020

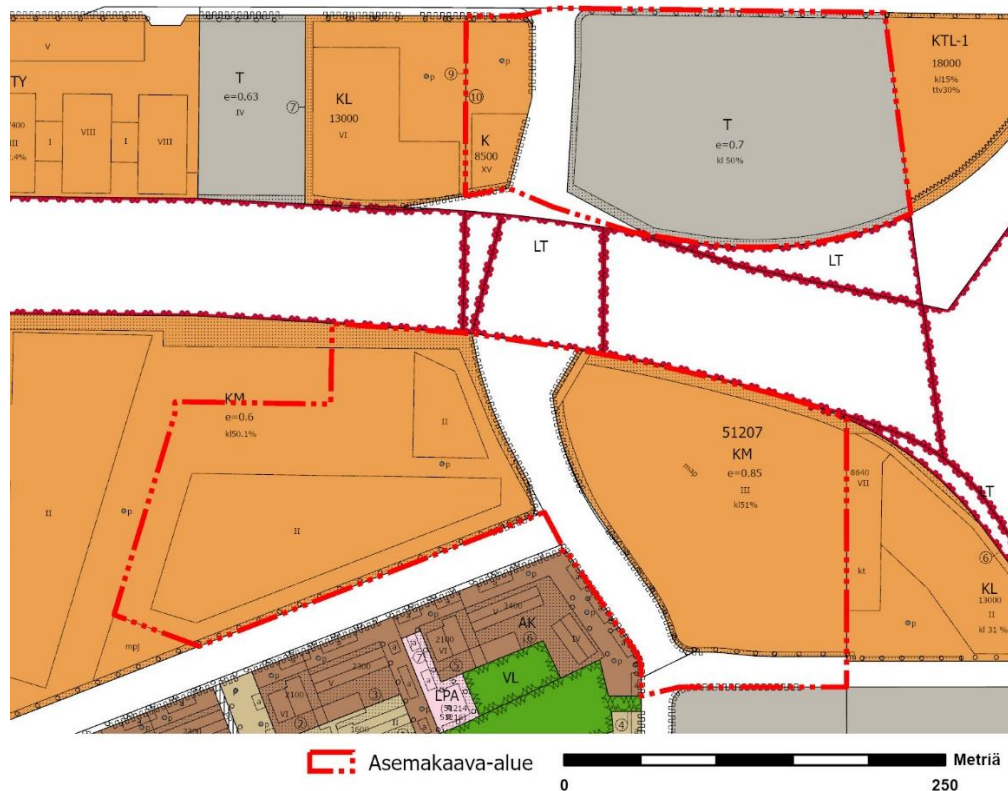


Kuva 12. Ote yleiskaavasta 2020. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen eteläosa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle C sekä kaupallisten palveluiden alueelle KM. Suunnittelualueen pohjoisosa on työpaikka-alueella TP. Yleiskaavassa on Vantaanportin KM-alueella koskeva lisämääräys, jonka mukaan Vantaanportin alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa yhteensä korkeintaan 2000 k-m². Alueen halki, Osuustien itäpuolta pitkin on merkitty kulkemaan pyöräliikenteen baana. Lisäksi alueen halki kulkee etelä-pohjoissuunnassa raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Vantaan ratikan varsi on ns. kestävä kasvun vyöhykettä, jolle kaupungin osan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan (ruudukko). Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

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.

Asemakaava



Kuva 13. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K), liikerakennusten korttelialuetta (KM) sekä teollisuus- ja varistorakennusten korttelialuetta (T).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaavan muutos 001968 (KV 28.1.2008)
- Asemakaavan muutos 001528 (KV 19.6.2000)
- Asemakaavan muutos 002177 (KH 8.6.2015)
- Asemakaavan muutos 001136 (KH 10.5.1993)
- Asemakaavan muutos 001939 (KV 15.1.2007)
- Asemakaavan muutos 001516 (KH 26.11.2001)

Rakennuskielto

Alueella on voimassa rakennuskielto 90104R. Rakennuskielto on annettu Vantaan ratikan asemakaavojen (tarkastelualue 062800) laatimiseksi (KH pvm. 26.4.2021). Rakennuskielto koskee suunnittelualueen kiinteistöjä 92-52-106-10, 92-52-105-1 sekä 92-51-207-4. Kiinteistöt määrätään MRL (132/99) 53 § 1 momentin mukaiseen rakennuskieltoon korkeintaan kahdeksi vuodeksi alkaen MRA:n 93 §:n mukaisesti päätöksen voimaantulokulutuksesta. 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.



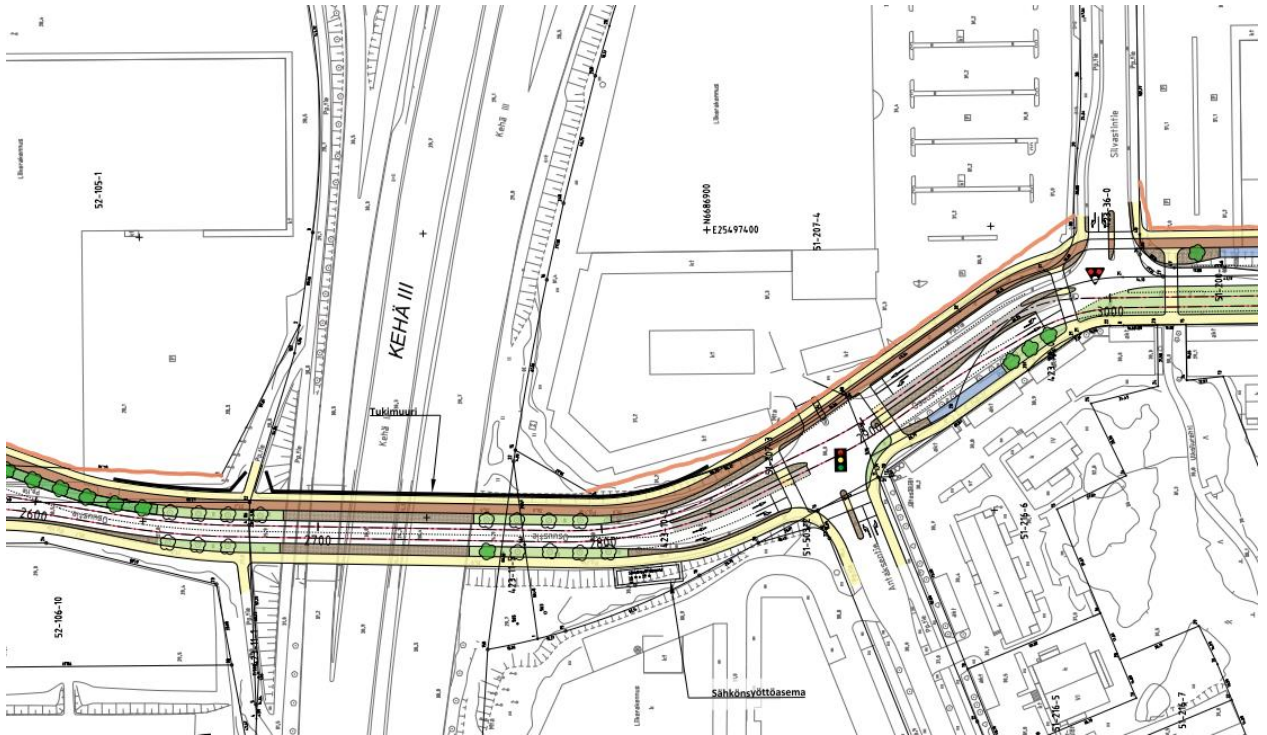
Kuva 14. Suunnittelualueen kiinteistöt, joita rakennuskielto 90104R koskee, on merkitty karttaan läpinäkyvällä punaisella värillä. Kiinteistörajat on esitetty vihreällä ja suunnittelualue punaisella viivalla.

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 15. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland, 30.4.2019).

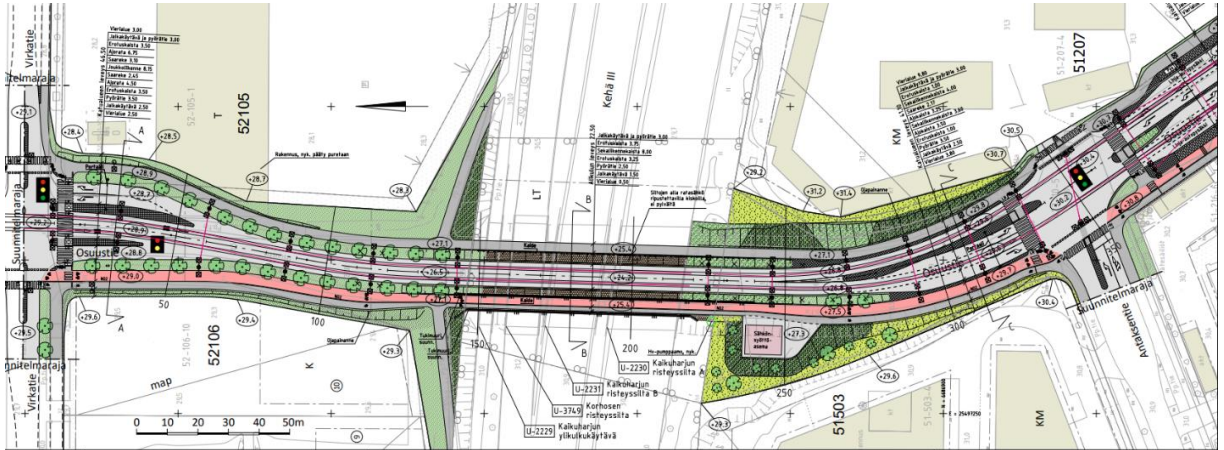
Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. 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.

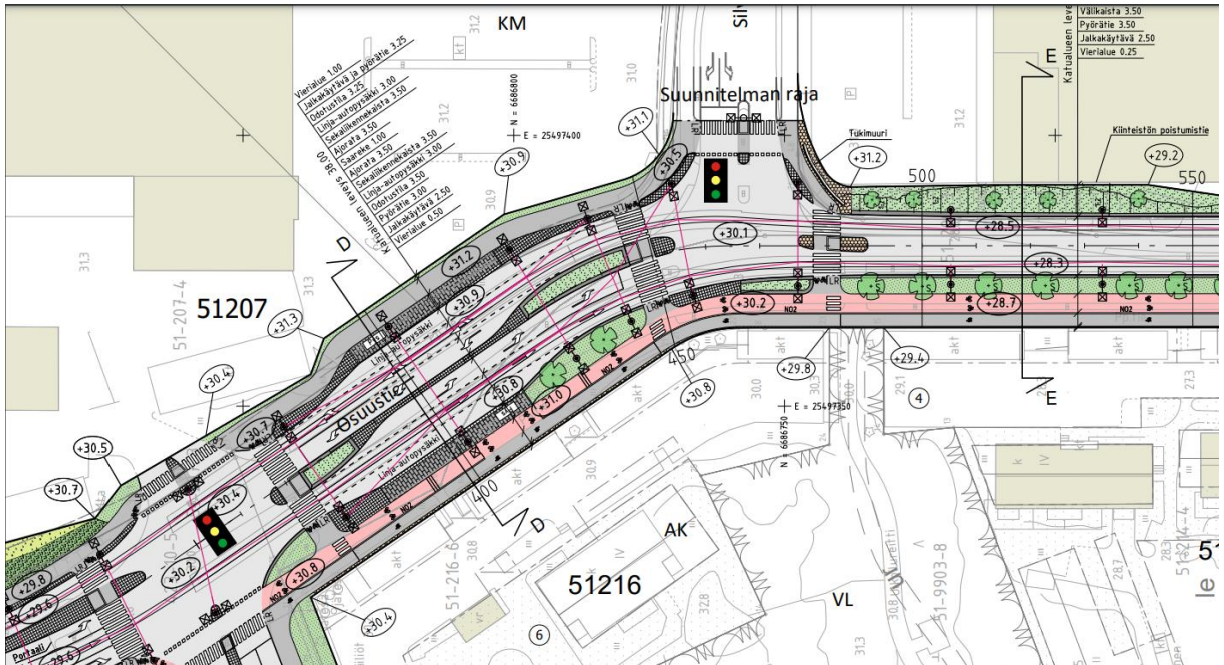
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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 2021–2022 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueilla. Osuustien kaava-alueelle sijoittuvien suunnitelmien luonnokset valmistuivat 19.9.2022 ja 19.10.-1.11.2022 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



Kuva 16. Katusuunnitelmaluonnos Osuustie välillä Virkatie - Antaksentie 58674-1 (Ramboll Oy 19.9.2022)



Kuva 17. Katusuunnitelmaluonnos Osuustie välillä Antaksentie - Väinö Tannerin tie 58674-2 (Ramboll Oy 19.9.2022)

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 ratikka-kaupungin 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 ratikka-kaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

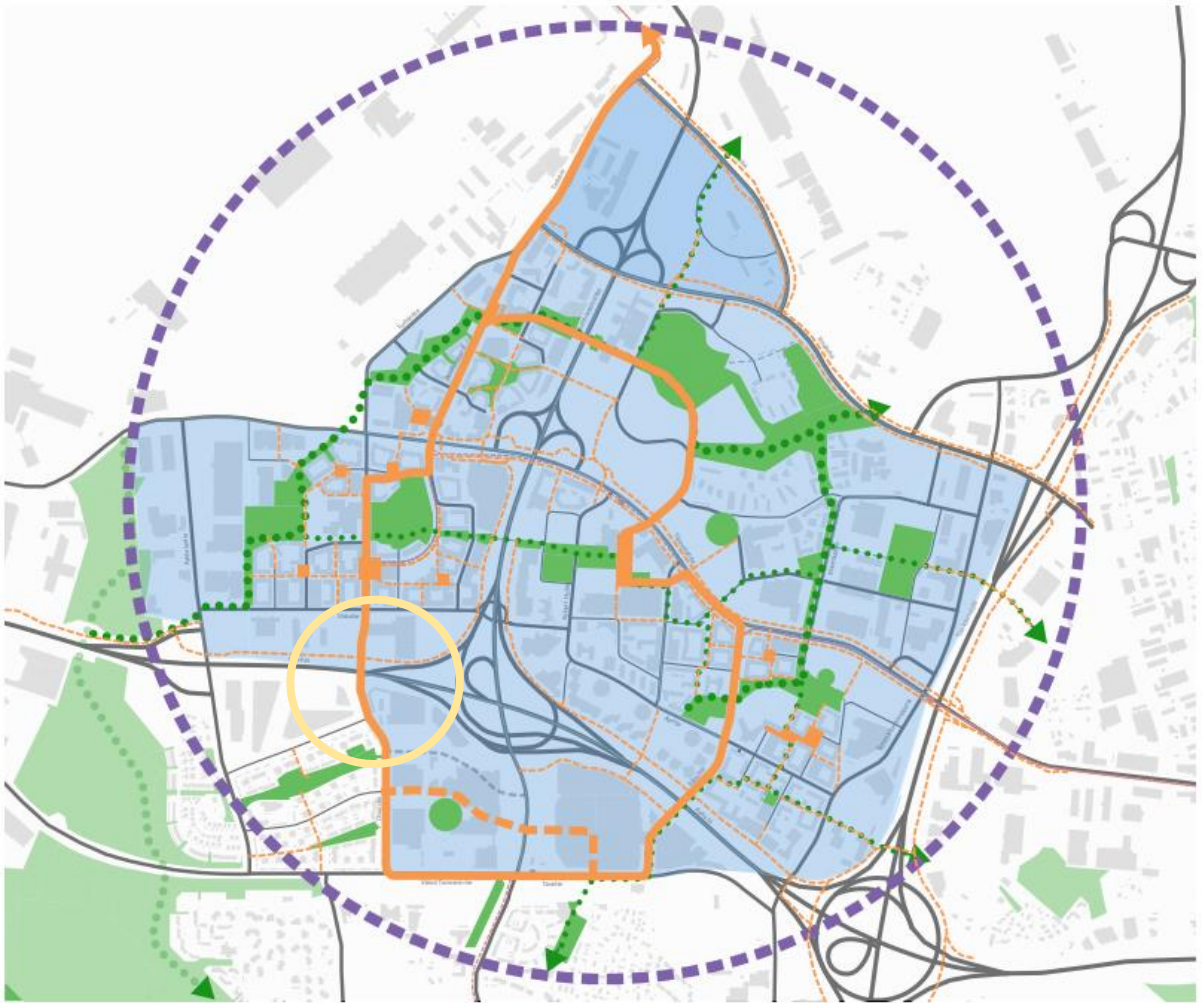
Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet laaditaan Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Suunnittelualan asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromiehen 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 suunnittelualuetta 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, aukoiden, 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 18. 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 raja 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 laajempaa alueena numerolla 062800, tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa työnumeron 002461.

Kaupunkiympäristölautakunta 14.2.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana.

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, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan 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. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Saaduista mielipiteistä 6 koski Pakkalan ja Veromiehen kaupunginosaa, mutta yhdenkään ei nähty koskevan Osuustien asemakaava-alueita.

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 avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 sekä 13.4.2023 (koko ratikan linja).

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.11.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.11.-24.11.2022 välisenä aikana. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.11.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muu-

toksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana kaksi; 14.11. sekä 18.11.2022. Vuorovai-
kutusaineistosta vastaanotettiin yksi mielipide.

Kaupunkiympäristölautakunta 14.2.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtävillä MRA 27
§:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana. Nähtävillä asettamisesta
on kuulutettu kaupungin verkkosivuilla sekä Vantaan sanomissa. Lausunnot pyydettiin viranomai-
silta 30.3.2023 mennessä.

Vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettu mielipide (tiivistettynä)

M1

Nähtävillä olevassa kaavaluonnoksessa katualuetta on levennetty Virkatie 7 tontille ja tonttia on
leikattu luoteiskulmassa. Koko tontin länsireunalle on lisäksi osoitettu liittymäkielto ja Osuustien
yli on osoitettu kadun ylittävä jalankulun ja pyöräilyn yhteys.

Olemassa oleva rakennus on rakennettu rakennusaikaan voimassa olleita määräyksiä kunnioitta-
en, mutta myöhemmin hyväksytyssä asemakaavassa korttelialueen rajausta on muutettu siten, et-
tä rakennus on jäänyt osittain katualueelle.

Ehdotettu asemakaavamuuotos siirtäisi katualueen pitkälle olemassa olevan rakennuksen ja huol-
toaseman päälle aiheuttaen näin mittavaa haittaa kiinteistönomistajalle. Myös rakennuksen lou-
naispuolen iso paikoitusalue sekä yrityksiä sisäänkäynnit jäisivät saavuttamattomiin, jos Osuus-
tien liittymä poistuisi. Rakennuksen itäpäädyssä on nykyisin vain kapea kulkuyhteys rakennuksen
ympäri, asemakaavamuuotos ehdottaa tämän kulkuyhteyden tilalle istutusalueutta, jolloin tämä kul-
kuyhteys poistuisi kokonaan.

Virkatie 7 rakennuksessa toimii useita toimijoita, joiden toiminta estyisi ehdotetulla kaavamuu-
toksella. Sitovat vuokrasopimukset ovat voimassa eri toimijoiden kanssa vuosille 2025 ja 2026. Ratik-
kahanketta varten toteutettavaa katualueuudostusta vaiheistamalla voitaisiin vähentää merkittä-
västi liiketoiminnanharjoittajille aiheutuvaa haittaa. Lisäksi tarvittava katualueleveys tulisi uudel-
leenarvioida. Toteutuksen vaiheistus tulisi osoittaa merkintänä kaavakartalla.

Kaavoittajan vastaus:

*Ratikan raiteet tulevat kulkemaan katualueen keskellä omalla kaistallaan, ajokaistat sijaitsevat
raiteiden kummallakin puolella. Lisäksi ratikkakatuja toteutuksen yhteydessä parannetaan kevy-
en liikenteen väyliä ja huolehditaan miellyttävän katu ympäristön synnystä huomioimalla katupuil-
le tarvittavat tilavaraukset. Nämä kaikki asiat on otettu huomioon asemakaavamuuoksen katu-
aluevarauksissa. Katusuunnittelun puolella tilavarauksia vielä tarkennetaan ja katualuevaraukseen
saattaa tulla vielä muutoksia kaavaehdotukseen.*

*Kiinteistönomistajan kanssa on käyty tilanteesta keskustelu 3.10.2022. Asemakaavoja ei laadita
vaiheittain, vaan asemakaavat esittävät alueen maankäytön lopputilanteen. Kaavaan ei merkitä
määräystä vaiheittaisesta toteuttamisesta. Asemakaavan toteutus voidaan toteuttaa vaiheittain
ja se on keskusteltavissa alueen maanomistajien kanssa. Mahdollisen myönteisen ratikkapäätök-
sen jälkeen ratikan rakentaminen aloitetaan arviolta vuoden 2024 syksyllä. Rakentamista ei aloite-
ta kaikkialla samaan aikaan.*

Viranomaisyhteistyö

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

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

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 14.2.2023 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 12 kappaletta ja vastaanotettiin 8 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.

Uudenmaan liitolla ja Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymällä ei ollut lausuttavaa asemakaavaehdotuksesta.

Elisa:

Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa.

Mikäli tietoliikenne rakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto.

Vantaan Energia:

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia sekä Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien ja maakaapeleiden sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia tai maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laadittuun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vantaan kaupungin museo:

Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolaille (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäänneksiä. Näin ollen Vantaan kaupungin museolla ei ole huomautettavaa kaavamuutoksesta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:

Tontin 52105/4 itäreunalla sijaitsee avo-oja, jota varten tulee asemakaavaan lisätä asianmukainen merkintä.

Kaavamuutosalueiden varrelle Osuustielle sekä Virkatielle tulee muutoksia vesihuoltoverkoston osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat esitetään tarkemmin ratikan ja Virkatien suunnitelmien yhteydessä.

Kaavoittajan vastine: Avo-ojan merkintä on lisätty tontin 52105/4 itäreunalle.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY:

Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava:

ELY-keskus lausuu, että asemakaavamääräyksiä on tarkistettava kortteleissa 51503 ja 52105 vastaamaan maankäyttö- ja rakennuslain 9a luvun säännöksiä ja ohjeena olevan yleiskaavan kaavamääräyksiä. Kaupan laatua on ELY-keskuksen mukaan ohjattava määräyksiin niin, ettei heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä. Ely-keskus huomauttaa, että korttelissa 51503 on määrätty ainoastaan päivittäistavara-kaupasta, muttei muun erikoistavaran laadusta. Lisäksi korttelissa 52105 puolestaan sallitaan noin 30 000 k-m² vähittäiskauppaa sitomatta sitä esimerkiksi pääkäyttötarkoitukseen (T). ELY-keskus toteaa, että kaavamääräyksiä vähittäiskaupan osalta on tarkennettava.

Ilmastovaikutukset:

ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastomuutokseen kaupunkialueilla. Vaan vaikutusten kannalta ratkaisevaa kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöön. ELY-keskus huomauttaa, että toteuttamisuunnittelussa on varmistettava, että kulku kaava-alueen sisällä on mahdollisimman sujuvaa ja turvallista kestäviä kulkumotoja käyttäen, huomioiden kuitenkin, että jatkossakin suuryksiköihin kulku perustuu lähes kokonaan yksityisautoiluun jo tehtyjen ratkaisuiden takia eikä se ole nykyisten ilmastotavoitteiden mukaista.

Meluntorjunta:

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

Kaavaselostuksen ympäristöhäiriöitä käsittelevissä osioissa ei ole käsitelty raitiotien paaluväliä 2900-3000, joka kuuluu kaava-alueeseen ja se tulisi lisätä kaavaselostukseen.

Kaavaselostuksessa ei ole myöskään tarkasteltu sitä, että kaavan korttelialueille (KM, T) saa rakentaa (kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä) asuntoja. Kaavassa asuinhuoneistoille on määrätty ulkokuoren ääneneristyksestä lento-, tie- ja raideliikennettä vastaan.

Kaavaselostuksesta ei ilmene minkä selvitysten perusteella ääneneristävyksistä on määrätty.

Kaava-aineistossa tulee esittää, millä perusteella tarvittavat ääneneristävykset on määritelty sekä se, muuttuvatko ääneneristävyysvaatimukset kortteleissa kaavamuutoksen myötä.

Tärinä- ja runkomelu:

Kaavaselostuksessa tulee täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Liikenne:

Kaavan aluevaraukset tulee rajata siten, että ne eivät ulotu tiesuunnitelmassa esitetyle liikennealueelle. Kaava-alueen raja KEHÄ III rajoittuvien osien olisi syytä tarkistaa ja osoittaa tiesuunnitelman mukaisesti. Esimerkiksi risteyssillan kohdassa ilmenee eroavaisuutta.

Kaavoittajan vastine:

Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava:

Korttelin 51503 merkintä on KM, Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja. Määräystä täsmennetään, että alueelle saa sijoittaa ainoastaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tiloja. Korttelissa 51503 on toteutettu Lidl poikkeamisluvalla. KM-alueen määräystä korttelissa 51503 täsmennetään, että alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa yhteensä korkeintaan 2000 k-m².

Korttelin 52105 pääkäyttötarkoitus on Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue. Korttelissa sallitaan käyttää 50 % sallitusta rakennusoikeudesta liiketiloja varten. Määräystä täsmennetään muotoon kl 50 %: Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää pääkäyttötarkoituksen mukaisia liiketiloja varten.

Ilmastovaikutukset:

Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastomuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 38-39.

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

ristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka ja kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpään liikkumistottumuksiin.

Kaupan suuryksiköihin kulku tapahtuu yleensä yksityisautolla, sillä kyseiset kaupan alueet sijoitetaan keskusta-alueiden ulkopuolelle ja kaupan suuryksiköistä ja erikoiskaupan alueilta usein ostetaan tavaroita, joiden kuljetukseen yksityisauto on paras vaihtoehto. Kaavamuutoksella kuitenkin mahdollistetaan ratikan rakentaminen Osuustien alueelle, jolloin mahdollisuus liikkua tälle kaupan alueelle joukkoliikenteen kautta paranee. Liikkumisvälineen valinta jää kuluttajan valinnaksi.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastomuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Meluntorjunta:

Asemakaavan selostuksen sivuilla 35 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaava-alueen alueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja. <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-jaymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja>

Kaavaselostuksen ympäristöhäiriöitä käsitteleviin osioihin on lisätty kaavamuutoksen vaikutukset kaava-alueen ulkopuolella olevaan asuinkorttelin ulko- ja sisämelutilanteeseen paaluvälillä 2900-3000.

Ääneneristävyysvaatimus on tarkistettu ja laskettu meluselvityksen liitetiedoston numero 4.1 (Tie- ja raitioliikenteen yhteismelu päiväaika ja meluntorjunta) sekä liitetiedoston numero 3.3 (Raitioliikenteen enimmäisäänitasot, ei meluntorjuntaa) osoittamien ennustettujen julkisivumelutasojen perusteella siten, että sisämelujen ohjearvot täyttyvät. Kaavaselostuksessa on täsmennetty, että ääneneristävyysvaatimusten määrittelyssä on käytetty meluselvityksen liitetiedostojen esittämiä rakennuksille ennustetilanteessa tulevia julkisivumeluja. Kaavan aluevarauksia käsittelevässä osiossa on kerrottu kaavamuutoksessa tapahtuvat muutokset verrattuna voimassa olevaan asemakaavaan. Jos melumääräykset muuttuvat kaavamuutoksen myötä, on tämä muutos kerrottu selostuksen kohdassa 4.3.1.

Kaava-alueella ei sijaitse melulle herkkiä kohteita. Kortteleissa on sallittu huoltoasuntojen rakentaminen. Jos huoltoasuntojen rakentamisessa on huomioitu alueella voimassa olevien kaavojen mukaiset melumääräykset, ei silloin meluselvityksessä esitetty katualueen mahdollinen laskennallinen melutason nousu johda mahdollisten huoltoasuntojen sisätilojen melun ohjearvojen ylittymiseen.

Tärinä ja runkomelu:

Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Runkoäänien ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 38. Selostukseen kohtaan 4.4.1. lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Liikenne:

Osuustien 002461 kaavaraja rajautuu voimassa olevan asemakaavan mukaiseen liikennealueeseen (LT). Jos tiesuunnitelma on laadittu voimassa olevan asemakaavan mukaisen liikennealueen rajojen mukaisesti, ei silloin kaava-alueen ja tiesuunnitelman välisissä rajauksissa ole ristiriitaisuutta.

Tukes:

HKScan Finland Oy:n tuotantolaitokselle laadittujen seurausanalyysien perusteella on arvioitu, että poikkeustilanteessa voi syntyä ammoniakkivuotoja, joiden terveysvaikutukset ulottuvat myös laitosalueen ulkopuolelle. Merkittävät ammoniakkivuodot voivat aiheuttaa haittaa myös lähialueen joukkoliikenteelle.

Kaavoittajan vastine: Tieto on lisätty kaavaselostukseen.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaavamutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehtyjen piirustusteknisten tarkistuksien vuoksi ja selostuksen tekstiä on päivitetty. Kaavaselostuksen kohtaan 4.4.1. on täsmennetty ja avattu selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet sekä lisätty suositukset tärinä- ja runkomelun ohjearvoista. Kaavaselostuksen ympäristöhäiriöitä käsitteleviin osioihin on lisätty kaavamutoksen vaikutukset kaava-alueen ulkopuolella olevaan asuinkorttelin ulko- ja sisämelutilanteeseen paaluvälillä 2900-3000.

Korttelin 51503 määräykseen on lisätty, että alueelle saa sijoittaa ainoastaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tiloja sekä enintään 2000 k-m² päivittäistavara-kaupan tiloja yleiskaavan aluetta koskevan määräyksen mukaisesti. Liiketiloja koskevaa rakennusoikeuden lisämääräystä on täsmennetty siten, että merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää pääkäyttötarkoituksen mukaisia liiketiloja varten. Korttelin 52105 itärajalle on lisätty avo-ojan merkintä.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtävälle asettamista.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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

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

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

MAL-tavoitteet:

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

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

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

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

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

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen 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 tähtäviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

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

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.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuuoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuypäristölle. Kaavamuuoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuypäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuuoksessa.

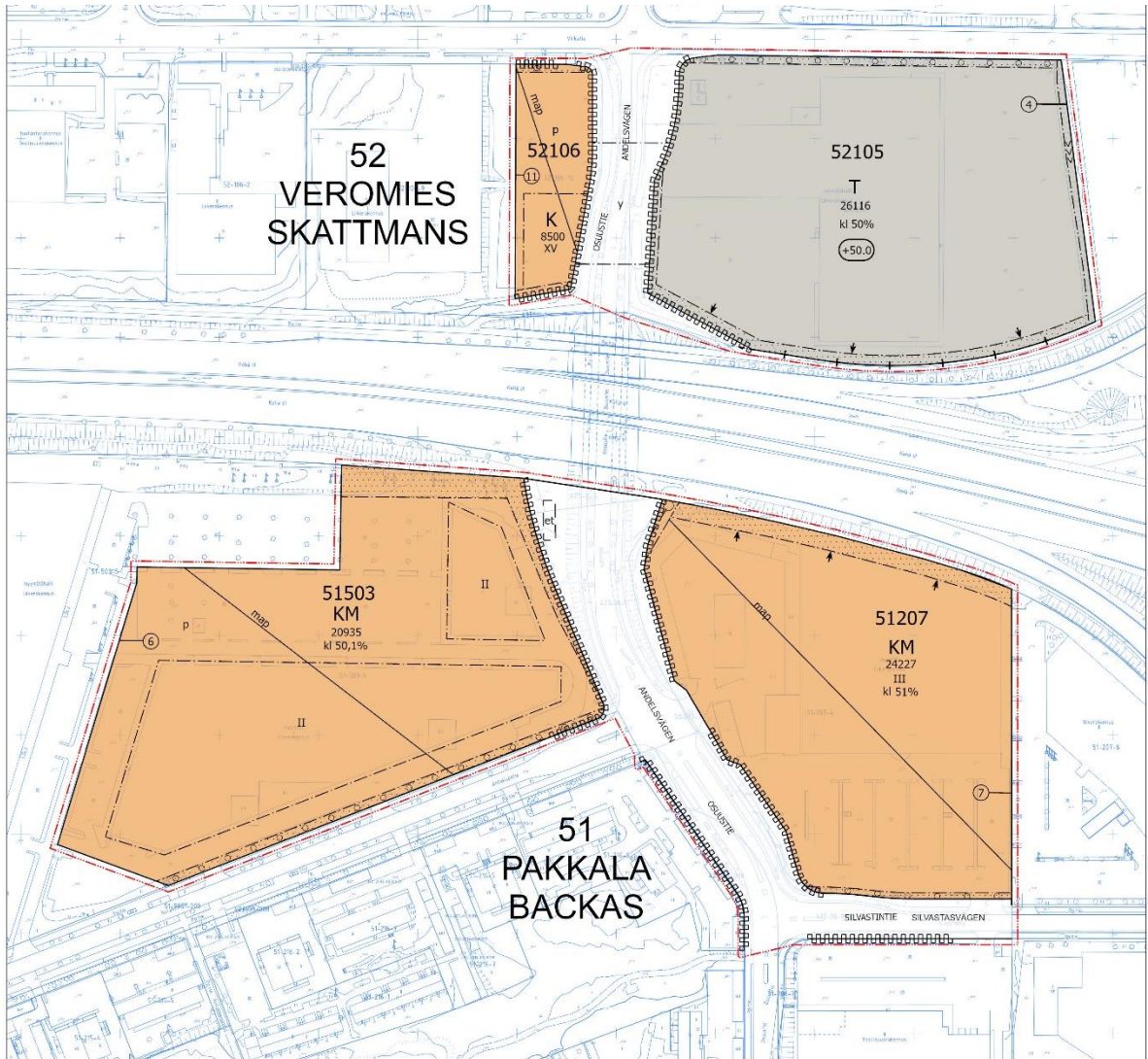
Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueilla. Osuustien kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 19.9.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla levennetään katualuetta Osuustiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 19.9.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Asemakaavan muuoksella ei osoiteta uutta rakentamista.

Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 2503 m². Asemakaavan muuoksella muutetaan korttelien tehokkuuslukuja rakennusoikeusluvuksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuuosten myötä. Ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan kortteleissa 52106, 52105 ja ajoliittymää muutetaan korttelissa 52105. Osuustien varteen Kehä III:n eteläpuolelle sijoittuu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten. Melumääräyksiä on lisätty kortteleissa 51503 ja 52105. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muuoksella osoiteta uutta rakentamista.



0 50 100 200 Metriä

ASEMAKAAVAMUUTOKSEN EHDOTUS
Vantaan kaupunki 6.6.2023

Kuva 19. Kuva asemakaavaehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Asemakaavamuutoksessa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on kaavamuutoksessa muutettu rakennusoikeusluvuksi, jotta rakennusoikeudet pysyvät ennallaan tontin pinta-aloista riippumatta.

Kaava-alueen pinta-ala on 114 508 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 79 778 k-m².

Liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K) kaava-alueella on yhteensä 4 107 m². Rakennusoikeus on yhteensä 8 500 k-m².

Liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM) on yhteensä 61 948 m². Rakennusoikeus on yhteensä 45 162 k-m².

Teollisuus- ja varistorakennusten korttelialuetta (T) on yhteensä 30 633 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 26 116 k-m².

Liikennealueita on yhteensä 17 820 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 2 503 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn, rakennusten sisäilman laatuun sekä päivittäistavarakaupan määrään liittyviä määräyksiä. Suunnittelualueelle sijoittuvasta sähkönsyöttöasemasta (et) on annettu kaupunkikuvallinen määräys.

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 liike- ja toimistorakennusten korttelialueista (K), liikerakennusten korttelialueesta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM) sekä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta (T). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

K, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet

Liike- ja toimistorakennusten korttelialueen 52106 (K) osa tontista 92-51-503-4 on muutettu katualueeksi. Tontin rakennusoikeus pysyy samana. Tontille on osoitettu katusuunnitelman mukainen liittymäkielto koko Osuustien puoleiselle rajalle. Osuustien puoleinen liittymä suljetaan, Virkatien puoleinen liittymä säilyy. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Uusi tonttinumero on 11.

KM, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön

Liikerakennusten korttelialueen 51503 (KM) osa tontista 92-51-503-4 on muutettu katualueeksi. Tontin rakennusoikeus pysyy samana. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Uusi tonttinumero on 6. Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 32 dB ja toimistotiloissa 28 dB. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Alueelle saa sijoittaa ainoastaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tiloja. Korttelissa 51503 sallitaan päivittäistavarakauppaa yhteensä korkeintaan 2000 k-m². Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

Liikerakennusten korttelialueen 51207 (KM) osa tontista 92-52-207-4 on muutettu katualueeksi. Tontin rakennusoikeus pysyy samana. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloi-

hin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Uusi tonttinumero on 7. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Alueelle saa sijoittaa ainoastaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tiloja. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

T, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) 52105 osa tontista 92-52-105-1 on muutettu katualueeksi. Tontin rakennusoikeus on muutettu tehokkuusluvusta kerrosalaneliömetreiksi, rakennusoikeus pysyy samana. Tontille on osoitettu katusuunnitelman mukainen liittymäkielto koko Osuustien puoleiselle rajalle. Osuustien puoleinen liittymä suljetaan, Virkatien puoleinen liittymä säilyy. Uusi tonttinumero on 4. Asuinhuoneiden, koulutustilojen ja muiden vastaavien tilojen ulkokuoren ääneneristys lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 35 dB. Toimistotilojen ja vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristys lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 30 dB. Tontin itärajalle on osoitettu avo-ojan merkintä. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 19.9.2022 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Ajo kortteliin 52105 osoitetaan jatkossa Virkatien kautta. Osuustien varteen Kehä III:n eteläpuolelle sijoittuu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama ääni tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Ääni- runkome-lusuojausten 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

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

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asutuskasvu kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla 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.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiville ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää Itä-Vantaalla alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliometriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliometriä työpaikoille. Vaaralan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 200 000 k-m². (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

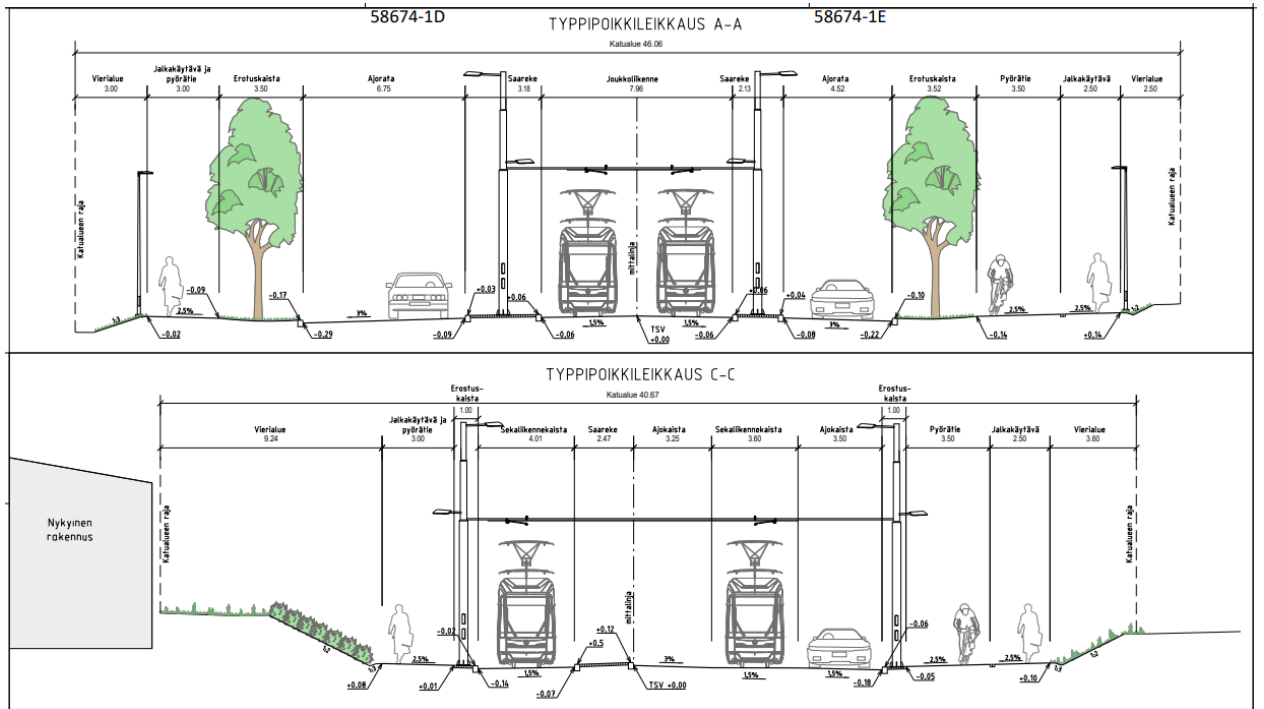
Kaupunkikuva

Asemakaava ja asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

Osuustien katualueelle Kehä III eteläpuolelle rakennettavasta sähkönsyöttöasemasta (et) on annettu kaupunkikuvallinen määräys, jonka mukaan rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

Alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Ramboll, luonnos 19.9.2022*) perusteella katualueen leventämisen myötä alueella ei ole tarvetta merkittäville maanpinnan täytöille tai leikkauksille. Katusuunnitelmaluonnoksissa on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä ja luonnonkiveä), 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 katusuunnitelmaluonnoksissa lisätty katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.



Kuva 20. Tyypipoikkileikkaus A-A ja C-C. (Ramboll oy, luonnos 19.9.2022)

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

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 asuntokasvu 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, pyöriteiden, 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 pyöriteiden 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.

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 2019 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 315 miljoonaa euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 337 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan +23 miljoonaa euroa 40 vuoden aikana. Arvio päätetään ratikan hankesuunnitelmaan keväällä 2023.

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.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueen viihtyisyyttä ja houkuttelevia työpaikka-alueita.

Virkistys

Kaavan toteuttaminen ei vaikuta merkittävästi alueen virkistysmahdollisuuksiin.

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 sekä raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Osuustielillä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen keskellä ajoneuvoliikenteestä erotettuna.

Ajoliittymiin esitetään lisäksi seuraavat muutokset: Korttelin 52105 kiinteistölle 92-52-105-1 osoitetaan liittymäkielto koko läntisen rajan osalta. Ajoyhteys Osuustieltä katkaistaan. Nykyinen ajoyhteys Virkatieltä säilyy. Korttelin 52106 kiinteistölle 92-52-106-10 osoitetaan liittymäkielto koko Osuustien itäisen rajan osalta ja ajoyhteys osoitetaan kiinteistön pohjoisosasta Virkatieltä.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöau-

tojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Kaava-alueen lähimmät pysäkit ovat Muuran pysäkki ja Pakkalanrinteen pysäkki. Raitiovaunupysäkiltä ratikan matka-ajat tulevat olemaan Tikkurilan rautatieasemalle arviolta 19 minuuttia Muuran ja 17 minuuttia Pakkalanrinteen pysäkiltä, Lentoasemalle arviolta 7 minuuttia Muuran ja 10 minuuttia Pakkalanrinteen pysäkiltä, Jumbon kauppakeskukseen arviolta 3 minuuttia Muuran ja 1 minuutti Pakkalanrinteen pysäkiltä sekä Mellunmäen metroasemalle arviolta 43 minuuttia Muuran ja 41 minuuttia Pakkalanrinteen pysäkiltä (Vantaan ratikka, raitiotieliikenteen simulointi, Sweco Infra&Rail Oy, Lokakuu 2021).

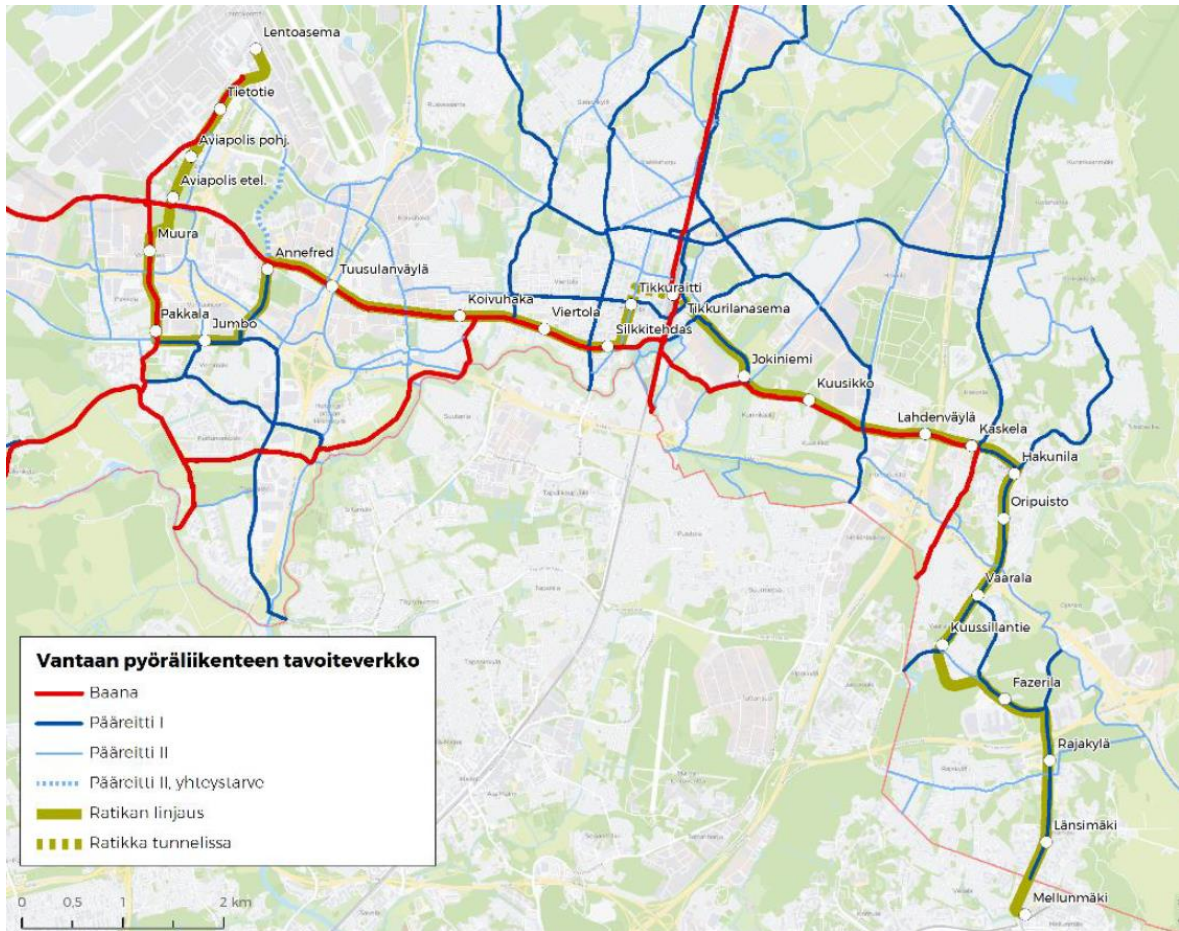
Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkuliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmällä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (Vantaan ratikan 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 liikennenympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, 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 Osuustien länsipuolelle on määritelty pyöräliikenteen baana, jonka tavoitteena on mahdollistaa nopea ja sujuva yhteys aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana yhdistyy Tikkurilantien kohdalla itä-länsisuuntaiseen pyöräilyn baanaan. Alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa (Ramboll, luonnos 19.9.2022) Osuustien länsipuolelle on osoitettu jalkakäytävä ja baana ja Osuustien itäpuolelle yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.



Kuva 21. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020).

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

Kaavamuutosalueiden varrelle Osuustielle sekä Virkatielle 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.

Ympäristöhäiriöt

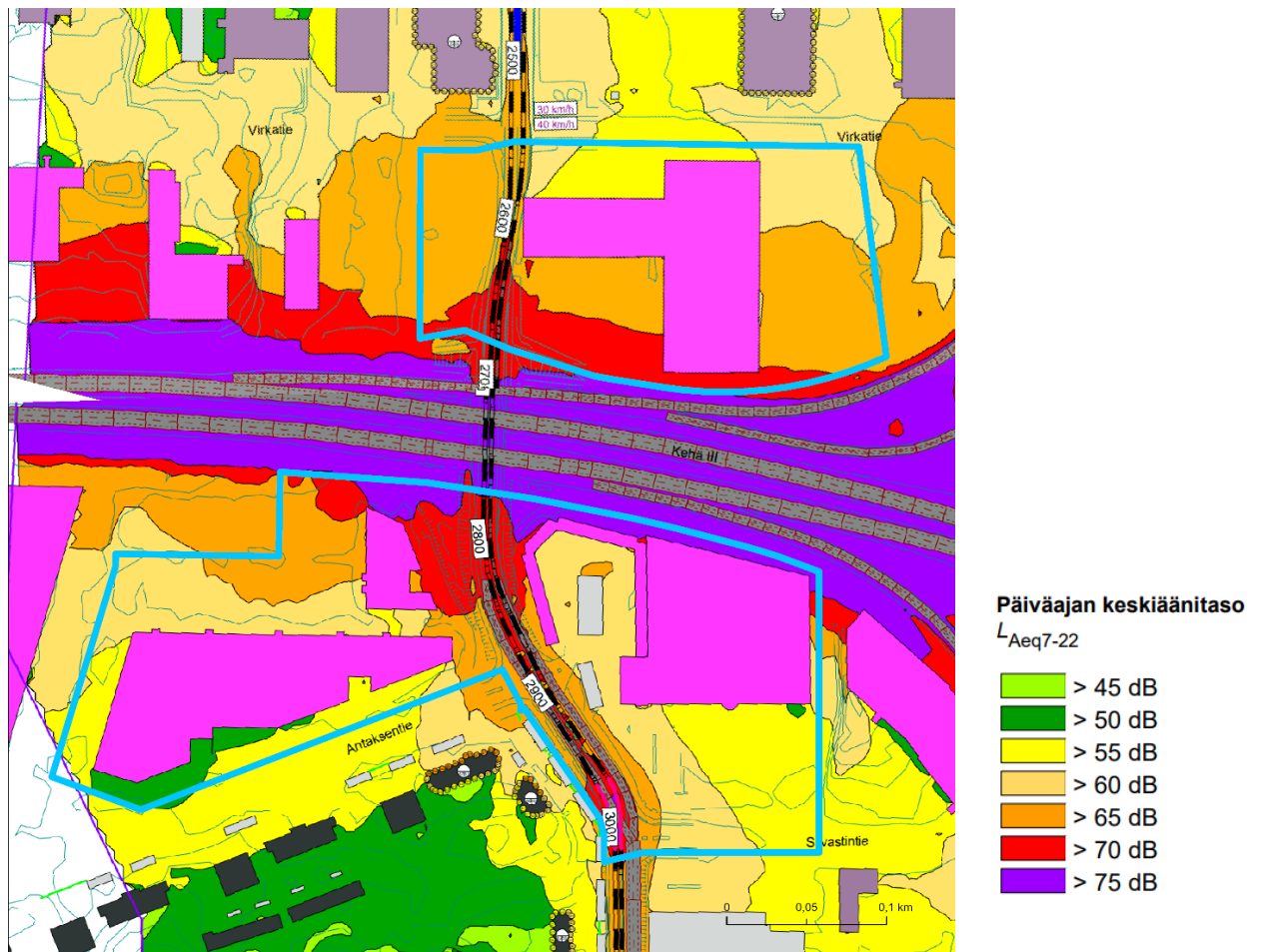
Melu

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. Kaavaehdotuksessa on tarkastettu melumääräyksiä vertaamalla meluselvityksen mukaisia tie- ja raideliikenteen yhteismelun ennustetilanteen arvoja sekä olemassa olevien rakennusten julkisivuille tulevia meluja (*meluselvityksen 31.1.2023 liitteet 3.1, 3.2, 3.3, 4.1 sekä 4.2, Sitowise Oy*) sekä

alueella voimassa olevien kaavojen kortteleihin esitettyjä äänitasoerovaatimuksia. Vantaan yleiskaava 2020 lentomelualueet on huomioitu kaavassa ja kaavamääräyksissä.

Selvityksen perusteella paaluvälillä 0–2900 ei ole melulle herkkiä kohteita. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.

Kaava-alueen ulkopuolella Osuustien länsipuolella paaluvälillä 2900-3000 sijaitsee asuinkerrostaloja ja rivitaloja. Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitioliikenteen aiheuttaman yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 67 dB. Oleskelualueilla keskiäänitasot eivät pääosin ylitä oleskelualueiden ohjearvoa 55 dB päivällä tai 50 dB yöllä. Ennustetilanteessa ohjearvot ylittyvät osalla oleskelualueita, mutta oleskelualueiden yhteismelun melutasot eivät nouse nykytilanteesta yli 2 desibeliä. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 56 dB. Oleskelualueilla raitioliikenteen melutasot eivät ylitä ohjearvoja. Julkisivuihin kohdistuva suurin enimmäisäänitaso (LAm_{ax}) on 69 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden olevan meluselvityksen julkaisuhetkellä voimassa olevan kaavan mukaisia ja täyttää äänitasoerovaatimuksen 35 dB. Melu voi ylittää ohjearvot kadun puoleisilla parvekkeilla, jos lasitus vuotaa melua tai jos lasitusta ei ole.



Kuva 22. Ote meluselvityksestä (Sitowise, 31.1.2023). Suunnittelun alueen raja on merkitty sinisellä viivalla.

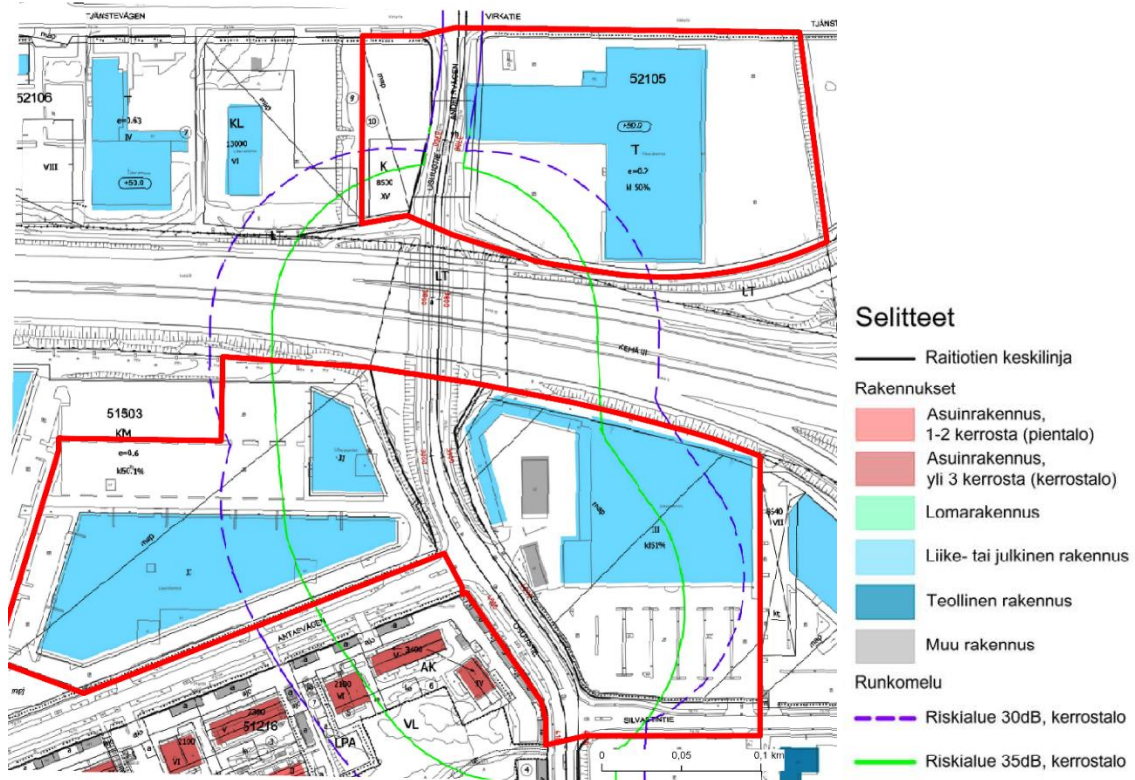
Tärinä ja runkomelu

Alueelle on laadittu Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselvitys (Sweco, 17.2.2023). Raitiovaunuliikenteen aiheuttama tärinä ei tutkitulla raitiotielinjauksella ole suoritetun laskennallisen arvioinnin perusteella riski. Laskennan perusteella 15 metrin päästä raitiotiestä koko tutkitulla linjalla

alitetaan asumismukavuuden mukainen värähtelyn ohjearvo ($<0,30$ mm/s). Asuntojen rakenteellinen kestävyys on tätä huomattavasti suurempi, joten raitiotieliikenteen aiheuttama värähtely ei ole riski normaalin kuntoisille rakennuksille. Laskennallisen värähtelyarvion perusteella ei vaurioitumisalttius eikä asumismukavuus aseta suunnittelualueen käytölle rajoitteita.

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai värähtelyä. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitiotieliikenteen aiheuttama värähtely 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 värähtely pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.



Kuva 23. Ratikkaliikenteen aiheuttama runkomelu suunnittelualueella (Vantaan ratikka - läntisen osuuden runkomelun riskialueet, liite 2), Sweco 17.2.2023

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

Värähtelyluokka	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_{prm} (dB)
Radio-, tv- ja äänitysstudiot, konserttitalit	25-30
Asuinhuoneistot	30/35*
Hoito- ja sosiaalihuollon laitokset, majoitustilat	30/35*
Kokoontumis- ja opetustilat	35
Toimistot, kaupat, näyttelytilat, museot	40/45*

Kuva 24. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 17.2.2023.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen (Golder Associates Oy 2020) mukaisesti suunnittelualueella sijaitsee yksi PIMA-kohde. Kaavassa tälle kiinteistölle on annettu yleinen määräys, jonka mukaan ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä tulee maaperä tarvittaessa tutkia ja mahdollinen pilaantunut maaperä puhdistaa käyttötarkoituksen edellyttämään tasoon.

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. Vähäisiä maanpinnan leikkauksia ja tasauksia joudutaan tekemään Osuustien molemmiin puoliin. Muilta osin kaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia.

Kaavalla arvioidaan olevan vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavassa on osoitettu avo-oja korttelin 52105 itärajalle. Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänty oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttaa 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 Kirkonkylänojaan tai Krakanojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuuksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuuksella 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 asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensivisten 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. Hengitysilmän osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

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

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020)*. Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa 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 ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja värinä on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

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

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

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

Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko Sauli Hakkarainen Justiina Nieminen Hannakaisa Markkanen	Hankejohtaja suunnittelupäällikkö projektipäällikkö tiedottaja
------------------	--	---

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 Lari Jaakkola	projektipäällikkö kaavasunnittelija
--------------------	---------------------------------	--

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 6. päivänä kesäkuuta 2023

Johanna Rajala
aluearkkitehti

Anna Sarikaya
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto ?

Kunta	092 Vantaa Täyttämispvm	31.10.2022
Kaavan nimi	002461 Pakkala 51 kaupunginosa	
Hyväksymispvm	Ehdotuspvm	
Hyväksyjä	Vireilletulosta ilm. pvm	23.11.2020
Hyväksymispykälä	Kunnan kaavatunnus	092002461
Generoitu kaavatunnus		
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	11,4508	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]
Maanalaisen tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha] 11,4508

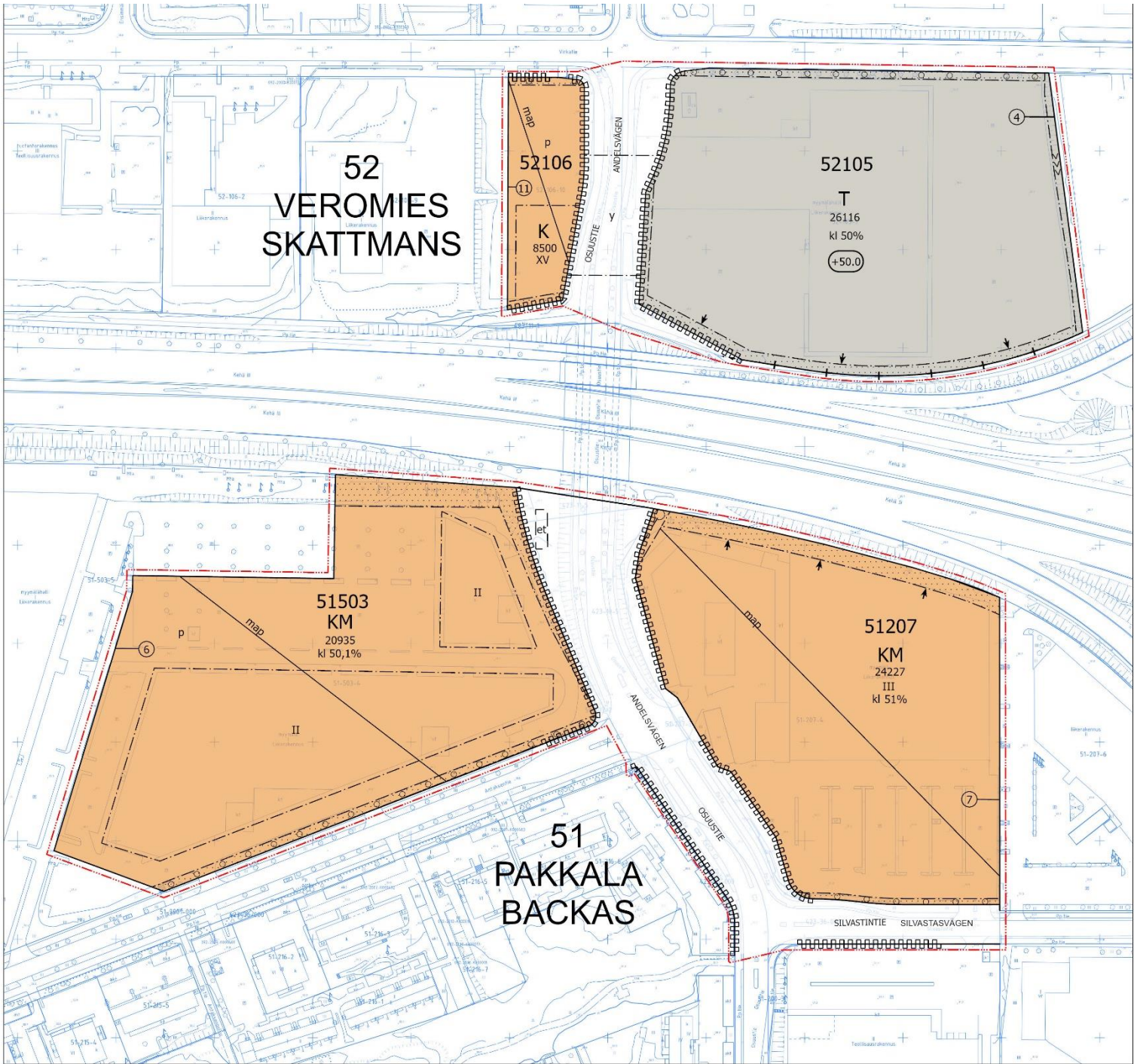
Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

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

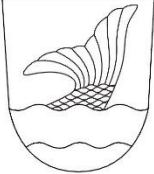
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	11,4508	100,0	79778	0,70	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	6,6055	57,7	53662	0,81	-0,1862	0
T yhteensä	3,0633	26,8	26116	0,85	-0,0641	0
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,7820	15,6	0		0,2503	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]	
Yhteensä						
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos			
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]		
Yhteensä						

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	11,4508	100,0	79778	0,70	0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	6,6055	57,7	53662	0,81	-0,1862	0
K	0,4107	6,2	8500	2,07	-0,0420	0
KM	6,1948	93,8	45162	0,73	-0,1442	0
T yhteensä	3,0633	26,8	26116	0,85	-0,0641	0
T	3,0633	100,0	26116	0,85	-0,0641	0
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,7820	15,6	0		0,2503	0
Kadut	1,7820	100,0	0		0,2503	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVAMUUTOKSEN EHDOTUS
Vantaan kaupunki 6.6.2023

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002461	Päiväys Datum 6.6.2023
<p>Vantaan kaupunki Vantaan ratikka: Osuustie</p>  <p>Asemakaavan muutos</p> <p>Kaupunginosa 51, PAKKALA Osat kortteleista 51207 ja 51503 sekä katualuetta.</p> <p>Kaupunginosa 52, VEROMIES Osat kortteleista 52105 ja 52106 sekä katualuetta.</p> <p>Tonttijaon muutos</p> <p>Osat kortteleista 51207, 51503, 52105 ja 52106.</p> <p>1:2000</p>	<p>Vanda stad Vandaspåran: Andelsvägen</p> <p>Ändring av detaljplanen</p> <p>Stadsdel 51, BACKAS Delar av kvarteren 51207 och 51503 samt gatuområde.</p> <p>Stadsdel 52, SKATTMANS Delar av kvarteren 52105 och 52106 samt gatuområde.</p> <p>Ändring av tomtindelningen</p> <p>Delar av kvarteren 51207, 51503, 52105 och 52106.</p> <p>1:2000</p>

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

**Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.**

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavara-kaupan tiloja.

Mitkään rakenteet tai laitteet eivät saa ylittää korkeustasoa +100 m merenpinnasta.

Ilmanvaihtokoneet ja vastaavat tekniset tilat ja laitteet tulee sijoittaa niin, etteivät ne häiritse rakennuksen siluettia.

Toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 28 dB.

Rakennusten tulee arkkitehtonisesti olla korkeatasoisia ja rakennusten julkisivut sekä suojarakenteet tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Julkisivujen sommittelussa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että ne tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla. Julkisivu- ja pihavalaistuksesta tulee esittää erillinen suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.

Kehä III:n puoleisissa julkisivupinnoissa käytettävän lasin tulee olla sinertävää.

Maanalaisista pysäköintitiloista nousevat porras-, hissi- ja luiskayhteydet saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä.

Tonttien 52106/9 ja 52106/11 maanalaisten tilojen väliselle rajalle ei tarvitse rakentaa palomuuria. Pysäköintitilojen palo-osasto saa olla enintään 10000 m².

Tontteja ei saa käyttää ulkovarastointiin.

Pysäköintipaikkoja voi sijoittaa tonttijaosta riippumatta.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader.

På området får inte placeras utrymmen för dagligvaruhandel.

Inga konstruktioner eller anordningar får överstiga höjdnivån +100 m över havsytan.

Ventilationsmaskiner och motsvarande tekniska utrymmen ska placeras så att de inte stör byggnadens siluett.

Ljudisolering mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller i kontorslokaler ska ytterväggar ΔL ska vara minst 28 dB.

Byggnaderna ska vara arkitektoniskt högklassiga och byggnadernas fasader och skyddskonstruktioner ska byggas av högklassiga material och med iakttagande av ett enhetligt byggnadssätt.

Vid utformningen av fasaden och valet av material ska beaktas att dessa ska kunna belysas på ett sätt som är lämpligt med tanke på stadsbilden. En separat plan ska presenteras för fasad- och gårdsbelysningen i anslutning till bygglovet.

Det glas som används på de fasader som vetter mot Ring III ska vara blåskiftande.

De trapp-, hissi- och rampförbindelser som går från de underjordiska parkeringsutrymmena får byggas utan att byggrätten det hindrar.

Ingen brandmur behöver byggas på gränsen mellan de underjordiska utrymmena på tomterna 52106/9 och 52106/11. Den brandtekniska sektionen i parkeringsutrymmena får omfatta högst 10000 m².

Tomterna får inte användas för upplagring utomhus.

Parkeringsplatserna kan placeras oberoende av tomtindelningen.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iaktas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.



Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot: 1 ap/50 k-m²

Liiketilat: 1 ap/30 k-m²

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavara-kaupan tiloja.

Alueelle saa sijoittaa ainoastaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tiloja.

Tonttia ei saa käyttää ulko-varastointiin.

Lastaukseen käytettävä tontin osa on rajattava vähintään kaksi metriä korkealla näkyvyyden estävällä aidalla tai puista ja pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä liikenne-, katu-, puisto- tai muuhun yleiseen alueeseen rajoittuvalla osaltaan.

Alueelle ei saa rakentaa korkeavaroja.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Korttelia 51503 koskevat määräykset:

Toiminnalle välttämättömät rakenteet saavat ylittää enimmäiskorkeuden edellyttäen, ettei lentoliikenteen turvallisuutta vaaranneta.

Sallitun kerrosluvun estämättä julkisivukorkeuden yläpuolelle saa sijoittaa kerrosalaan luettavia henkilökunnan sauna-, sosiaali- ja ruokailutiloja. Näiden tilojen tulee olla räystäslinjasta pääosin sisäänvedettyjä.

Alueelle saa sijoittaa päivittäistavara-kauppaa yhteensä korkeintaan 2000 k-m².

Alueelle saa rakentaa toimintaan liittyviä toimisto- ja varastotiloja.

Tontille saa rakentaa enintään kaksi kiinteistön huollon kannalta välttämätöntä asuntoa. Asuntoa kohden on varattava vähintään 30 m² ulkoilu-, oleskelu- ja leikkutilaa.

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 32 dB ja toimistotiloissa 28 dB.

Istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita.

Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.

Julkisivujen tulee olla värisävyiltään vaaleita.

Alueelle ei saa rakentaa korkeavaroja.

Korttelia 51207 koskevat määräykset:

Toimialaan liittyvien oheistuotteiden osuus saa olla korkeintaan 20 % rakennetusta myymäläalasta.

Alueelle saa rakentaa ympäristöä häiritsemättömiä tuotanto- ja varastotiloja.

Korttelialueelle saa rakentaa avovaroja ja katoksia.

Rakennuksen ulkopuolelle tulevat jätehuollon ja muut tekniset tilat tulee sijoittaa umpinaisiin katoksiin tai rakennuksiin.

Rakennusten julkisivut, niitä täydentävät rakenteet, katokset ja aidat tulee tehdä kaupunkikuvallisesti korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Rakennusala tulee aidata Osuustien suuntaan niiltä osin, joilla rajaavina elementeinä ei ole rakennuksia. Aidan korkeuden on oltava 1,5-2 metriä. Aidat tulee tehdä kaupunkikuvallisesti korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Jalankululle ja pyöräilylle varattujen alueiden materiaalin tai värikyksen tulee poiketa pysäköintialueen materiaaleista.

Pyöräpaikat tulee toteuttaa rakennuksen pääsisäänkäynnin yhteyteen. Pääsisäänkäynniltä tulee olla suora, selkeä ja turvallinen yhteys kevyen liikenteen reiteille ja bussipysäkeille.

Neuvotteluhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 33dB, toimistotiloissa vähintään 28 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Kontor: 1 bp/50 m²-vy

Affärslokaler: 1 bp/30 m²-vy

Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.

Inom områden får man inte uppföra utrymmen avsedda för dagligvaruhandel.

I området får endast placeras affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.

Tomten får inte användas för upplagring utomhus.

Del av tomt för lastning som ska avgränsas med ett minst två meter högt avskärmande staket eller med en av träd och buskar bestående planteringszon utmed det avsnitt som gränsar mot trafik-, gatu-, park- eller annat allmänt område.

På området får inte byggas höga lagerbyggnader.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iaktas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Bestämmelser som gäller kvarteret 51503:

För verksamheten nödvändiga konstruktioner får överstiga maximihöjden förutsatt att flygtrafiksäkerheten inte riskeras.

Utan hinder av det tillåtna våningstalet får man ovanför fasadhöjden placera för personalen avsedda bastu-, social- och måltidsutrymmen vilka inräknas i våningssytan. Dessa utrymmen ska huvudsakligen vara indragna från skärningslinjen mellan byggnadsfasaden och taklinjen.

I området är det tillåtet att placera dagligvaruaffärer med en yta av sammanlagt 2000 m² -vy.

På området får byggas till verksamheten hörande kontors- och lagerutrymmen.

På tomten får byggas högst två för fastighetens service nödvändiga bostäder. För varje bostad ska byggas minst 30 m² för utomhusvistelse och lek.

Ljudisolering mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller i bostadsrummens yttervägg ΔL ska vara minst 32 dB och motsvarande för kontorslokaler 28 dB.

På del av område som ska planteras ska växa träd och buskar.

Byggnadernas fasader ska bekläs med högklassig material.

Fasadsidorna ska vara ljusa till färgsättningen.

På området får inte byggas höga lagerbyggnader.

Bestämmelser som gäller kvarteret 51207:

Andelen biprodukter i anslutning till verksamhetsområdet får uppgå till högst 20 % av den byggda affärsarealen.

På området får byggas produktions- och lagerlokaler som inte stör omgivningen.

I kvartersområdet får byggas öppna lager och skärmtak.

De utrymmen för avfallshandling och andra tekniska utrymmen som förläggs utanför byggnaden ska placeras i väggförsedda skärmtak eller byggnader.

Byggnadernas fasader, de konstruktioner som kompletterar dessa, skärmtak och stängsel ska byggas av högklassiga material med avseende på stadsbilden och följa ett enhetligt byggnadssätt.

Byggnadsytan ska inhängas mot Andelsvägen till de delar som de avgränsande elementen inte utgörs av byggnader. Stängslet ska vara 1,5-2 meter högt. Stängslen ska byggas av högklassiga material med avseende på stadsbilden och följa ett enhetligt byggnadssätt.

Materialet eller färgsättningen i de områden som reserverats för gång- och cykeltrafik ska avvika från de material som används i parkeringsområdet.

Cykelplatserna ska placeras i anslutning till byggnadens huvudingång. Från huvudingången ska det finnas en direkt, tydlig och trygg förbindelse till gång- och cykelvägar samt busshållplatser.

Ljudisolering ΔL mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska i konferensrummens ytterhölje vara minst 33 dB och 28 dB i kontorslokaler.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesien viivytystilavuuden tulee olla 1m³ jokaista rakennettavaa 100m² vettä läpäisemättömää pintaa kohden. Rakennuslupa on liitettävä hulevesisuunnitelma, mikäli alueelle rakennetaan uutta kerrosalaa tai muutetaan pintamateriaaleja vettä läpäisemättömämmiksi.

Katoksissa ja avovarastoissa tulee käyttää viherkattoa.

Autopaikkojen vähimmäismäärät korttelissa 51503:

Asunnot: 1ap/80k-m²

kuitenkin vähintään 1ap/asunto

Toimistot: 1 ap/50k-m²

Varastot: 1ap/150k-m²

Liiketilat: 1ap/30k-m²

Autopaikat tulee maastoa muotoilemalla ja istutuksin jaotella enintään 40 autopaikan yksiköiksi.

Autopaikkojen vähimmäismäärät korttelissa 51207:

Liiketilat: 1 ap/50k-m²

Tuotanto- ja varastotilat: 1 ap/150k-m²

Autopaikat tulee asentaa runkopuvin ja pensain. Paikat tulee jaotella istutuksin enintään 40 autopaikan yksiköiksi.

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät ovat: 30 polkupyöräpaikkaa.

T

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

Tontille saa rakentaa enintään kaksi kiinteistön huollon kannalta välttämätöntä asuntoa.

Asuntoa kohden on varattava vähintään 30 m² ulkoilu-, oleskelu- ja leikkittilaa.

Asuinhuoneiden, koulutustilojen ja muiden vastaavien tilojen ulkokuoren ääneneristys lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Toimistotilojen ja vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristys lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Rakennusten julkisivuissa ja aidoissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.

Lastaukseen ja avovarastointiin käytettävä tontin osa on rajattava vähintään kaksi metriä korkealla näkyvyyden estävällä aidalla tai puista ja pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä liikenne, katu-, puisto- tai muuhun yleiseen alueeseen rajoittuvalta osaltaan.

Rakentamatta jäävillä tontin osilla, joita ei käytetä varastointiin tai liikenteelle, tulee olla puita ja pensaita.

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Autopaikat on jaettava puu- ja pensasistutuksin enintään 600 m² osiin.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot: 1 ap/80 k-m²,

kuitenkin vähintään 1ap/asunto

Toimistot: 1 ap/50 k-m²

Teollisuus: 1 ap/100 k-m²

Varastot: 1 ap/150 k-m²

Liiketilat: 1 ap/30 k-m²

Näyttelytilat: 1 ap/30 k-m²

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Pä området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. Volymen på fördröjningen av dagvatten ska vara 1m³ per varje 100m² yta som inte släpper igenom vatten. Till bygglovet ska bifogas en dagvattenplan, om det i området byggs ny våningsyta eller ytmaterialet ändras till ännu mer vattenogensläppliga.

Skärmtaken och de öppna lagren ska förses med gröntak.

Minimiantalet bilplatser i kvarteret 51503:

Bostäder: 1bp/80m²-vy

dock minst 1bp/bostad

Kontor: 1bp/50m²-vy

Lager: 1bp/150m²-vy

Affärslokaler: 1bp/30m²-vy

Bilplatserna ska indelas i enheter om högst 40 bilplatser genom utformning av terrängen och med planteringar.

Minimiantalet bilplatser i kvarteret 51207:

Affärslokaler: 1 bp/50m²-vy

Produktions- och lagerlokaler: 1 bp/150m²-vy

Bilplatserna ska delas in med hjälp av stamträd och buskar. Platserna ska med hjälp av planteringar delas in i enheter på högst 40 bilplatser.

Minimiantalet cykelplatser är: 30 cykelplatser.

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.

På tomten får byggas högst två för fastighetens service nödvändiga bostäder.

För varje bostad ska byggas minst 30 m² för utomhusvistelse och lek.

Ytterhöljets ljusisolering mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska i bostadsrum, utbildnings- och andra motsvarande lokaler vara minst 35 dB.

Ytterhöljets ljusisolering mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska i kontors- och motsvarande arbetslokaler vara minst 30dB.

Byggnadernas fasader och stak ska bekläs med högklassig material.

Den del av tomten som ska användas för lastning och öppen lagring skall avgränsas med ett minst två meter högt avskärmande staket eller med en av träd och buskar bestående planteringszon utmed det avsnitt som gränsar mot trafik-, gatu-, park- eller annat allmänt område.

På de delar av tomten som inte bebyggs och som inte används som lagring- eller trafikområde ska finnas träd och buskar.

Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.

Bilplatserna ska indelas med träd- och buskplanteringar i högst 600 m² omfattande delar.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder: 1 bp/80 m²-vy,

dock minst 1 bp/bostad

Kontor: 1 bp/ 50 m²-vy

Industri: 1 bp/100 m²-vy

Lager: 1 bp/150 m²-vy

Affärslokaler: 1 bp/30 m²-vy

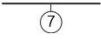


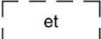
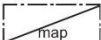


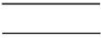
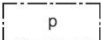
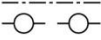



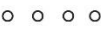

Utställningslokaler: 1 bp/30 m²-vy

Stadsdelsgräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
52	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
VERO	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
52106	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
8500	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
OSUUSTIE	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
XV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
kl 50 %	Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää pääkäyttötarkoituksen mukaisia liiketiloja varten.	Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggnadsrätten som får användas för affärslokaler enligt huvudsakligt användningsändamål.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue. Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service. 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.
	Maanalainen pysäköintitila.	Underjordiskt parkeringsutrymme.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden ska tangera.
	Istutettava alueen osa. Korttelissa 51207 istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita, joista vähintään 25 % tulee olla talvivihreitä. Alueen osalle on istutettava isoksi kasvavia puita, joiden rungon ympärysmitta istutettaessa on vähintään 10-12 cm. Alueen osalle on laadittava istutussuunnitelma.	Del av område som skall planteras. I kvarteret 51207 på den del av området som ska planteras ska finnas träd och buskar, av vilka minst 25 % ska vara städsegröna. I en del av området ska planteras träd som växer sig stora och vilkas stam vid planteringen har en omkrets på minst 10-12 cm. En planteringsplan ska utarbetas för denna områdesdel.
	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 hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Gata. Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud 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.
	Pysäköimispaikka.	Parkeringsplats.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för underjordisk ledning.
	Kadun tai liikennealueen ylittävä kevyen liikenteen yhteys.	Gång- och cykelförbindelse över gata eller trafikområde.
	Tontille ajo on sallittu.	Körning till tomten är tillåten.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	Trädrad som skall bevaras/planteras.
	Avo-oja.	Öppet dike.

002461

5/5

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.

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

TONTTIJAKO

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

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö
Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

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 kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__