SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta pöytäkirja 24.10.2023

Pöytäkirjan kansilehti ... 1

1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA ... 3

2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA ... 4

3 § Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TeA ... 5

4 § Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / SP ... 6

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia ... 7

5 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset / TeA ... 8

6 § Virkasuhteisen ympäristösuunnittelijan vakanssin (900271) perustaminen 1.1.2024 alkaen / TeA ... 10

7 § Määrärahamuutosesitys koskien kaupunkiympäristölautakunnan alaista vuoden 2023 käyttötaloutta / SP ... 11

8 § Asemakaavan muutos 002462 ja maanalaisen asemakaavan muutos 002462ma, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie / SP ... 13

- 002462 ja 002462ma asemakaavamuutosehdotus ja maanalaisen asemakaavan muutosehdotus 19.9.2023 Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie ... 17

- 002462 ja 002462ma selostus, asemakaavamuutos ja maanalainen asemakaavamuutos 19.9.2023, Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie ... 18

9 § 081700 Korson keskustan kaavarunko / 81 Korso, 83 Metsola / SP ... 66

- 081700 Korson keskustan kaavarunko 19.9.2023 ... 70

- 081700 Koonti mielipiteistä 19.9.2023, Korson keskustan kaavarunko ... 109

10 § Asemakaavan muutos 002507, 72 Asola / Peijaksen sairaalan laajennus / SP ... 113

- 002507 asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023, Peijaksen sairaalan laajennus ... 116

- 002507 selostus, asemakaavamuutos 24.10.2023, Peijaksen sairaalan laajennus ... 117

11 § Asemakaavan muutos 002356, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 1 / SP ... 180

- 002356 asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023, Muuran kaupunkikylät 1 ... 186

- 002356 Lausunnot ja vastineet 24.10.2023, Muuran kaupunkikylät 1 ... 187

- 002356 selostus, asemakaavan muutos 24.10.2023, Muuran kaupunkikylat 1 ... 197

12 § Asemakaavan muutos 002530 ja tonttijaon muutos, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku / SP ... 311

- 002530 asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023, Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku ... 315

- 002530 selostus, asemakaavamuutos 24.10.2023, Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku ... 316

- 002530 lausunto ja vastine 24.10.2023, Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku ... 341

13 § Asemakaavan muutos 002517 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, 62 Jokiniemi / Jokiniemen kampus / SP ... 344

- 002517 asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023, Jokiniemen kampus ... 350

- 002517 selostus, asemakaavan muutos 24.10.2023, Jokiniemen kampus ... 351

- 002517 lausunnot ja vastineet 24.10.2023, Jokiniemen kampus ... 427

14 § Vaiheasemakaava 002535va ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Vantaan ratikka: Kielotie 11 / SP ... 443

- 002535va vaiheasemakaavaehdotus 18.4.2023, Vantaan ratikka: Kielotie 11 ... 449

- 002535va selostus, vaiheasemakaava 18.4.2023, tarkistettu 24.10.2023, Vantaan ratikka: Kielotie 11 ... 450

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta pöytäkirja 24.10.2023

- 002535va Lausunnot ja vastineet 24.10.2023, Vantaan ratikka: Kielotie 11 486

15 § Asemakaavan muutos 002456 ja maanalainen asemakaava 621200ma sekä tonttijaon muutos, 62 Jokiniemi, 64 Kuninkaala ja 66 Hakkila / Vantaan ratikka: Jokiniemi / SP 494

- 002456 ja 621200ma asemakaavamuutos ja maanalainen asemakaava 24.10.2023, Vantaan ratikka: Jokiniemi 501

- 002456 ja 621200ma selostus, asemakaavamuutos ja maanalainen asemakaava 24.10.2023, Vantaan ratikka: Jokiniemi 502

- 002456 ja 61200ma Lausunnot ja vastineet 24.10.2024, Vantaan ratikka: Jokiniemi 561

16 § Asemakaava 251400, 25 Myllymäki / Vehkalan Kinkerit / SP 575

- 251400 asemakaavaehdotus 24.10.2023, Vehkalan kinkerit 580

- 251400 selostus, asemakaava 24.10.2023, Vehkalan kinkerit 581

- 251400 lausunnot ja vastineet 24.10.2023, Vehkalan kinkerit 633

17 § Asemakaavan muutos 002519 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 52 Veromies / Tikkurilantie 129 / SP 643

- 002519, asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023 (II), Tikkurilantie 129 647

- 002519 selostus, asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023 (II) Asuinkortteli ja päiväkoti Tikkurilantie 12 648

- 002519 lausunnot ja vastineet 24.10.2023, Tikkurilantie 129 707

Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus 719

Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen 720

Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto 722

Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 723

Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa 728

Muutoksenhakuohje 6. Valitus poikkeamispäätökseen ja suunnittelutarveratkaisua koskevassa asiassa 729

Kaupunkiympäristölautakunnan kokous

Aika 24.10.2023 klo 17.00–19.40
Paikka Tikkurila, Kielotie 28, huone 447 / Teams

Osallistujat **Paikalla**

Jäsenet		**Varajäsenet**	
Aura Anssi, puheenjohtaja	-	Karhunen Anneli	x
Ahokas Siri	x (etäyhteys)	Linnakangas Jaakko	
Eklund Tarja, puheenjohtaja	x	Atzmon Maiju	
Erkkilä Minna	-	Nevala Jukka	x (§:t 1-8, 10-17)
Haverinen Soili	x (§:t 1-8, 10-17)	Axberg Jan	
Iivarinen Oskari	x	Garchi Camilla	
Jääskeläinen Jari	x	Järveläinen Anu	
Karhu Suvi	x	Pietilä Aive	
Kostilainen Anniina	-	Norrena Vaula	x
Merelä Mikko	x	Forsberg Magnus	
Mutanen Tuomas	x	Savuoja Tuure	
Mäkipernaa Aki	x	Isberg Jeppe	
Rahkala Ville	x	Hakala Jaakko	
Suni Antti	-	Seppälä Petri	-
Tamminen Ida	x	Friman Milla	
Virkamäki Pekka	x (§:t 1-12, 14-17)	Pesonen Petrus	
Åstrand Stefan	x	Björkell Alex	
Kaupunginhallituksen edustaja		**Kaupunginhallituksen varaedustaja**	
Kaukola Ulla	x	Vesa Tiina	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Nuorisovaltuuston varaedustaja**	
Mehtälä Henri	x	Parvinen Lili	

Muut osallistujat		
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja	x	
Perttula Sampo, kaupunkisuunnittelujohtaja	x	
Hohti Jonna, talous- ja hallintojohtaja	x	
Lindroos Sonja, tiedottaja	x	
Nummi Katariina, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä	x	
Kasonen Mika, kaupunginhallituksen puheenjohtaja	x	
Levanto Risto, rakennusvalvontapäällikkö	x (§:t 1-3, klo 17.00-17.15)	
Halmkrona Milja, asemakaava-arkkitehti	x (§:t 1-3, klo 17.00-17.30)	
Jaakonaho Mari, aluearkkitehti	x (§:t 1-3, klo 17.00-18.05)	

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin.

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Tarja Eklund

Pöytäkirjanpitäjä Katariina Nummi

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 27.10.2023 klo 11.00 mennessä

Suvi Karhu Jari Jääskeläinen

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 30.10.2023 Vantaan kaupungin internetsivuilla, paatokset.vantaa.fi

1 § **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA**

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 1

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:
Todettiin.

2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA

Pöytäkirjan tarkastusvuorossa ovat Minna Erkkilä (varalla Suvi Karhu ja Tuomas Mutanen) ja Anniina Kostilainen (varalla Jari Jääskeläinen ja Mikko Merelä)

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 2

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) valita pöytäkirjan tarkastajat ja,
b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 27.10.2023 klo 11.00 mennessä.

Päätös:
Päätettiin

a) valita pöytäkirjan tarkastajiksi Suvi Karhu ja Jari Jääskeläinen, ja
b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 27.10.2023 klo 11.00 mennessä.

3 § Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TeA

Kuullaan seuraavat selostukset:

Rakentamisen TopTen-käytännöt / rakennusvalvontapäällikkö Risto Levanto

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 3

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi asiantuntijoiden / esittelijöiden selostukset sekä tiedotusasiat.

Käsittely:
Kuultiin seuraavat selostukset:

Rakentamisen TopTen-käytännöt / rakennusvalvontapäällikkö Risto Levanto

Asia 10 / Asemakaavan muutos 002507, 72 Asola / Peijaksen sairaalan laajennus / asemakaava-arkkitehti Milja Halmkrona ja aluearkkitehti Mari Jaakonaho

Asia 9 / Korson keskustan kaavarunko / aluearkkitehti Mari Jaakonaho

Päätös:
Merkittiin tiedoksi.

4 § **Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / SP**

Kaupunkirakenteen ja ympäristön palvelualueen julkaisemat kaavatöiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmat.

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 4

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula selosti asiaa kokouksessa.

Päätös:
Merkittiin tiedoksi.

Liite:
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia

16.10.2023

Uusimmat ja tulevat MRL 63§ Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat

Kaava	Kaavan nimi	OAS julkaisupäivä	Linkki
002548	Tikkurilan terveys- ja perhekeskus	21.9.2023	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/tikkurilan-terveys-ja-perhekeskus
002525	Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo	5.10.2023	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/myyrmakeen-kaupunkikulttuuritalo-ja-opistotalo
002502	Ojahaanrinne 4	25.10.2023	
002524	Rajatorpan ostoskeskus	25.10.2023	

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

3.10.2023 jälkeen julkaistut ottokelpoiset päätökset

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila

§ 83/2023 Osallistuminen Aalto Talent Expo 2023 -rekrytointitapahtumaan

Päätökset, joita ei oikaisuvaatimusajan kuluessa ole otettu lautakunnan käsiteltäväksi:

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila

§ 74/2023 Osallistuminen Esri European Developer Summitiin
§ 76/2023 Osallistuminen Rakennusosien uudelleenkäytön ekosysteemi RAKUEKO -hankkeen rahoituksen hakuun vihreän siirtymän valtakunnallinen haku teemassa Hiilineutraali kiertotalousyhteiskunta (EAKR/YM)
§ 77/2023 Osallistuminen OMAKOTI-messuille 27.-29.10.2023

Kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula

§ 30/2023 Kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueen palveluyksiköiden päälliköiden sijaiset

Rakennusvalvontapäällikkö Risto Levanto

§ 11/2023 Rakennusvalvonnan palveluyksikön tiimiesihenkilöiden sijaiset

Puuttuvat pykälät ovat päätöksiä, joita ei tarvitse ilmoittaa ottomenettelyyn.

Kaupungin verkkosivuilla julkaistut viranhaltijapäätökset ovat luettavissa osoitteessa:
https://paatokset.vantaa.fi/ktwebbin/dbisa.dll/ktwebscr/vparhaku_tweb.htm

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 5

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) olla ottamatta käsittelyyn kaupunkiympäristölautakunnalle toimitettuja ottamiskelpoisia päätöksiä, ja
b) merkitä tiedoksi ottoon toimitetut päätökset, joita ei ole otettu lautakunnan käsiteltäväksi oikaisuvaatimusaikana.

Käsittely:
Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavalla päätöksellä:

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila
§ 85/2023 Asiantuntijapalvelun hankinta taloyhtiöklubitoiminnan ylläpitämisestä ja laajentamisesta myönteisen erityiskohtelun alueille

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6 § Virkasuhteisen ympäristösuunnittelijan vakanssin (900271) perustaminen 1.1.2024 alkaen / TeA

VD/6597/01.01.00.00/2023
TeA/SP/JV

Kuntalain 11 luvun 88 §:n 1 momentin mukaan viran perustamisesta ja lakkauttamisesta päättää valtuusto tai hallintosäännössä määrätty kunnan muu toimielin. Kuntalain 11 luvun 88 §:n 2 momentin mukaan kun virka, jossa ei käytetä julkista valtaa, tulee avoimeksi, se lakkautetaan.

Voimassa olevan hallintosäännön 13 luvun 3 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen täyttäväksi kuuluvien sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan muiden virkojen perustamisesta. Asianomainen lautakunta ja liikelaitoksen johtokunta päättää muiden tehtäväalueensa virkojen perustamisesta.

Perustelut: Vakanssinumerolla 200020 oleva näytteenottajan toimi lakkautetaan ja perustetaan ympäristösuunnittelijan virka. Näytteenottajan vakanssi on ollut täyttämättä ja tällaiselle työlle ei ole enää tarvetta. Toimialalla on kuitenkin tarve kiertotalouden asiantuntijalle. Viime vuodet työtä on hoidettu EU:n rahoituksella (Circuit-hanke). Kaupungin strategian mukaan "Vantaa on kiertotalouden edelläkävijäkaupunki". Tätä toteutetaan Resurssiviisauden tiekartan kautta, jossa kiertotaloudelle on kaista. Viranomaistyöhön, kuten lupiin ja päätösvalmisteluun, on myös tullut ja on tulossa entistä enemmän tarvetta asiantuntijuudelle. Kaupunki on myös sitoutunut kiertotalouden YM:n green dealin toteuttamiseen ja EU:n Green City Accordiin, jossa kiertotalouden edistäminen on yksi keskeinen teema. Hankkeen päätyttyä Vantaalla ei ole enää ketään vastaamassa tästä teemasta, jonka vuoksi uuden viran perustaminen on tärkeää.

Toimialan HR-palvelut on yhtä mieltä esityksestä.

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 6

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään 1.1.2024 alkaen

a) Perustaa virkasuhteinen ympäristösuunnittelijan vakanssi 900271
b) Vahvistaa kelpoisuusvaatimukseksi ylempi korkeakouluaste (esim. diplomi-insinööri)

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Toimialojen HR-palvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Ympäristöjohtaja va. Jari Viinanen, puh. 0407238353
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

7 § Määrärahamuutosesitys koskien kaupunkiympäristölautakunnan alaista vuoden 2023 käyttötaloutta / SP

VD/6378/02.01.00.04/2023
SP/RL/A-RK /JH/MR

Esitetään kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueelle yhteensä 0,6 miljoonan euron alitusta rakennusvalvonnan ja asemakaavoituksen toimintatuottoihin.

Kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueen toimintatuotot vuoden 2023 talousarviossa ovat 5 924 000 euroa. Rakennusvalvonnan toimintatuottoihin ennustetaan 0,5 miljoonan euron alitusta ja asemakaavoituksen tuottoihin 0,1 miljoonan euron alitusta vuodelle 2023. Ennen kaikkea Ukrainan sota on aiheuttanut talouden epävarmuutta ja yleistä hintojen nousua, mikä näkyy etenkin rakennuskustannusten ja korkojen nousuna sekä kuluttajien luottamuksen heikentymisenä. Tämä on johtanut asuntokysynnän hiipumiseen sekä sijoittajien että oman asunnon ostajien keskuudessa. Kysynnän lasku on heijastunut välittömästi varsinkin asuntojen mutta myös toimitilojen rakentamiseen. Vastaavasti rakennuslupia, joista rakennusvalvonnan tuotot pääosin muodostuvat, haetaan vähemmän. Asemakaavoituksen tuotot perustuvat uusiin asemakaavoihin, asemakaavojen muutoksiin, poikkeamislupiin ja naapurien kuulemisiin. Tuotot ovat laskeneet kaikissa ryhmissä, mutta varsinkin poikkeamisluvissa ja naapurien kuulemisissa, jotka useimmiten liittyvät selvästi vähentyneisiin asuinrakentamisen hankealoituksiin.

	EUR	TA 2023	Muutos	Uusi TA 2023
Kaupunkiympäristölautakunta, bruttobudjetoidut	**TOIMINTATUOTOT**	**5 924 000**	**-600 000**	**5 324 000**
Kaupunkiympäristölautakunta	TOIMINTATUOTOT	0	0	0
Yhteiset palvelut	TOIMINTATUOTOT	0	0	0
Kaupunkirakenne ja ympäristö	TOIMINTATUOTOT	5 924 000	-600 000	5 324 000

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että alennetaan kaupunkiympäristölautakunnan alaisen kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueen toimintatuottoja 0,6 miljoonaa euroa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Talousohjaus

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

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

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

8 § **Asemakaavan muutos 002462 ja maanalaisen asemakaavan muutos 002462ma, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie / SP**

VD/7383/10.02.04.00/2020
SP/MHÄ/ASA/TTA/VIK

Asemakaavamuutoksella osoitetaan uutta katualuetta Tietotielle, Teletielle ja Lentäjäntielle. Katualueen levennykset sekä aluevaraukset perustuvat 17.12.2021, 15.9.2022 ja 19.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan ja sen sillalle osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa kaavoittamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttäaluetta (LL) osin katualueeksi. Lentäjänkadun risteyksen pohjoispuolinen osa Lentäjäntiestä on osoitettu joukkoliikenteelle varatuksi kaduksi (jl), jolla sijaitsee ratikan sillalle varattu aluevaraus ylitykselle (y). Kaavassa mahdollistetaan kolmiulotteisten kiinteistöjen muodostaminen. Maanalaisen asemakaavan muutoksella tehdään tekninen muutos Teletien varrella sijaitsevaan maanalaisen rautatieaseman merkintään, jotta kolmiulotteisen kiinteistön muodostaminen mahdollistuisi.

Asemakaavamuutos koskee katualueita kaupunginosassa 53 Lentokenttä.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa lentokenttäaluetta.

Maanalaisen asemakaavan muutos koskee maanalaiselle rautatieasemalle varattua alueen osaa kaupunginosassa 53 Lentokenttä.
Muutos koskee kumoutuvassa maanalaisessa asemakaavassa maanalaiselle rautatieasemalle varattua alueen osaa.

Alue sijaitsee Lentokentän kaupunginosissa, Aviapoliksen suuralueella. Suunnittelualue koskee Teletietä ja Lentäjäntietä sekä Tietotien pohjoispäätä, päättyen pohjoisosassa Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Maanomistus

Vantaan kaupunki ei omista kaava-alueella maata.

Kaava-alueen maanomistus:

- 92-407-5-116 Suomen valtio
- 92-407-5-117 Finavia Oyj
- 92-423-4-45: Kiinteistö Oy Lentäjäntie 1

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin konsulttina.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue sijoittuu lentoliikenteen alueelle (LL). Suunnittelualueen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekatoviiva) sekä raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Tietotien

suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee pohjavesialue.

Asemakaavamuutos

Asemakaavamuutoksella kaavoitetaan uutta katualuetta Tietotielle, Teletielle ja Lentäjäntielle. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle ja terminaalin päädyn ratikan sillalle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille ja istutuksille osoitetaan tilaa asemakaavassa kaavoittamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Katualueen levennykset perustuvat 17.12.2021, 15.9.2022 ja 19.9.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttätoimintojen aluetta (LL) katualueeksi. Ajoneuvoliittymäkieltoja lisätään Tietotien, Teletien ja Lentäjäntien varrelle. Telentien ja Lentäjäntien katualueelle on osoitettu ylitys (y) pikaraitiotien sillalle. Lentäjänkadun risteyksen pohjoispuolinen osa Lentäjäntiestä on osoitettu joukkoliikenteelle varatuksi kaduksi (jl), jolla sijaitsee ratikan sillalle varattu aluevaraus ylitykselle (y), yleiselle jalankululle varattu alueen osa, josta ratikan sillalta laskeudutaan terminaalille, sekä ohjeellinen tila maanalaisista tiloista maanpinnalle johtavia rakenteita varten (maph). Joukkoliikenteelle varatun kadun alapuolinen alue jää lentokenttäalueeksi (LL). Kaavassa mahdollistetaan kolmiulotteisten kiinteistöjen muodostaminen. Ratikan silta tulee sijoittumaan korkeudelle 4,4–15,5 metriä maanpinnan yläpuolelle muodostettavan ja Vantaan kaupungin omistukseen tulevan kiinteistön alueelle. Kaavassa on esitetty ohjeellisia kunnalle varattuja alueen osia, jotka on varattu ratikkasillan pilareille. Pilarit saavat ulottua maanalaisiin tiloihin.

Maanalaisen asemakaavan muutoksella muutetaan Teletien varrella sijaitseva maanalaisen rautatieaseman merkintä korttelialueeksi, jotta kolmiulotteisen kiinteistön muodostaminen mahdollistuisi.

Asemakaavassa on annettu maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, hulevesien ja työmaavesien hallintaan sekä katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyviä määräyksiä. Lisäksi ratikan sillan ja maanalaisen rautatieaseman rakentamiseen on annettu turvallisuuteen ja kaupunkikuvaan liittyviä määräyksiä.

Ratikan rakentaminen tulisi ennusteiden mukaan vauhdittamaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia.

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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

MRL 63 §:n mukainen ja ratikan hankkeiden yhteinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat

(tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021.

MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavoituksen vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaavoitettavan alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Lentokentän ja Teletien asemakaavamuutoksen alueelta 002462 ja 002462ma saatiin 1 mielipide.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Aviapoliksen alueen yleisötilaisuus järjestettiin 17.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskevat verkkotilaisuudet on järjestetty 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023. Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 9.3. ja 20.3.2023. Tänä aikana ei tullut puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista saatiin 2. Asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatujen mielipiteiden perusteella valmisteluvaiheessa esitelty kaava-alue päätettiin jakaa kahdeksi kaavaksi (numerot 002462 ja 002576).

Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

Maanomistajien kanssa on järjestetty kokous asemakaavaehdotukseen liittyen 24.4.2023.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7). Kaavalla parannetaan joukkoliikenneyhteyksiä, kunnallistekniikkaa ja liikkumispalveluita.
Kaava ei kohdistu kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.9.2023 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.9.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002462 sekä maanalaisen asemakaavan muutosehdotus 002462ma, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

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

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.9.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002462 sekä maanalaisen asemakaavan muutosehdotus 002462ma, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutoksen ja maanalaisen asemakaavan muutoksen ehdotus 19.9.2023
- Asemakaavamuutoksen ja maanalaisen asemakaavan muutoksen selostus 19.9.2023

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti, vs. Merja Häsänen, p. 050 302 8958
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002462
002462ma

Päiväys
Datum

19.9.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ

Vanda stad

Vandaspåran: Flygplatsen och Televägen

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET

Asemakaavan muutos
Katualueet.

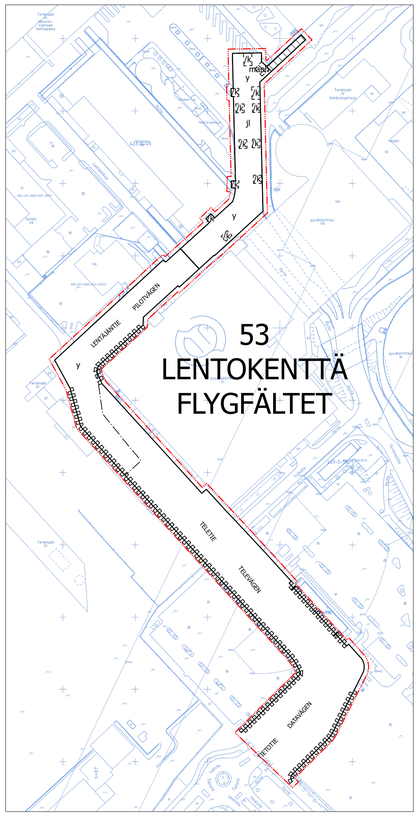
Maanalaisen asemakaavan muutos
Maanalainen rautatieasema.

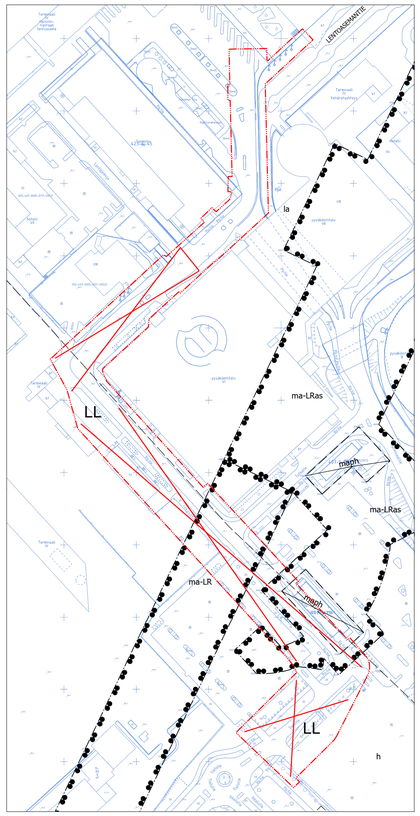
1:2000

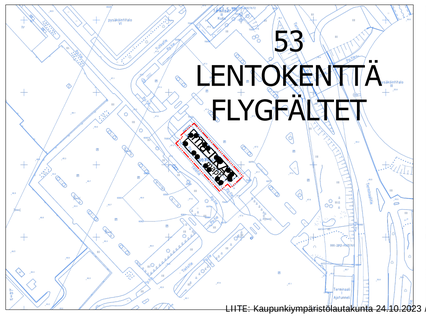
Ändring av detaljplanen
Gatuområden.

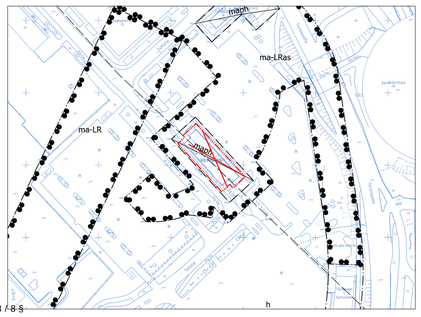
Ändring av underjordiska detaljplanen
Underjordisk järnvägsstation.

1:2000









	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
53	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
LENT	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
TELETIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	Ohjeellinen rakennusala.	**Riktgivande byggnadsyta.**
ma-LRA	**Maanalainen rautatieaseman alue.**	**Underjordisk järnvägsstationsområde.**
	Alueelle sijoitetaan aseman tarvitsemat laituri- ja odotustilat kulkuyhteyksineen sekä aseman tarvitsemat tekniset tilat ja muuntamot suojavyöhykkeineen.	I området placeras av stationen erfordrade perronger och väntrum med passager samt tekniska utrymmen och transformatorstationer med skyddszoner.
	Asema on toteutettava kaupunkikuvaltaan, arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisena, valoisana ja viihtyisänä.	Stationen ska realiseras så att det till sin stadsbild, arkitektur och sina material håller hög standard, är ljus och trivsam.
	Aluetta suunniteltaessa ja toteutettaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus, esteettömyys ja taiteen käyttö.	Vid planering och byggande av området ska säkerhet, tillgänglighet och konstanvändning beaktas.
	Maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille, maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä puistoille, kaduille tai tekniselle verkostolle.	De underjordiska utrymmena ska placeras, schaktas och armeras så att inte det eller byggandet av dem medför skada för byggnader, underjordiska utrymmen eller konstruktioner eller för parker, gator eller det tekniska närverket.
	Rata tulee suunnitella ja rakentaa niin, ettei junaliikenne aiheuta haitallista tärinää tai runkomelua nykyiselle eikä asemakaavan hyväksymisajankohtana voimassa olevissa asemakaavoissa tai yleiskaavoissa suunnitellulle maankäytölle.	Banan ska planeras och byggas så att inte tågtrafiken orsakar skadliga vibrationer eller stomljud för den nuvarande markanvändningen eller för den markanvändningen som anvisats i de under tidpunkten för detaljplanens godkännande gällande detaljplanerna eller generalplanerna.
	Rakentaminen ei saa aiheuttaa rakennuksille, kasvillisuudelle tai vedenhankinnalle haitallista pohjaveden pinnan alenemista eikä pohjaveden laadun huononemista.	Byggandet får inte ge upphov till en för byggnaderna, växtligheten eller vattenskaffningen skadlig sänkning av grundvattennivån eller försämring av kvaliteten på grundvattnet.
	Maanlaisten tilojen yläpuolella olevilla alueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta haittaa junaliikenteelle, maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostolle.	Vid byggande och schaktning i områden ovanför de underjordiska utrymmena ska placeringen av de underjordiska utrymmena och konstruktionernas skyddsavstånd tas i beaktande på så sätt att det inte medförs någon olägenhet för tågtrafiken, de underjordiska utrymmena, konstruktionerna eller vattenförsörjningsnätverket.
	Maanalaisten tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla.	De underjordiska utrymmenas utgångar och räddningsvägar till markytan ska planeras och verkställas på ett sätt som godkänts av räddningsmyndigheterna.
	Maanalainen rautatieasema tulee varustaa automaattisella sammutuslaitteistolla.	Den underjordiska järnvägsstationen ska förses med en automatiks släckanläggning.
	Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilyttämisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.	Innan det beviljas tillstånd för byggande eller schaktning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningsnivån också bibehålls i utrymmen som ligger utanför tillståndsområdet då det underjordiska utrymmet står i anslutning till dem.
	Rakennettaessa maanalaisia tiloja olemassa olevien tilojen kautta, tulee olemassa olevien tilojen käytön henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana.	Då byggandet av underjordiska utrymmen genomförts via redan existerande utrymmen ska personsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivån för användningen av de befintliga utrymmena säkerställas under arbetets gång.
	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	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.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
	Sillalle johtavat ajoluiskat saa sijoittaa katualueelle.	Körrampen som leder till bron får placeras i gatuområdet.
ji	**Joukkoliikenteelle varattu katu.**	**För kollektivtrafik reserverad gata.**
	Alue on varattu pikaraitiotielle.	Området är reserverat för en snabb spårvagnsväg.
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	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.
	Joukkoliikennekatu tulee sijoittaa sillalle.	Gatan reserverad för kollektivtrafik ska placeras på en bro.
	Joukkoliikennekadun alapuoliselle osalle saa sijoittaa pilareita. Pilarit saavat ulottua maanalaisiin tiloihin.	Pelare får placeras under gatan som är reserverad för kollektivtrafik. Pelarna får sträcka sig in i underjordiska utrymmen.
	Alueelle saa muodostaa kolmiulotteisen kiinteistön maanpinnan tasolta katsottuna korkeudelle 4,4-15,5 metriä.	En tredimensionell fastighet kan skapas i området på en höjd av 4,4-15,5 meter sett från marknivå.
	Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.	**För allmän gångtrafik reserverad del av område.**
	Jalankululle varattu alueen osa saa ulottua maanpinnan tasolle.	För gångtrafik reserverad del av område får sträcka sig till marknivå.
	Yleisen jalankulun alueen osalla huoltoajo on sallittu.	För allmän gångtrafik reserverad del av område är servicetrafik tillåten.

y	**Ylitys.**	**Övergång.**
	Alue on varattu pikaraitiotien sillalle.	Området är reserverat för en snabb spårvagnsvägbro.
	Sillan alapuolinen vapaa korkeus tulee olla vähintään 4,4 metriä.	Den fria höjden under bron ska vara minst 4,4 meter.
	Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilyttämisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.	Innan det beviljas tillstånd för byggande eller schaktning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningsnivån också bibehålls i utrymmen som ligger utanför tillståndsområdet då det underjordiska utrymmet står i anslutning till dem.
	Maanlaisten tilojen yläpuolella olevilla alueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta haittaa junaliikenteelle, maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostolle.	Vid byggande och schaktning i områden ovanför de underjordiska utrymmena ska placeringen av de underjordiska utrymmena och konstruktionernas skyddsavstånd tas i beaktande på så sätt att det inte medförs någon olägenhet för tågtrafiken, de underjordiska utrymmena, konstruktionerna eller vattenförsörjningsnätverket.
	Maanalaisiin tiloihin ulottuvat rakenteet on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille, maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä kaduille tai tekniselle verkostolle.	De konstruktionerna som sträcker sig till underjordiska utrymmen ska placeras, schaktas och armeras så att inte det eller byggandet av dem medför skada för byggnader, underjordiska utrymmen eller konstruktioner eller för gator eller det tekniska närverket.
	Rakennettaessa maanalaisissa tiloissa olemassa olevien tilojen kautta, tulee olemassa olevien tilojen käytön henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana.	Då det byggs i underjordiska utrymmen via redan existerande underjordiska utrymmen ska personsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivån för användningen av de befintliga utrymmena säkerställas under arbetets gång.
	Aluetta suunniteltaessa ja toteutettaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus, esteettömyys ja taiteen käyttö. Turvallisuus ja esteettömyys on huomioitava myös sillan alapuolisilla alueilla.	Vid planering och byggande av området ska säkerhet, tillgänglighet och konstanvändning beaktas. Säkerhet och tillgänglighet ska tas till hensyn också i området under bron.
maph	**Ohjeellinen tila maanalaisista tiloista maanpinnalle johtavia rakenteita varten.**	**Ett riktgivande utrymme för strukturer som leder från de underjordiska utrymmena upp till markytan.**
	Tilaan saa sijoittaa maanalaisista tiloista maapinnalle tai rakennukseen johtavan portaan, hissiyhteyden, hätäpoistumistien, ilmanvaihtokuilun ja näihin liittyviä teknisiä tiloja suojavyöhykkeineen	I utrymmet får det placeras en trappa, hissförbindelse, nödutgång eller ett ventilationsschakt som leder från de underjordiska utrymmena upp till markytan eller in i byggnaden samt tekniska utrymmen inklusive skyddszoner i anslutning till dessa.
	Maanpäälliset rakenteet on sovitettava kaupunkikuvaan ja ympäristöön.	Konstruktioner ovan jord ska anpassas till stadsbilden och miljön.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
/k	**Alue on varattu kunnan tarpeisiin.**	**Området är reserverat för kommunens behov.**
	Alueelle saa sijoittaa joukkoliikennesillan pilareita. Pilarit saavat ulottua maanalaisiin tiloihin.	I området får placeras pelare för kollektivtrafik reserverad gata. Pelare tillåts sträcka sig in i underjordiska utrymmen.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET	BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET
Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.	Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.
Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.	Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.
Pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.	Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.
Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.	Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.
Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.	Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Pyttisån, som tar emot dagvatten, inte belastas av sediment.
KOLMIULOTTEINEN KIINTEISTÖ	TREDIMENSIONELL FASTIGHET
Kaava-alueelle voidaan muodostaa maanalaisia ja maanpinnan yläpuolisia kiinteistöjä.	Underjordiska fastigheter och fastigheter ovanpå markytan kan bildas i planområdet.
TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Merja Häsänen, Aluearkkitehti, 4.9.2023 8.39

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002462 ja 002462ma Vantaan ratikka:

LENTOASEMA JA TELETIE

LENTOKENTTÄ



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.9.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002462 ja 002462ma. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointi-suunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Katualueita kaupunginosassa 53 Lentokenttä.

Maanalaisen asemakaavan muutos:

Maanalaiselle rautatieasemalle varattua alueen osaa kaupunginosassa 53 Lentokenttä.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle 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
Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
tea.taponen @vantaa.fi, puh. 040 483 9054

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

Suunniteltava alue sijaitsee Lentokentän kaupunginosissa, Aviapoliksen suuralueella. Suunnittelualue koskee Tietotien pohjoispäätyä sekä Teletietä ja Lentäjäntietä päättyen pohjoisosassa Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- 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.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 1 Lentoaseman ja Teletien kaava-aluetta 002462 ja 002462ma koskeva palaute.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 15.9 ja 19.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10.–1.11.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 9.3. ja 20.3.2023. Kaavamuutosalueen 002462 ja 002462ma maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 2 mielipidettä.
- Asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatujen mielipiteiden perusteella valmisteluvaiheessa esitelty kaava-alue päätettiin jakaa kahdeksi kaavaksi.
- Maanomistajien kanssa on järjestetty kokous asemakaavaehdotukseen liittyen 24.4.2023.
- Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 12
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 20
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 20
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 20
3.3. Asemakaavan tavoitteet 25
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 27
4. Asemakaavan kuvaus 27
4.1 Kaavan rakenne 27
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 28
4.3 Aluevaraukset 29
4.4 Kaavan vaikutukset 29
4.5 Ympäristön häiriötekijät 39
5. Asemakaavan toteutus 40
6. Kaavatyöhön osallistuneet 40
7. Asemakaavan seurantalomake 41
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 45

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 20.3.2023 ja 31.8.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 19.9.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Ramboll (15.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Lentäjäntiellä, siltatason katusuunnitelma, Lentäjäntie 58685-1.
- Ramboll (15.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Lentäjäntiellä, maantason katusuunnitelma, Lentäjäntie 58685-2.
- Ramboll (19.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Teletiellä välillä Lentäjäntie – Tietotie. Teletie 58684-1.
- Ramboll (17.12.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tietotiellä välillä Terminaalitie-Ilmakehä, Tietotie 58682-1.

- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, 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
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki.
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Vantaan kaupunki 2006
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys 2023, Sweco, 17.2.2023.
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan runkomelun riskialueet ja vaimennus, Sweco, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1, Nykytilanteen päiväajan melutasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3, Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta päiväajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki

1. TIIVISTELMÄ

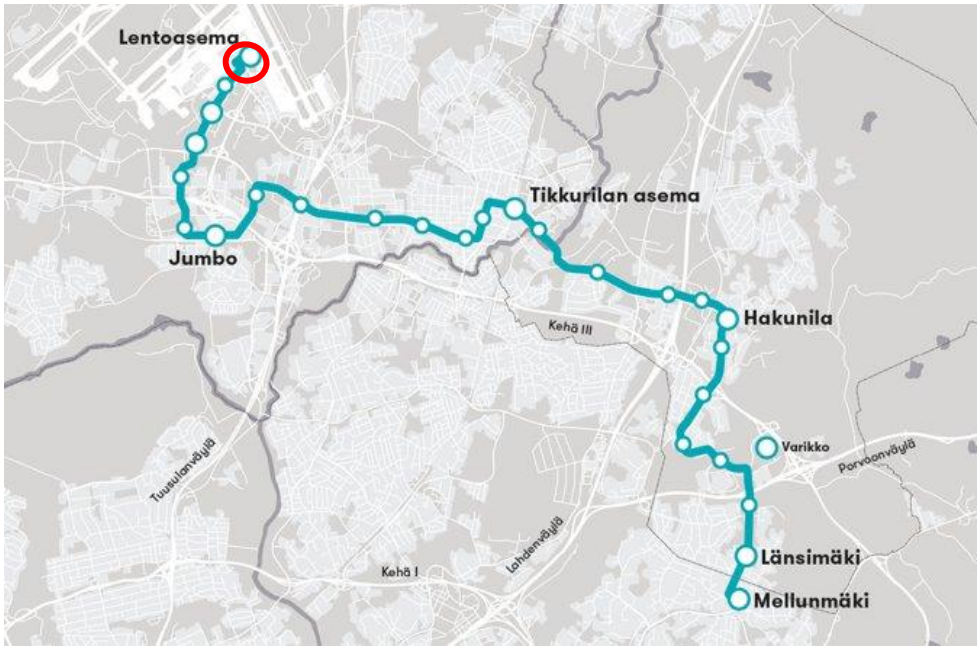
Asemakaavamuutoksella osoitetaan uutta katualuetta Tietotielle, Teletielle ja Lentäjäntielle. Katualueen levennykset sekä aluevaraukset perustuvat 17.12.2021, 15.9.2022 ja 19.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katu-suunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan ja sen sillalle osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa kaavoittamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttäaluetta (LL) osin katualueeksi. Osalle kaava-alueisiin rajautuviin kiinteistöihin on osoitettu ajoneuvoliittymäkieltomerkintöjä. Telentien ja Lentäjäntien katualueelle on osoitettu ylitys (y) pikaraitiotien sillalle. Lentäjänkadun risteyksen pohjoispuolinen osa Lentäjäntiestä on osoitettu joukkoliikenteelle varatuksi kaduksi (jl), jolla sijaitsee ratikan sillalle varattu aluevaraus ylitykselle (y) sekä ohjeellinen tila maanalaisista tiloista maanpinnalle johtavia rakenteita varten (maph). Maanalaisen asemakaavan osalta kaavamerkinnät- ja määräykset säilyvät ennallaan, mutta maanalaisen asemakaavan alueelle mahdollistetaan kolmiulotteisen kiinteistön muodostaminen.

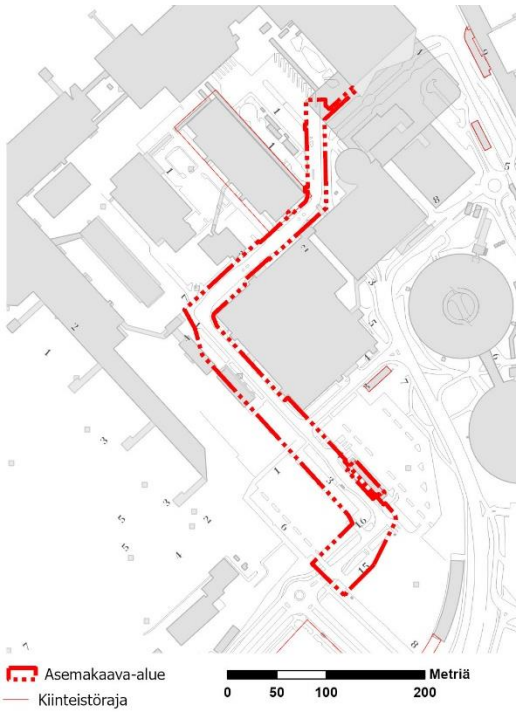
Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja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

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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.



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



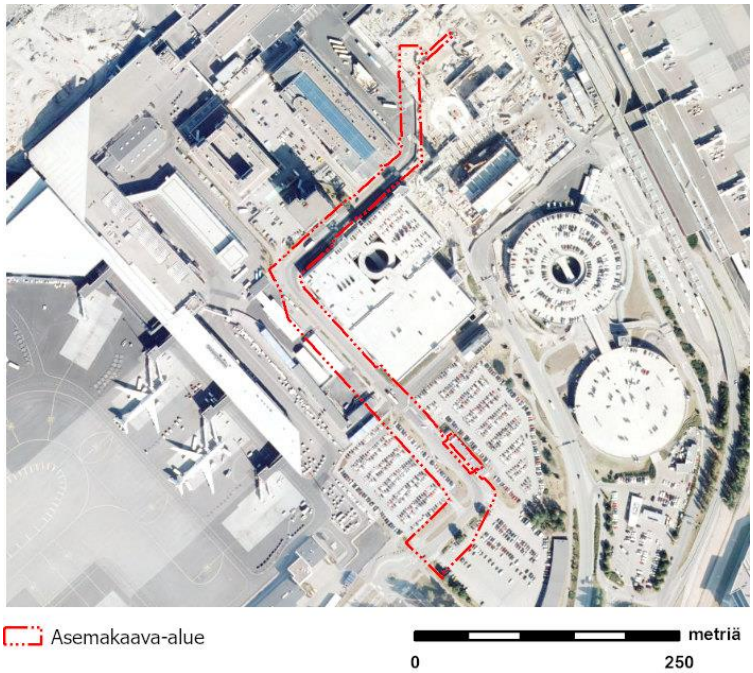
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee välittömästi Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella ja käsittää Lentäjäntien ja Teletien sekä Tietotien pohjoispään. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 1,785 hehtaaria. Maanalaisen asemakaavan pinta-ala on 532 m^2.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alueen ja sen lähiympäristön maisemaa hallitsevat Helsinki-Vantaan lentokenttäalueeseen toimintaan kuuluvat rakennukset sekä näiden väliin jäävät laajat pysäköintialueet.

Luonnon monimuotoisuus

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

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

Vesistöt ja vesitalous

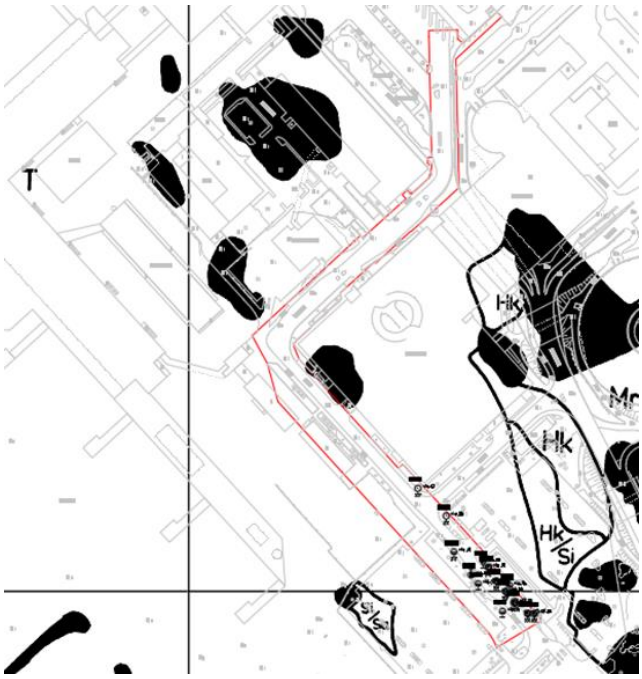
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee osin Pyhtäänkorven ojan valuma-alueella. Pyhtäänkorvenoja laskee Kirkonkylänojaan, joka on merkittävä pienvesikohde, joissa on havaittu muun muassa uhanalaista meritaimenkantaa. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan mukaan kaava-alue sijaitsee täyttöalueella.

Pohjatutkimuksia on tehty vain alueen eteläosassa. Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on hiekkaa, soraa ja moreenia. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 7,6 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Kaava-alueella on yksi vanha (v. 2009 mittauksia) pohjaveden mittauspiste. Tämän perusteella pohjavesi on n. 3 m syvyydessä maanpinnasta.



Kuva 5. Maalaji- ja pohjatutkimuskartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen.

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

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

Topografia

Katualue ja rakennetut alueet ovat pääosin melko tasaisia. Kaava-alueen korkein kohta sijoittuu kaava-alueen pohjoisosaan, jossa maanpinta kohoaa noin 49 metriin merenpinnan yläpuolelle. Kaava-alueen matalin kohta sijoittuu Teletien varrelle, jossa maanpinta jää noin 46,5 metriin merenpinnan yläpuolella.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

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

Asuminen

Suunnittelualueelle ei sijoitu asuinrakennuksia.

Palvelut ja työpaikat

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

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

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaupunkikuva on rakennettua ympäristöä ja rakennuskanta koostuu Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan liittyviä liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksia.

Rakennettu kulttuuriympäristö

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

Virkistys

Kaavamuutosalueelle ei sijoitu virkistysalueita.

Liikenne

Autoliikenne

Kaava-alueen ulkopuolella sijaitseva Aviabulevardi ja osin ulkopuolella sijaitseva Tietotie ovat alueen pääkatuja. Teletie ja Lentäjäntie ovat lentokenttäalueen sisäisiä liikenneväyliä, joiden kautta ajetaan alueen pysäköintihalleihin ja toimisto- ja hotellirakennuksille. Alueelta on yhteydet Kehä III -väylälle Tikkurilantien ja Lentoasemantien kautta.

Julkinen liikenne

Lentoaseman juna-asema sijaitsee kaava-alueen eteläosassa Teletien varrella. Tikkurilan juna-asemalle kestää Lentoasemalta noin 15 minuuttia. Teletiellä ja Lentäjäntiellä sijaitsee paikallisliikenteen bussipysäkkejä.

Kävely ja pyöräily

Teletien ja Lentäjäntien varrella sijaitsee kevyen liikenteen väylä.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

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

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

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

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Kaukolämpökaapelit sijaitsevat Tietotien varrella ja Ilmailutiellä.

Sähköverkko

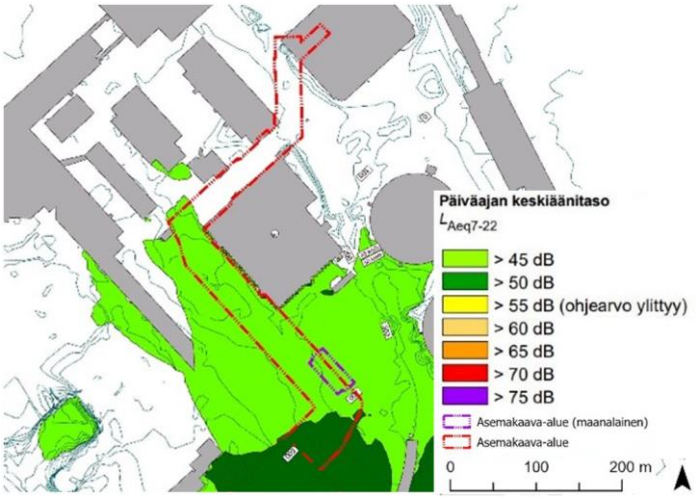
Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot sijaitsevat Tietotien varrella.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

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

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

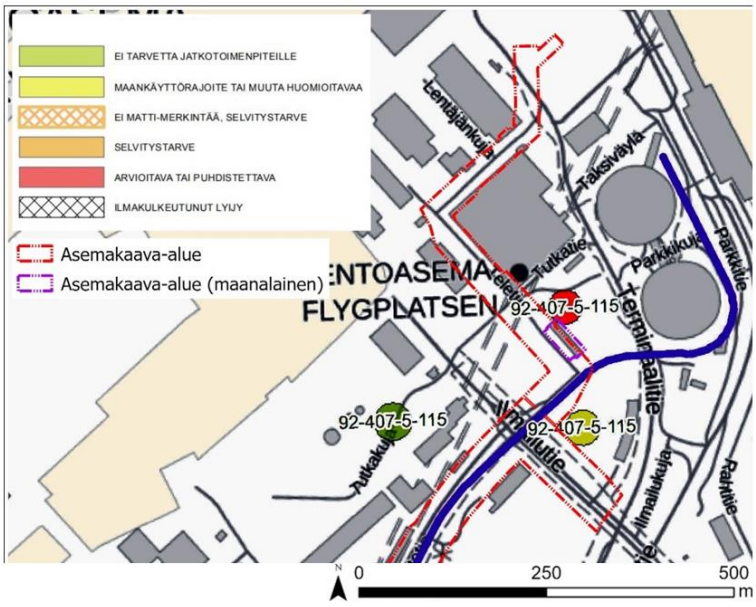


Kuva 6. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.1.2023). Maanpäällisen kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella katkoviivalla ja maanalaisen kaava-alueen lilalla katkoviivalla.

Pilaantuneet maa-alueet

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

Kiinteistöllä 92-407-5-115 (Lentoasema/Tutkakuja) on ollut polttoaineen jakelupiste, joka on poistettu käytöstä 2003. Kohteella ei ole puhdistustarvetta. Kiinteistöllä 92-407-5-115 (Lentoasema) maaperän pilaantuminen on tapahtunut huoltoasematoiminnan seurauksena pitkällä aikavälillä. Toiminta on loppunut 2006. Kohteella ei ole puhdistustarvetta. Kiinteistöllä 92-407-5-115 (Teletie) on toiminut huoltoasema 1988-2010. Kohde on arvioitava tai puhdistettava.

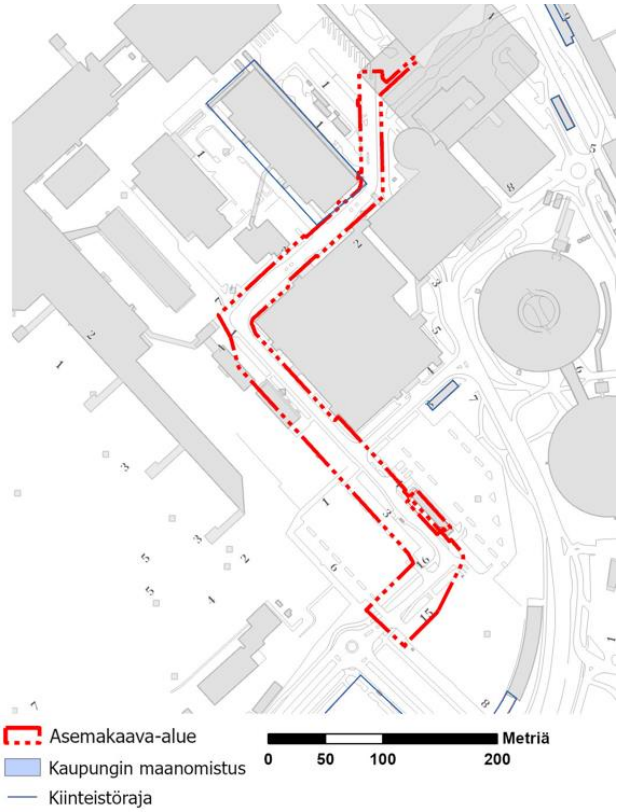


Kuva 7. Suunnittelualueen läheiset mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. Kaava-alueella ei sijaitse PIMA-kohteita. (Golder Associates Oy 2020). Maanpäällisen kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella ja maanalaisen kaava-alueen rajaus lilalla.

2.1.4 Maanomistus

Vantaan kaupunki ei omista kaava-alueella maata.

Kaava-alueen maanomistus:
- 92-407-5-116 Suomen valtio
- 92-407-5-117 Finavia Oyj
- 92-423-4-45: Kiinteistö Oy Lentäjäntie 1



Kuva 8. Asemakaava-alueen maanomistus. Vantaan kaupunki ei omista kaava-alueella maata.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

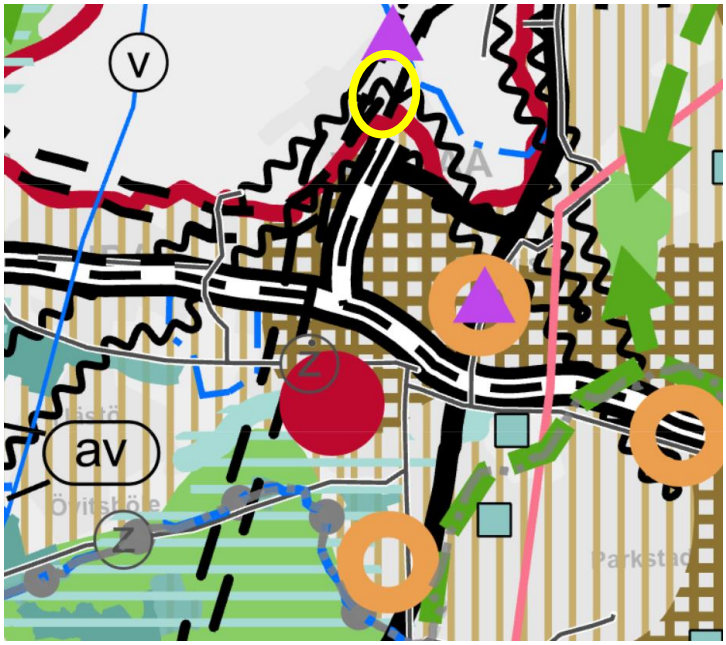
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma.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

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

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan kaavoihin ei tullut oikeuskäsittelyssä muutoksia. Länsi-Uudenmaan kaavasta kumoutui oikeuskäsittelyn myötä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen osa, joka ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennealueelle. Kaava-alueen halki kulkee etelä-pohjois-suuntaisesti Lentoradan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

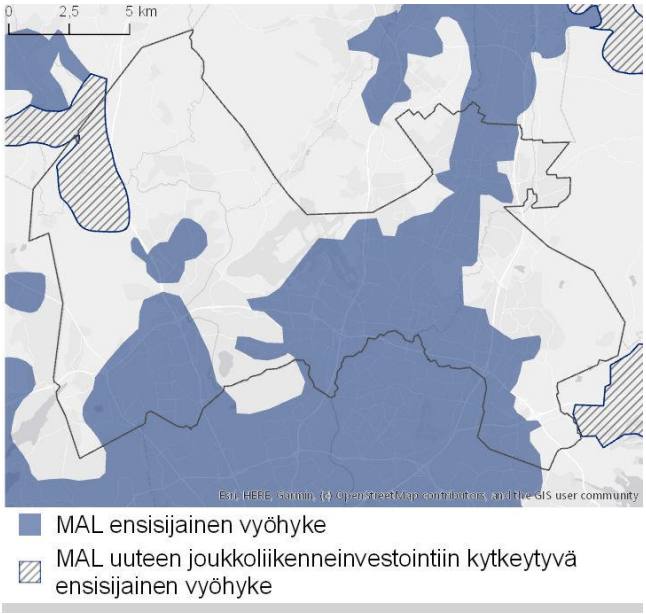


Kuva 9. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSLn toimesta yhteistyössä

seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

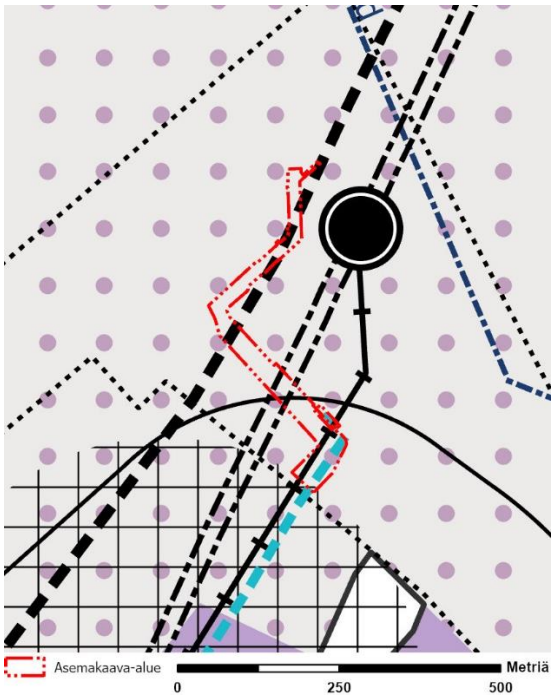


Kuva 10. *Ote MAL 2019 -suunnitelmasta*.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue sijoittuu lentoliikenteen alueelle (LL). Suunnittelualueen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekatoviiva) sekä raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Tietotien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee pohjavesialue.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4–8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.



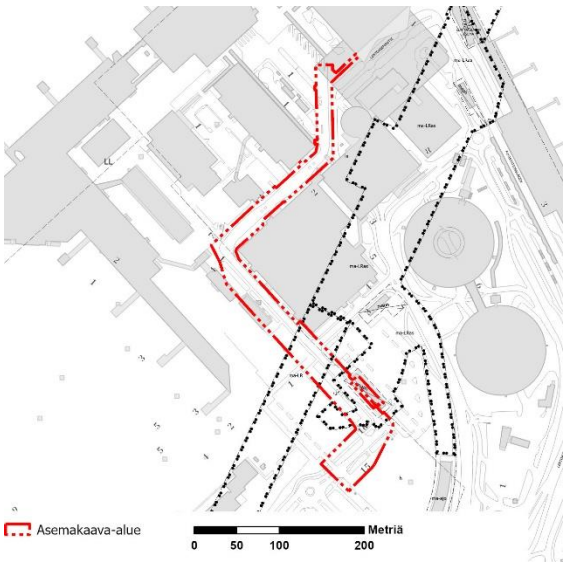
Kuva 11. *Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.*

Asemakaava

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

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraava asemakaavat:

- Asemakaava Lentokenttä 1, 530100 (KV 14.8.1978)
- Maanalainen asemakaava Kehärata 4, 530800 (KV 18.6.2012)



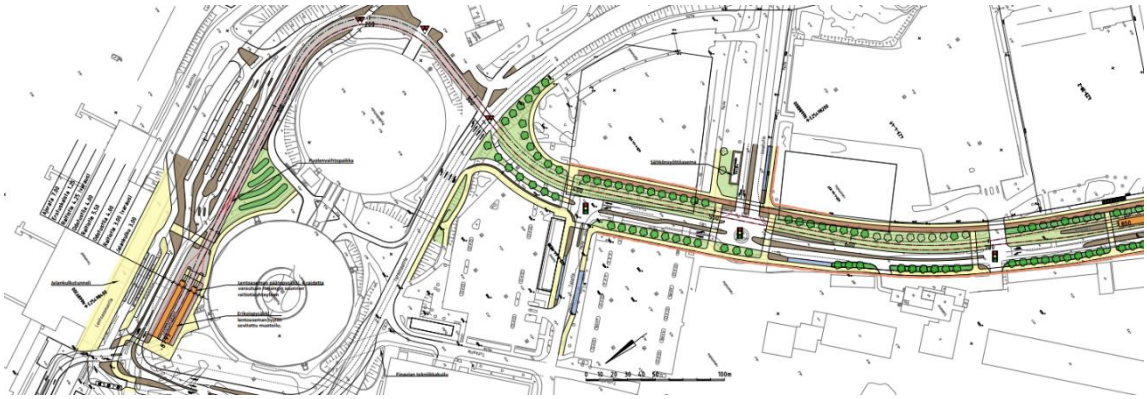
Kuva 12. Ote ajantasa-asemakaavasta.

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 13. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tietotiellä (WSP Finland 2019). Raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä. Yleissuunnitelmassa raitiotien linjaus on kulkenut Tietotieltä Terminaalitielle.

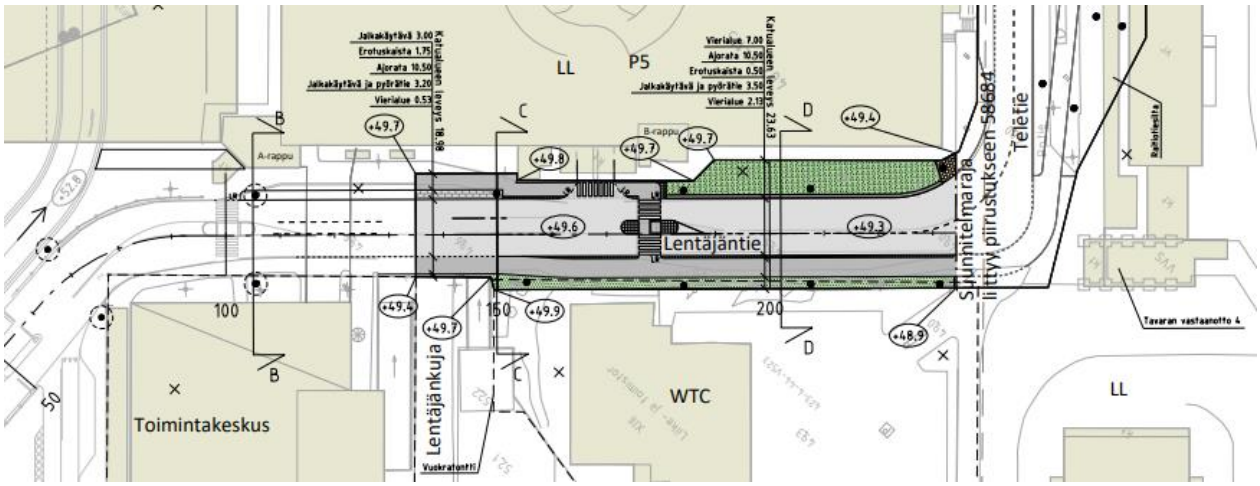
Katu- ja puistosuunnitelmat

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

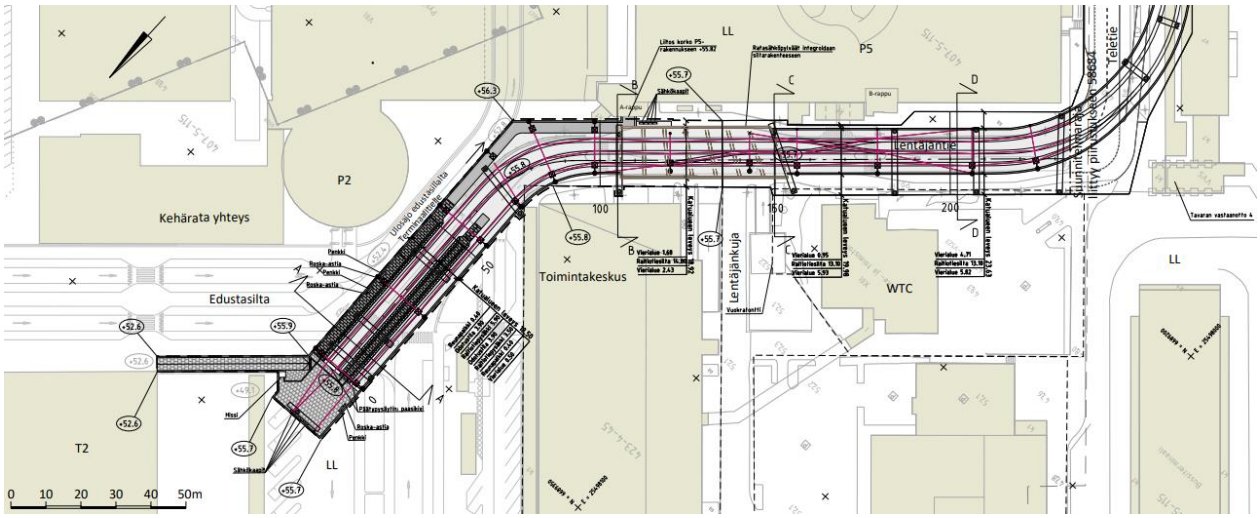
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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

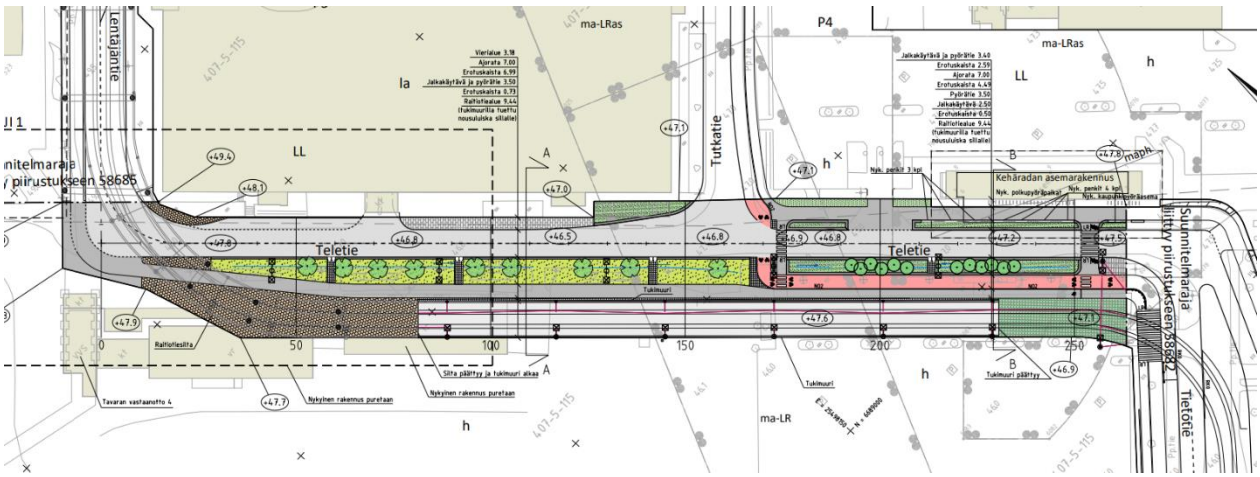
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Lentoaseman ja Teletien alueelle sijoittuvat katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat 15.9 ja 19.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022. Tietotien katu- ja puistosuunnitelmaluonnos valmistui 17.12.2021 ja se esiteltiin 27.1.-9.2.2022



Kuva 14. Lentäjäntie, maantaso (Ramboll, luonnos 15.9.2022)



Kuva 15. Lentäjäntie, siltataso (Ramboll, luonnos 15.9.2022)



Kuva 16. Teletie välillä Lentäjäntie – Tietotie (Ramboll, luonnos 19.9.2022)



Kuva 17. Tietotie välillä Terminaalitie-Ilmakehä (Ramboll, luonnos 17.12.2021)

Ratikan kaavarunko

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

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

Kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan kaavarungon 19.6.2023.

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. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

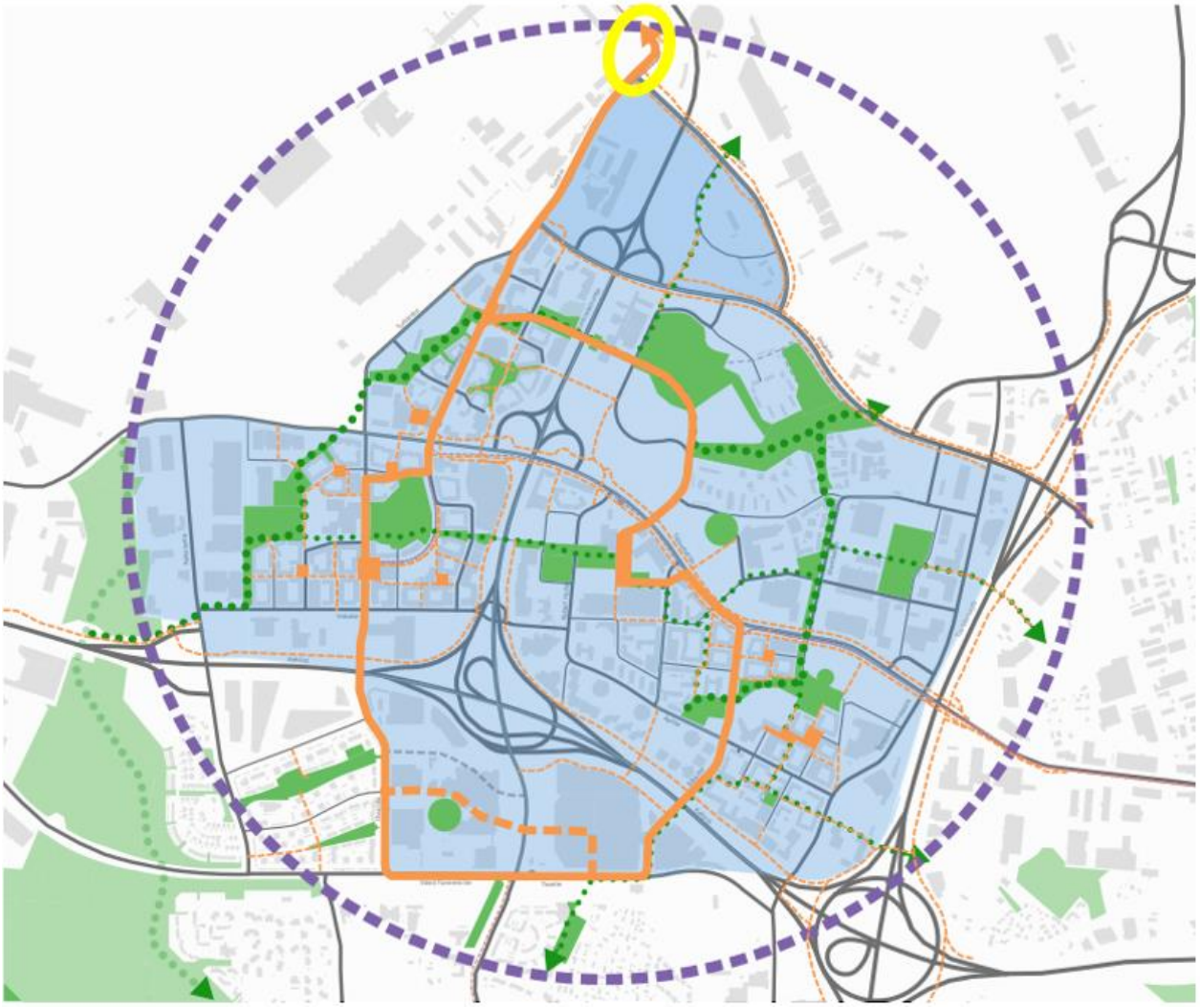
Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva Vantaan ratikka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

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, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun.
3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta.

4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia, jonka kautta maankäytön suunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon.
5. Työssä laaditaan suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 aikana.



Kuva 178. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sin.), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Lentoasema ja Teletie – kaava-alueen rajaus on esitetty keltaisella ympyrällä. Lähde: Vantaan kaupunki 2022

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan hankesuunnitelman 22.5.2023 (5 §).

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numerot 002462 ja 002462ma.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.
Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat

Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)

Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,

Asukas- ym. yhdistykset

Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia

Kaupungin omat asiantuntijat

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

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

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

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 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Lentoaseman ja Teletien asemakaavamuutoksen alueelta 002462 ja 002462ma saatiin 1 mielipide.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja

17.12.2020 (Aviapolis). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

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

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

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

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 9.3. ja 20.3.2023. Tänä aikana ei saatu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista saatiin yhteensä 2.

Asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatujen mielipiteiden perusteella valmisteluvaiheessa esitelty kaava-alue päätettiin jakaa kahdeksi kaavaksi (numerot 002462 ja 002576).

Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

Maanomistajien kanssa on järjestetty kokous asemakaavaehdotukseen liittyen 24.4.2023.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

M77

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

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

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

Vuorovaikutusaineistosta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

M1:

1. Finavia katsoo, että lentoaseman ydinalueella sillä tulee olla tarvittaessa mahdollisuudet toimintojen muuttamiseen ja kehittämiseen joustavasti. Tämän varmistamiseksi Finavia katsoo, että lentoaseman ydinalue tulee olla Finavian päätäntävallan alaisena, eikä kaupungin

katualue voi ulottua keskeisten toimintojen alueelle. Tämän perusteella Finavia katsoo, että katualue voi ulottua Teletielle enintään Tutkatien liittymään asti. Tällä ratkaisulla Teletien pohjoisosassa, Lentäjäntiellä ja terminaalin edustalla vain kansirakenteen pilarit tms. välttämättömät rakenteiden paikat sisällytettäisiin asemakaavaan tai asiasta laadittaisiin muu sopimus. Tässä Finavia sitoutuisi varmistamaan kaupungin kanssa yhteistyössä, että mahdolliset muutokset katuverkossa eivät aiheuta ongelmia ratikan liikennöintiin tai raitiotien ylläpitoon.

2. Valmisteluaineistossa on esitetty Teletien katualue ratikkalinjan sijoittamisen vuoksi merkittävästi nykyistä tien aluetta leveämpänä. Finavia edellyttää, että kaupunki korvaa Finavialle pysäköintipaikkojen menetyksestä aiheutuvat menetykset ja rakennusten purkamisen tai siirtämisen kustannukset, sisältäen myös mm. korvaavien sijaintien rakennuslupamaksut ja huomioiden niiden tasearvo sekä muut kustannukset kuten ajoreittien siirrot.
3. Teletien molemmilla puolilla sijaitsee potentiaalisia rakentamispaikkoja. Finavia katsoo, että ratikan toteuttaminen ei saa estää näiden alueiden myöhempää mahdollista rakentamista.
4. Asemakaavamuutoksen otteessa on esitetty ajoneuvoliittymän kieltävää asemakaavamerkintää useisiin kohtiin. Finavia katsoo, että merkinnät heikentävät lentoasemanpitäjän etua, voivat estää rakennusten käyttöä ja vaikeuttavat toimintamuutoksiin varautumista ja tämän vuoksi nämä merkinnät tulee ensisijaisesti poistaa kokonaan.
5. Mikäli tulevaisuudessa terminaalia laajennetaan länteen, niin ratikan toteuttajan tulee sitoutua lyhentämään päätepysäkkiä tai siirtämään ratikkalinja ja sen päätepysäkki laajennuksen tieltä tarkoituksenmukaiseen paikkaan. Finavia katsoo, että mahdolliseen päätepysäkin lyhentämiseen tulee varautua huomioimalla tämä jo suunnitteluvaiheessa esimerkiksi vaihteiden sijoittamisessa. Finavia katsoo, että asiasta pitää laatia Vantaan kaupungin ja Finavian kesken kirjallinen dokumentti ennen kaavoituksen etenemistä.
6. Finavia toteaa, että ratikan suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnittävä erityistä huomiota siihen, että rakentaminen tapahtuu aiheuttaen mahdollisimman vähän haittaa ja häiriötä lentoaseman toiminnalle, liikenteelle ja laitteille.

Vastine:

1. *Kaupunki voi laatia katusuunnitelman vain omistamalleen tai omistukseensa tulevalle alueelle. Ratikan toteuttaminen tällä alueella vaatii katusuunnitelman. Nyt on laadittu katusuunnitelmat, jotka jatkuvat Lentäjänkujalle asti. Täten myös katualuetta tulee kaavoittaa Lentäjänkujalle asti, jotta katusuunnitelmat voidaan hyväksyä ja ratikka toteuttaa. Katusuunnitelmassa esitetään parannuksia myös kevyen liikenteen väyliin ja katuympäristön laatuun.*
2. *Katualueeksi muuttuvat alueet ja niillä sijaitsevat rakenteet, istutukset ja pysäköintipaikat ym. on inventoitu. Vantaan kaupunki lähestyy maanomistajia ostotarjouksella katualueiksi muuttuvien alueiden osalta ottaen huomioon edellä mainitun.*
3. *Teletien viereisten kiinteistöjen rakentamista ei ole estetty. Kun alueilla alkaa suunnitteluvaihe, tulee esimerkiksi kiinteistöille ajot suunnitella turvallisesti huomioiden ratikan tulevat liikennejärjestelyt.*
4. *Ajoliittymäkieltomerkinnät perustuvat ratikan katu- ja puistosuunnitelmiin. Liittymiä ei voida esittää kaikkialle katualueen varrelle, liikenneturvallisuus tulee huomioida suunnitelmissa. Ratikan raiteet kulkevat katualueen reunassa Teletien eteläreunassa. Raiteiden ylitykset tulee suunnitella hallitusti, jolloin ajoliittymäkieltomerkintöjä on perusteltua lisätä katualueen reunoille tarvittaviin kohtiin. Ajoliittymäkieltomerkintöjä on tarkastettu asemakaavaehdotukseen ja väljennetty joillakin kohdin.*
5. *Kaavassa on osoitettu varaus sillalla sijaitsevalle joukkoliikennekadulle, jolle sijoittuu ratikan raiteet ja päätepysäkki. Joukkoliikennekadun sisäiset ratkaisut, kuten vaihteiden sijainnit,*

ratkaistaan katusuunnittelussa eikä asemakaavassa. Tässä vaiheessa varaudutaan päätepysäkin sijoittamiseen terminaalin läheisyyteen. Jos päätepysäkkiä myöhemmin päätetään siirtää, voidaan myöhemmin tehdä kaavamuutos, jossa joukkoliikennekadun aluetta lyhennetään.

6. *Toteutuksen suunnittelua ei ratkaista asemakaavassa, mutta rakentamisen aikana huolehditaan siitä, että rakentamisen aikana aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa ympäröiville toiminnoille, liikenteelle ja olemassa oleville rakenteille ja laitteille.*

M2:

1. Lentäjäntien nykyisten rakennustemme ja suunniteltujen uudisrakennustemme toiminnalla on merkittävä rooli lentokenttäkaupungin elinvoimaisuudessa ja tulevassa menestyksessä. Rakennuksissa sijaitsevien työpaikkojen säilyttäminen edellyttää, ettei raitiotien ratkaisu heikennä toimistojen ja hotellien toimintaedellytyksiä ja niiden houkuttelevuutta. Raitiotien ratkaisun pitää tehdä mahdolliseksi olemassa olevien toimistojen ja hotellien toiminnan kehittäminen ja muutokset sekä toiminnan laajentaminen lisärakentamisella.
2. Lentoaseman raitiotien päättöterminaalin osalta valittu asemakaavaluonnoksen pohjana oleva ratkaisu, joka on sama kuin aiemmin nähtävillä olleissa katusuunnitelmaluonnoksissa esitetty ratkaisu, ei mahdollista kiinteistöjemme nykyistä ja tulevaa toimintaa, niihin liittyvää turvallista ja sujuvaa liikkumista sekä kaupallisten toimintojen menestymistä.
3. Lentäjäntielle siltarakenteelle päälle sijoittuva raitiotieterminaalisuunnitelma on aikanaan laadittu ja lukittu (vuonna 2019) ilman täsmällistä tietoa kiinteistöistämme ja niiden tulevaisuuden kehitystarpeista. Mikäli ARE maanomistajana ja kiinteistönomistajana olisi otettu aiemmin mukaan, ratkaisussa olisi voitu ottaa huomioon tässä ja aiemmissa mielipiteissä esitetyt huolemme huomioon riittävän ajoissa.
4. Raitiotiesilta aiheuttaa merkittävän näkymä- ja valoisuushaitan rakennustemme kolmelle alimmalle kerrokselle ja sillan yläpuoliset rakenteet aiheuttavat ainakin osittaista haittaa hotelli- ja toimistorakennustemme neljälle, jopa viidelle katupuolen alimmista kerroksista. Lisäksi ahdas katutila ja sen ylitse vinottain kaartuva nouseva siltakansi kadun keskelle sijoittuvine pilareineen heikentävät näkyvyyttä, vaikeuttavat orientoitavuutta ja ovat turvallisuusriski, etenkin kun alueella on runsaasti erityyppistä liikennettä ja useita lähekkäin sijaitsevia liittymiä. Erityisen ongelmalliseksi voi muodostua kriittisten hälytysajoneuvojen kulku. MRL asettaa vaatimukset turvallisesta ja viihtyisästä elinympäristöstä. Kaavalla tulee luoda turvallista ja viihtyisää elinympäristöä eikä kaavalla saa heikentää jo kaavoitetun ja toteutetun alueen turvallisuutta tai viihtyisyyttä. Kaavan tulee luoda edellytykset liikenteen riittävälle ja turvalliselle järjestämiselle. Ehdotettu asemakaavahanke johtaa kaavoitetun ympäristön turvallisuuden, toiminnallisuuden ja viihtyvyyden olennaiseen heikentymiseen.
5. Hyvin lähellä ARE:n omistamien rakennusten seinälinjaa ja usean metrin korkeudessa tapahtuva raitiotieliikenne voi aiheuttaa rakennuksiimme sellaista runkoääntä tai -tärinää ja raitiotieliikenne kaarrekiskoineen sellaista liikennemelua, että ne merkittävästi haittaavat rakennuksessa työskentelyä tai yöpymistä, vaurioittavat tärinäherkkiä laitteita aiheuttaen mahdollisesti vaaratilanteita, ja lisäksi estävät suunnitellun hotellitoiminnan laajentamisen rakennuksessa. Rakennustemme suunnittelussa ei ole otettu huomioon raitiotiemelua tai runkomelua tai -tärinää.
6. Ratkaisun onnistuminen edellyttää panostusta ratkaisun kokonaisarkkitehtuuriin, valaistukseen sekä esteettömyyteen ja yleiseen käyttäjäkokemukseen paitsi raitiotien siltakannen yläpuolisen tason ratkaisuissa, myös kannen alapuolen ja sen ulkopuolisten jalkakäytävien, suojateiden ja liittymien ratkaisuissa. Opastuksen on oltava selkeää. Toistaiseksi näkemämme ratkaisut eivät ole vakuuttaneet ratkaisun olevan kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen. Suunnitelmat kaipaavat jatkokehittämistä sekä toteutuksessa tähän osoitettuja taloudellisia panostuksia.

7. Esitämme raitiotien päättöterminaalin sijainniksi P6 pysäköintialuetta. Ratkaisua on selvitetty jo aiemmin ja esitämme sen uudelleen harkitsemista ja jatkokehittämistä. Myös Finavia on vuonna 2019 Vantaan raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä antamassaan lausunnossa ehdottanut kyseistä sijaintia.

8. ARE maan- ja kiinteistönomistajana otettiin mukaan suunnittelutyöhön vasta alkuvuonna 2022. Mikäli meidät olisi kutsuttu muiden maanomistajien tavoin mukaan jo useita vuosia aikaisemmin, olisi perusteltu huolemme voitu ottaa aikaisemmassa suunnittelussa huomioon. Asemakaavoituksen perusteisiin kuuluu vaatimus maanomistajien mahdollisuudesta vaikuttaa kaavoitusprosessiin sen alusta lukien. MRL:n mukaan tämä mahdollisuus tulee turvata kaikille maanomistajille yhtäläisesti. Koska tällaisia keskusteluja ei ARE:n kanssa ole käyty, kuin vasta 2022 alusta lukien, ei asemakaavan valmistelu välttämättä täytä MRL:n asettamia vaatimuksia maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta.

Kaavoittajan vastine:

1. *Lentäjäntien varrella ja terminaalin päädyssä sijaitsevaa liikekiinteistön rakennusta on mahdollista laajentaa nykyisestä, laajennusvara on huomioitu kaavan katualueen rajauksessa. Ratikan siltarakenne sijoittuu nykyisen olemassa olevan Lentäjäntien päälle. Ratikan pysäkki tulee sijoittumaan hyvälle sijainnille toimistojen työntekijöitä ja hotellien asiakkaita ajatelle ja tukee kyseisiä toimintoja saavutettavuuden paranemisen kautta.*

2. *Ratikan pysäkki tulee sijoittumaan hyvälle sijainnille toimistojen työntekijöitä ja hotellien asiakkaita ajatelle ja tukee kyseisiä toimintoja sekä alueen kaupallisia palveluita saavutettavuuden paranemisen kautta.*
3. *Avia Real Estate Oy on perustettu syyskuussa vuonna 2021, joten tätä ennen emme ole voineet olla yhtiöön yhteydessä. Yhteistyö on tehty Finavia Oy:n kanssa, joka on edustanut maanomistajaa. Yhteistyössä Finavia Oy:n kanssa on tehty selvitys lentoaseman reitistä, joka on valmistunut 2.7.2020, ja selvityksen tuloksena esitettiin lentoasemalle nykyistä siltaratkaisua. Yhteisiä kokouksia ARE:n, Vantaan kaupungin ja ratikan suunnitteluorganisaation kanssa on järjestetty lukuisia vuoden 2022 ja 2023 alun aikana. Asemakaavaehdotuksesta on julkaistu vuorovaikutusmateriaali maaliskuussa 2023, ja se on lähetetty maanomistajalle (sekä ARE että Finavia) kommenteille.*
4. *Tarvittavat tilavaraukset esim. rakennusten kunnossapidolle on otettu huomioon katusuunnitelmissa. Hyvällä ja riittävällä valaistuksella haittoja voidaan poistaa ja luoda näkymistä miellyttävämmät. Ikkunoiden eteen ei muodostu yhtenäistä estettä muuten kuin siltakannen osalta. Raitiovaunun liikennöinti vastaa näkemähaittana tavallista katunäkymää. Kaikki kadut suunnitellaan lähtökohtaisesti turvallisiksi sekä niin, että pelastusreitit ovat toimivia. Toteutuksen suunnittelua ei ratkaista asemakaavassa, mutta rakentamisen aikana huolehditaan siitä, että rakennuksia pysyttyään käyttämään mahdollisimman häiriöttä. Raidehankkeilla on huomattu olevan positiivinen vaikutus kaupunkikehitykseen sekä alueiden imagoon ja kysyntään. Raitiotiesillalle on annettu asemakaavassa lukuisia turvallisuuteen ja kaupunkikuvaan liittyviä määräyksiä. Kaavassa esitetyille katualueille laaditaan katusuunnitelmat, joissa suunnitellaan katuympäristö laadukkaaksi ottaen huomioon muun muassa katuvihreälle, turvalliselle liikenneympäristölle ja toimiville ja turvallisille kevyen liikenteen väylille tarvittavat tilavaraukset.*

5. *Raitiotiehanke suojaa viereiset olemassa olevat rakennukset melulta, tärinältä ja runkomelulta aina kun selvitysten mukaan riskejä ohjearvojen ylitykselle on. Hankkeessa on tehty kattavat melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset. Hankkeessa on voitu ottaa huomioon jo olemassa olevat tai suunnitteilla olevat rakennukset. Myöhemmin suunniteltavien rakennusten tai olemassa olevien rakennusten laajennusten osalta hankkeiden tulee huomioida raitiotien aiheuttama melu ja tärinä.*

6. *Asemakaavassa ei ratkaista valaistukseen, suojateiden sijaintiin, katuympäristön esteettömyyteen tai opastuksiin liittyviä asioita. Kaavassa on siltarakenteelle annettu määräys, että "aluetta suunniteltaessa ja toteutettaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus, esteettömyys ja taiteen käyttö. Turvallisuus ja esteettömyys on huomioitava myös sillan alapuolisilla alueilla"*
7. *Yhteistyössä Finavia Oy:n kanssa on tehty selvitys lentoaseman reitistä, joka valmistunut 2.7.2020, ja selvityksen tuloksena esitettiin lentoasemalle nykyistä siltaratkaisua.*
8. *Avia Real Estate Oy on perustettu syyskuussa vuonna 2021, tätä ennen yhteistyötä on tehty Finavia Oy:n kanssa. Yhteisiä kokouksia ARE:n, Vantaan kaupungin ja ratikan suunnitteluorganisaation kanssa on järjestetty lukuisia – jopa enemmän kuin muiden maanomistajien kanssa. Asemakaavaehdotus perustuu ratikan katu- ja puistosuunnitelmiin, joihin ARE:lla on ollut mahdollisuus esittää mielipiteitään suunnittelun edetessä. Asemakaavoituksen vireille tulosta on lähetetty tiedote maanomistajalle (vuonna 2020, jolloin tiedote lähetettiin Finavia Oy:lle), osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta vastaanotettiin mielipide, joten kaavoituksen vireille tulo on tullut maanomistajalle tiedoksi. Asemakaavaehdotuksesta on julkaistu vuorovaikutusmateriaali maaliskuussa 2023, ja se on lähetetty maanomistajalle (sekä ARE että Finavia) kommenteille. Maanomistajilta vastaanotettiin mielipiteet ja ne on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Maanomistajia on kaavahankkeessa kohdeltu yhdenvertaisesti MRL:n vaatimusten mukaisesti.*

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja 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 konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. 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 vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:
rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

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

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

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutoksella kaavoitetaan katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat muodostettavalle katualueelle.

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 ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Lentoaseman ja Teletien kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 17.12.2021, 15.9.2022 ja 19.9.2022 Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

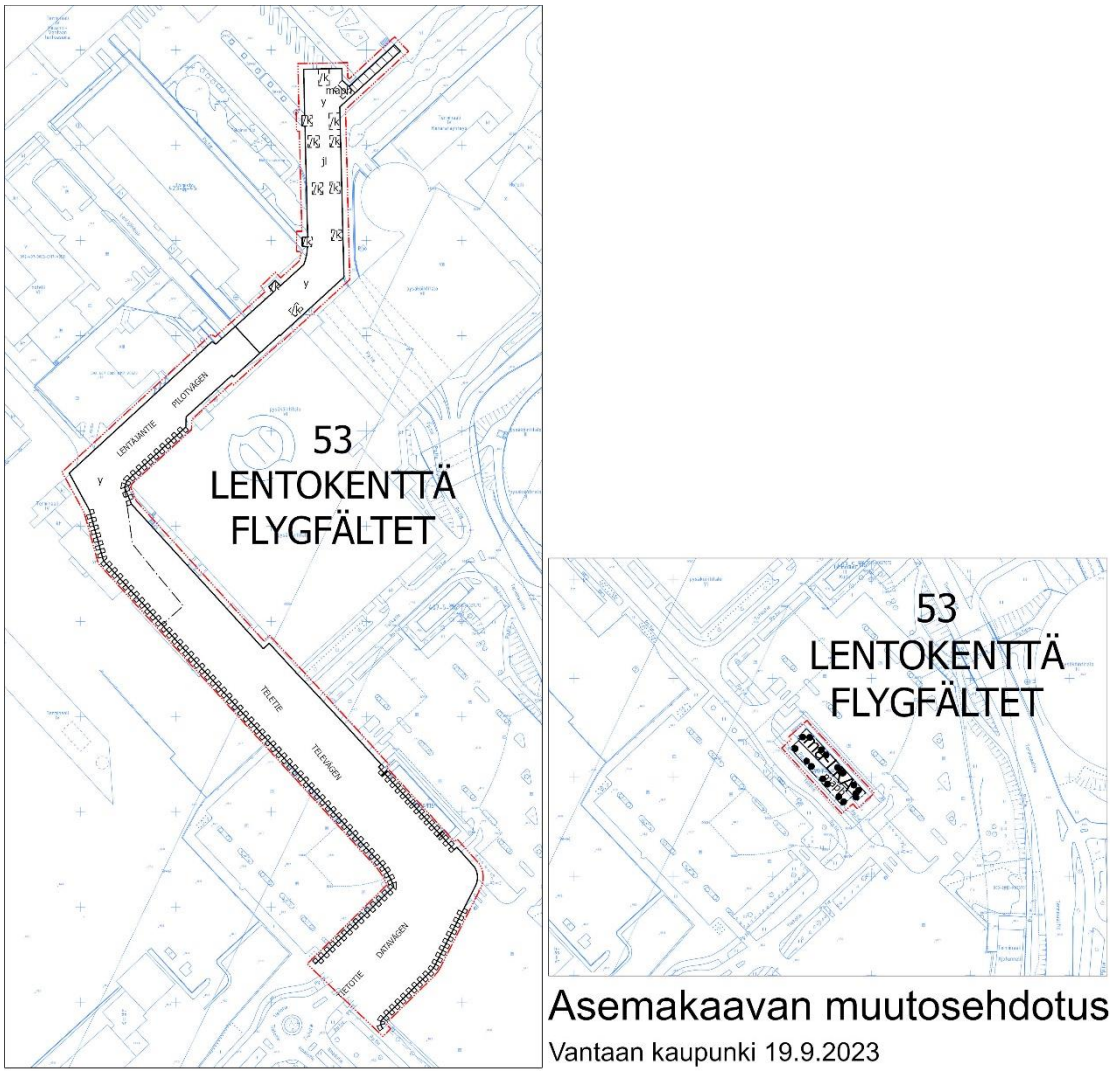
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella kaavoitetaan uutta katualuetta Tietotielle, Teletielle ja Lentäjäntielle. Katualueen levennykset perustuvat 17.12.2021 sekä 15.9. ja 19.9.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin. Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 1,79 ha.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttätoimintojen aluetta (LL) katualueeksi. Ajoneuvoliittymäkieltoja lisätään Tietotien, Teletien ja Lentäjäntien varrelle. Telentien ja Lentäjäntien katualueelle on osoitettu ylitys (y) pikaraitiotien sillalle. Lentäjänkadun risteyksen pohjoispuolinen osa Lentäjäntiestä on osoitettu joukkoliikenteelle varatuksi kaduksi (jl), jolla sijaitsee ratikan sillalle varattu aluevaraus ylitykselle (y), yleiselle jalankululle varattu alueen osa, josta ratikan sillalta laskeudutaan terminaalille, sekä ohjeellinen tila maanalaisista tiloista maanpinnalle johtavia rakenteita varten (maph). Joukkoliikenteelle varatun kadun alapuolinen alue jää lentokenttäalueeksi (LL). Kaavassa mahdollistetaan kolmiulotteisten kiinteistöjen muodostaminen. Ratikan silta tulee sijoittumaan korkeudelle 4,4-15,5 metriä maanpinnan yläpuolelle muodostettavan ja Vantaan kaupungin omistukseen tulevan kiinteistön alueelle.

Maanalaisen asemakaavan muutoksella muutetaan Teletien varrella sijaitseva maanalaisen rautatieaseman merkintä korttelialueeksi, jotta kolmiulotteisen kiinteistön muodostaminen mahdollistuisi.



Kuva 189. Ote kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Maanpäällisen kaava-alueen pinta-ala on 1,79 ha. Maanalaisen kaavan pinta-ala on 532 m^2.

Liikennealueita on yhteensä 1,79 ha.

Katualueita on 1,46 ha, joukkoliikennekatua 0,3 ha.
Lentokenttätoimintojen alue pienenee 1,79 ha.

Maanalaisen rautatieaseman alueen pinta-ala on 532 m^2.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, hulevesien ja työmaavesien hallintaan sekä katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyviä määräyksiä. Lisäksi ratikan sillan ja maanalaisen rautatieaseman rakentamiseen on annettu turvallisuuteen ja kaupunkikuvaan liittyviä määräyksiä.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen

kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu katualueista sekä maanalaisen rautatieaseman alueesta.

Katualueet

Asemakaavamuutoksella kaavoitetaan uutta katualuetta Tietotielle, Teletielle ja Lentäjäntielle. Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 15.9.2022 ja 19.9.2022 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Osalle korttelialueiden rajoja on osoitettu katusuunnitelmaluonnosten perusteella ajoneuvoliittymäkieltomerkintä. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Sillalle johtavat ajoluiskat saa sijoittaa katualueelle. Teletien ja Lentäjäntien katualueelle on osoitettu ratikan sillalle varattu aluevaraus ylitykselle (y).

Joukkoliikennekatu

Lentäjänkadun risteyksen pohjoispuolinen osa Lentäjäntiestä on osoitettu joukkoliikenteelle varatuksi kaduksi (jl), jolla sijaitsee ratikan sillalle varattu aluevaraus ylitykselle (y), yleiselle jalankululle varattu alueen osa, josta ratikan sillalta laskeudutaan terminaalille, sekä ohjeellinen tila, johon saadaan sijoittaa maanalaisista tiloista maanpinnalle tai rakennukseen johtavan portaan, hissiyhteyden, hätäpoistumistien, ilmanvaihtokuilun ja näihin liittyvät tekniset tilat suojavyöhykkeineen (maph). Joukkoliikennekatu tulee sijoittaa sillalle. Joukkoliikennekadun alapuoliselle osalle saa sijoittaa pilareita. Pilarit saavat ulottua maanalaisiin tiloihin. Sillan pilareita varten on osoitettu myös kunnan tarpeisiin varattuja ohjeellisia rakennusalan osia (/k). Sillan pilarit on huomioitava sillan alapuolisten ja viereisten alueiden suunnittelussa. Pilareiden tarkempi sijainti ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Joukkoliikennekadun alueelle saa muodostaa kolmiulotteisen kiinteistön maanpinnan tasolta katsottuna korkeudelle 4,4-15,5 metriä.

Maanalainen rautatiealue

Maanalaisella asemakaavamuutoksella muutetaan maanalaiselle rautatieasemalle varattu alueen osa (ma-LRas) maanalaiseksi rautatieasemaksi (ma-LRA). Muutoksen myötä alueelle muodostuu asemakaavan käyttötarkoitusalue, jonka mahdollistaa kolmiulotteisen kiinteistön muodostamisen. Kaavassa lisätään määräys kolmiulotteisten kiinteistöjen muodostamisesta.

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 kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä 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 tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Aviapoliksen alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 500 000 m^2. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta. Lisäksi kaavalla mahdollistetaan ratikan sillan rakentaminen Lentäjäntien päälle. Ratikan silta ja sille johtava ramppi tulee olemaan alueen kaupunkikuvaa muuttava rakennelma. Sillan rakenteisiin liittyen on annettu kaupunkikuvallisia määräyksiä. Sillalla tulee muun muassa toteuttaa taidetta, turvallisuus huomioiden. Sillan alapuolisilla alueilla on huomioitava turvallisuus ja tarpeellinen valaistustaso.

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



Kuva 20. Raidealueen esimerkkitoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).

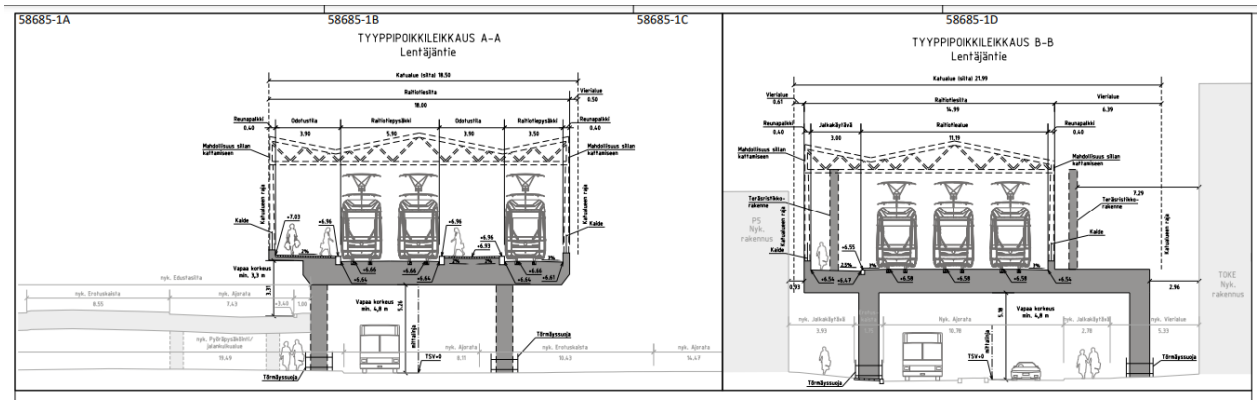
Alustavien katusuunnitelmaluonnosten *(Ramboll 15.9.2022 ja 19.9.2022)* perusteella uutta katualuetta osoitetaan Teletielle ja Lentäjäntielle. Kaava-alueelle sijoittuu yksi raitiotien pysäkki, Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalin yhteyteen.

Alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa (*Ramboll 15.9.2022 ja 19.9.2022)* on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (eriväriä betonikiviä, nurmikiviä) sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Ratikkasillan alle sijoittuu Lentäjäntien ajokaistat henkilö- ja kuljetusliikennettä varten sekä kevyen liikenteen väylät. Silta tulee sijoittumaan noin 5 metrin korkeuteen maanpinnan tasolta.

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

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.



Kuva 191. Poikkileikkaus lentokentän päädyn ratikkasillasta. (Ramboll 0y 15.9.2023)



Kuva 22. Havainnekuva Lentäjäntieltä sillan alapuolelta. (Ramboll Oy 2.8.2023)



Kuva 23. Havainnekuva Lentäjäntieltä. (Ramboll Oy 25.8.2023)

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

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

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Virkistys

Kaavalla ei ole vaikutusta lähiympäristön virkistysalueisiin tai niiden käyttöön.

Kulttuuriperintö

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

Liikenne

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Tietotiellä, Teletiellä ja Lentäjäntiellä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Teletien katualueen eteläpuolella ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Lentäjäntielle tultaessa raitiotie nousee ratikan sillalle autoliikenteen yläpuolelle. Ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään Tietotien ja Teletien varrelle.

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

Joukkoliikenne

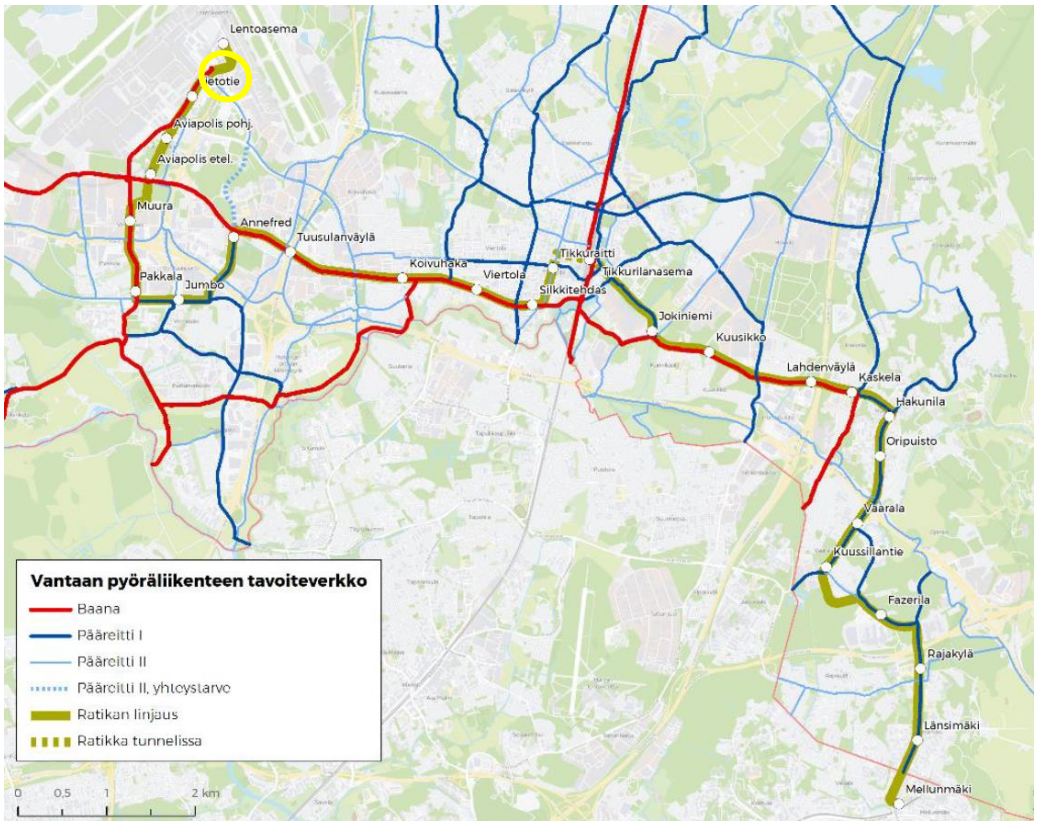
Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (Vantaan ratikan 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 raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu 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 Tietotien ja Teletien varrelle on määritelty pyöräilyn baana, jonka tavoitteena on mahdollistaa nopea ja sujuva yhteys aluekeskusten välillä. Pyöräilyn baana tulee Tietotieltä ja kääntyy Teletieltä Tutkatielle jatkuen terminaalille. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.



Kuva 204. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Lentoaseman ja Teletien kaava-alue on osoitettu kuvassa keltaisella ympyrällä.

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

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

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

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

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

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

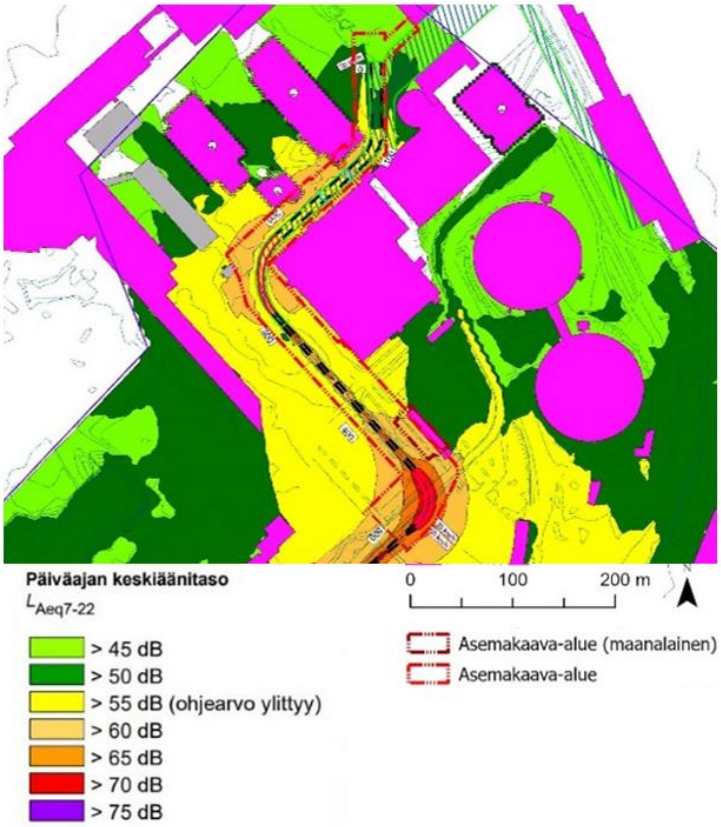
Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä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

Ympäristöhäiriöt

Melu

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

Paaluvälillä 0–2900 on hotelli sekä liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksia. Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Julkisivuihin kohdistuvat suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on 82 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 45 dB toimistorakennuksissa ja 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB hotellirakennuksessa eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB.



Kuva 215. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella. (Sitowise 31.1.2023) Kaava-alue näkyy kuvassa punaisella pistekatkoviivalla.

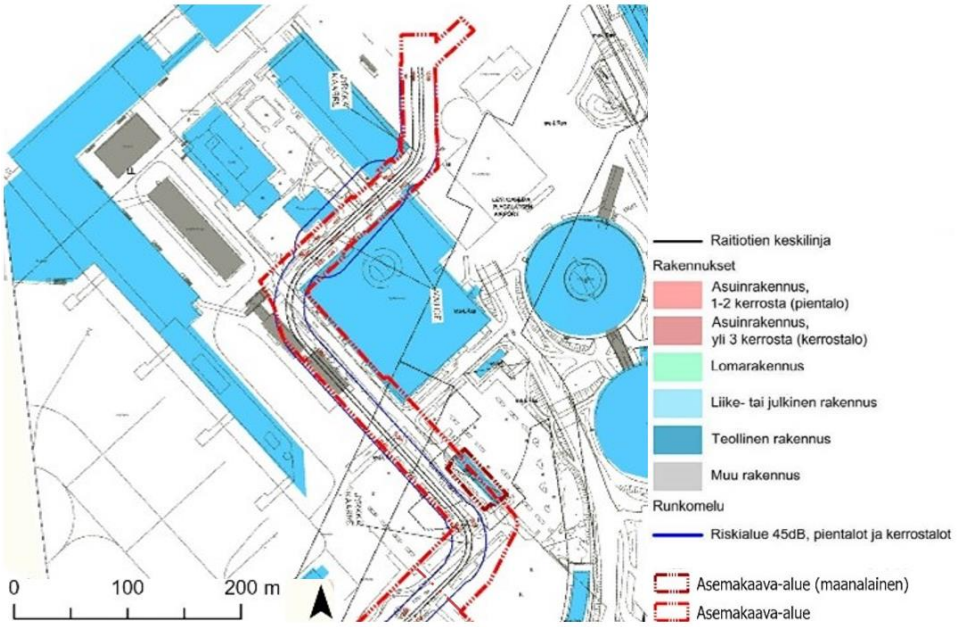
Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (*Sweco, 17.2.2023*) mukaan osa liike- tai julkisista rakennuksista sijoittuu runkomelun riskialueelle (45 dB).

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

otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

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



Kuva 226. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Lentoaseman ja Teletien kaava-alueella. (Sweco, 17.2.2023) Kaava-alueen rajaus on esitetty punaisella viivalla.

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

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

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

*Kuva 237. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.*

Ilmanlaatu

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

Maaperän pilaantuneisuus

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

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

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

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

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

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

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

Maa- ja kallioperä

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

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

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

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

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

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

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

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

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

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

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

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa 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 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-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 tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Uutta katualuetta muodostuu Tietotielle, Teletielle sekä Lentäjäntielle. Kadut nimetään kaavassa Tietotieksi, Teletieksi ja Lentäjäntieksi. Joukkoliikennekadun sillasta järjestetään myöhemmin ilmoitettavana ajankohtana nimikilpailu ja nimi valitaan ja hyväksytään nimistötoimikunnassa ja päivitetään ajantasakaavaan.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023. Koko ratikkahankkeesta on tehty investointipäätös vuoden 2023 keväällä. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Merja Häsänen	aluearkkitehti, vs.
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Helena Muukkonen	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä syyskuuta 2023

Merja Häsänen
aluearkkitehti, vs.

Tea Taponen
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	31.08.2023
Kaavan nimi	002462 Lentokenttä 53 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002462
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,7850	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	1,7850

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,7850**	**100,0**	**0**		**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,7850	100,0	0		0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,7850**	**100,0**	**0**		**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,7850	100,0	0		0,0000	0
L			0			0
Kadut	1,4575	81,7	0		1,4575	0
Joukkol.kadut	0,3275	18,3	0		0,3275	0
LL	0,0000		0		-1,7850	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	20.03.2023
Kaavan nimi	002462ma Lentokenttä 53 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002462ma
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]		**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,0532	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,0532

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

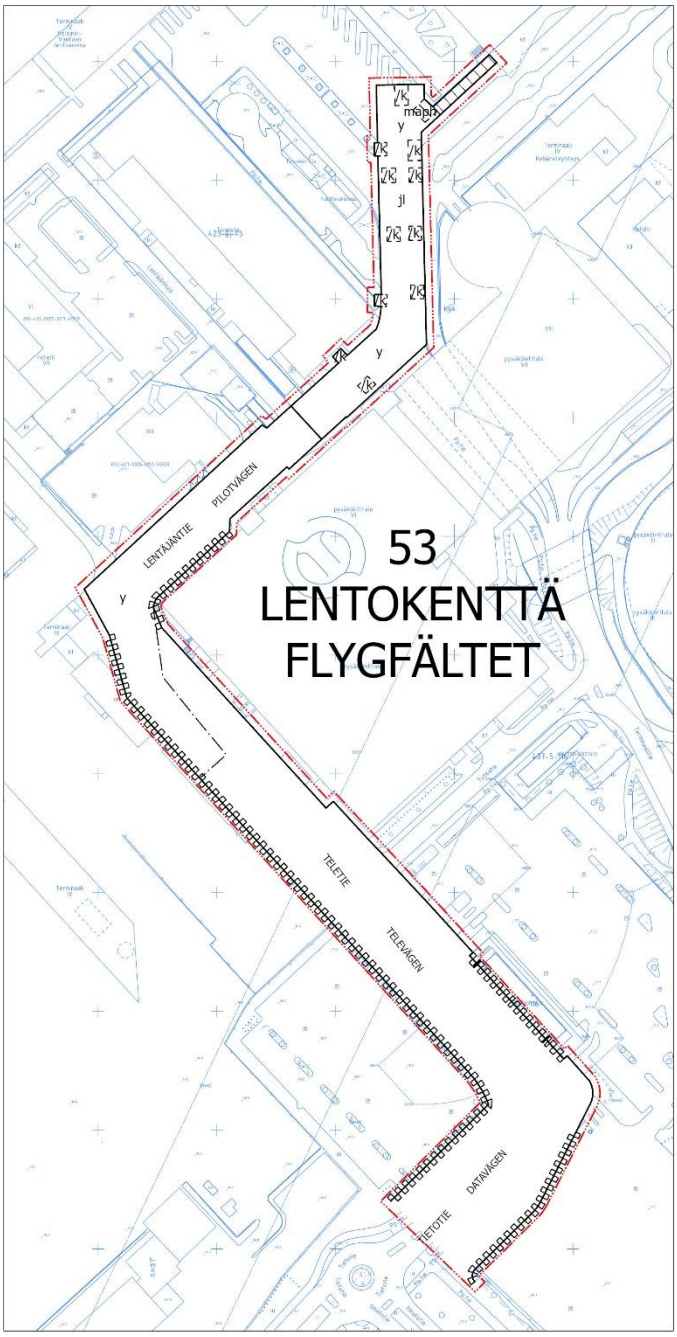
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,0532**		**0**		**0,0532**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0532	100,0	0		0,0532	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

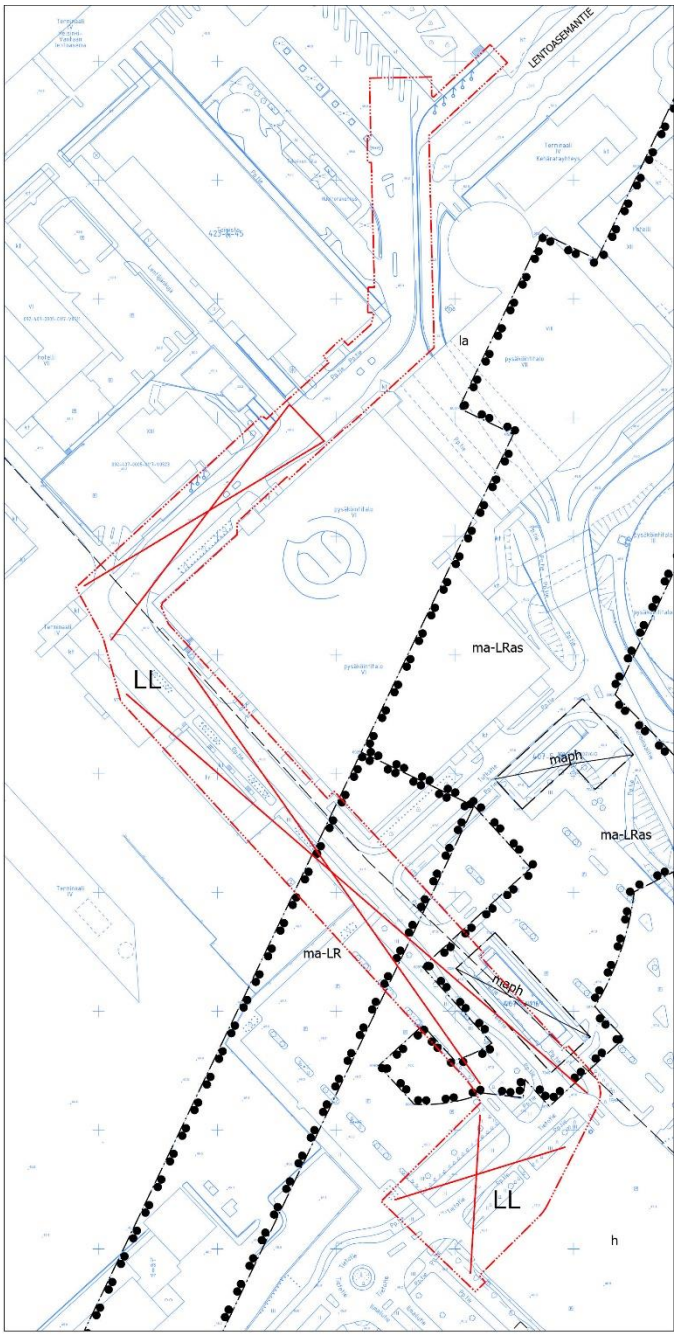
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

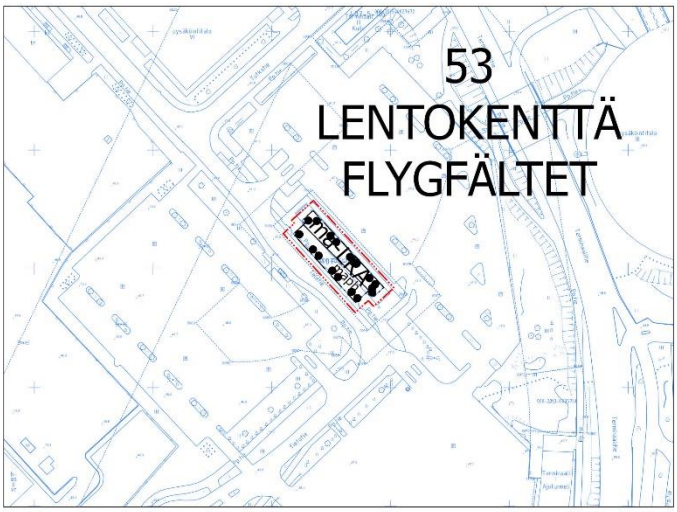
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

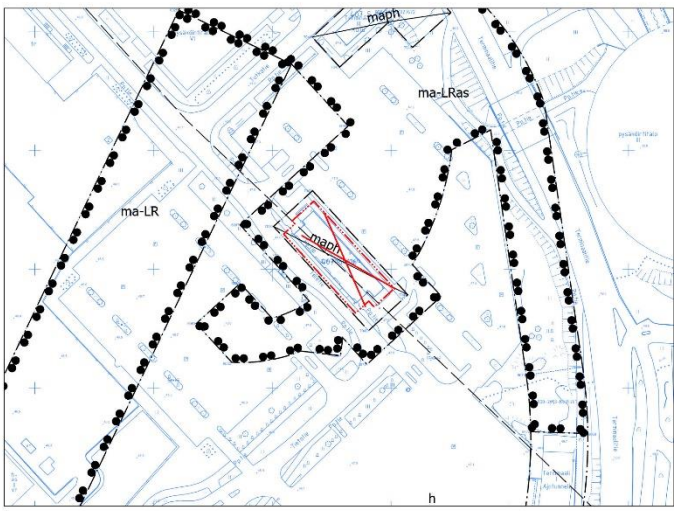
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,0532**		**0**		**0,0532**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0532	100,0	0		0,0532	0
ma-LRA	0,0532	100,0	0		0,0532	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						









Asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki 19.9.2023

Poistettavat merkinnät

Metriä
0 25 50 100 150

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002462
002462ma

Päiväys
Datum

19.9.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ

Vanda stad

Vandaspåran: Flygplatsen och Televägen

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET

Asemakaavan muutos
Katualueet.

Maanalaisen asemakaavan muutos
Maanalainen rautatieasema.

1:2000

Ändring av detaljplanen
Gatuområden.

Ändring av underjordiska detaljplanen
Underjordisk järnvägsstation.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
53	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
LENT	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
TELETIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	Ohjeellinen rakennusala.	**Riktgivande byggnadsyta.**
ma-LRA	**Maanalainen rautatieaseman alue.**	**Underjordisk järnvägsstationsområde.**
	Alueelle sijoitetaan aseman tarvitsemat laituri- ja odotustilat kulkuyhteyksineen sekä aseman tarvitsemat tekniset tilat ja muuntamot suojavyöhykkeineen.	I området placeras av stationen erfordrade perronger och väntrum med passager samt tekniska utrymmen och transformatorstationer med skyddszoner.
	Asema on toteutettava kaupunkikuvaltaan, arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisena, valoisana ja viihtyisänä.	Stationen ska realiseras så att det till sin stadsbild, arkitektur och sina material håller hög standard, är ljus och trivsam.
	Aluetta suunniteltaessa ja toteutettaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus, esteettömyys ja taiteen käyttö.	Vid planering och byggande av området ska säkerhet, tillgänglighet och konstanvändning beaktas.

Maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille, maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä puistoille, kaduille tai tekniselle verkostolle.	De underjordiska utrymmena ska placeras, schaktas och armeras så att inte det eller byggandet av dem medför skada för byggnader, underjordiska utrymmen eller konstruktioner eller för parker, gator eller det tekniska närverket.
Rata tulee suunnitella ja rakentaa niin, ettei junaliikenne aiheuta haitallista tärinää tai runkomelua nykyiselle eikä asemakaavan hyväksymisajankohtana voimassa olevissa asemakaavoissa tai yleiskaavoissa suunnitellulle maankäytölle.	Banan ska planeras och byggas så att inte tågtrafiken orsakar skadliga vibrationer eller stomljud för den nuvarande markanvändningen eller för den markanvändningen som anvisats i de under tidpunkten för detaljplanens godkännande gällande detaljplanerna eller generalplanerna.
Rakentaminen ei saa aiheuttaa rakennuksille, kasvillisuudelle tai vedenhankinnalle haitallista pohjaveden pinnan alenemista eikä pohjaveden laadun huononemista.	Byggandet får inte ge upphov till en för byggnaderna, växtligheten eller vattenskaffningen skadlig sänkning av grundvattennivån eller försämring av kvaliteten på grundvattnet.
Maanlaisten tilojen yläpuolella olevilla alueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta haittaa junaliikenteelle, maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostolle.	Vid byggande och schaktning i områden ovanför de underjordiska utrymmena ska placeringen av de underjordiska utrymmena och konstruktionernas skyddsavstånd tas i beaktande på så sätt att det inte medförs någon olägenhet för tågtrafiken, de underjordiska utrymmena, konstruktionerna eller vattenförsörjningsnätverket.
Maanalaisten tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla.	De underjordiska utrymmenas utgångar och räddningsvägar till markytan ska planeras och verkställas på ett sätt som godkänts av räddningsmyndigheterna.
Maanalainen rautatieasema tulee varustaa automaattisella sammutuslaitteistolla.	Den underjordiska järnvägsstationen ska förses med en automatiks släckanläggning.
Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilyttämisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.	Innan det beviljas tillstånd för byggande eller schaktning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningsnivån också bibehålls i utrymmen som ligger utanför tillståndsområdet då det underjordiska utrymmet står i anslutning till dem.
Rakennettaessa maanalaisia tiloja olemassa olevien tilojen kautta, tulee olemassa olevien tilojen käytön henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana.	Då byggandet av underjordiska utrymmen genomförts via redan existerande utrymmen ska personsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivån för användningen av de befintliga utrymmena säkerställas under arbetets gång.
Katu.	**Gata.**
Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	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.
Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
Sillalle johtavat ajoluiskat saa sijoittaa katualueelle.	Körrampen som leder till bron får placeras i gatuområdet.
jl **Joukkoliikenteelle varattu katu.**	**För kollektivtrafik reserverad gata.**
Alue on varattu pikaraitiotielle.	Området är reserverat för en snabb spårvagnsväg.
Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	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.
Joukkoliikennekatu tulee sijoittaa sillalle.	Gatan reserverad för kollektivtrafik ska placeras på en bro.
Joukkoliikennekadun alapuoliselle osalle saa sijoittaa pilareita. Pilarit saavat ulottua maanalaisiin tiloihin.	Pelare får placeras under gatan som är reserverad för kollektivtrafik. Pelarna får sträcka sig in i underjordiska utrymmen.
Alueelle saa muodostaa kolmiulotteisen kiinteistön maanpinnan tasolta katsottuna korkeudelle 4,4-15,5 metriä.	En tredimensionell fastighet kan skapas i området på en höjd av 4,4-15,5 meter sett från marknivå.
Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.	**För allmän gångtrafik reserverad del av område.**
Jalankululle varattu alueen osa saa ulottua maanpinnan tasolle.	För gångtrafik reserverad del av område får sträcka sig till marknivå.
Yleisen jalankulun alueen osalla huoltoajo on sallittu.	För allmän gångtrafik reserverad del av område är

002462

3/3

y

Ylitys.

Alue on varattu pikaraitiotien sillalle.

Sillan alapuolinen vapaa korkeus tulee olla vähintään 4,4 metriä.

Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilyttämisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.

Maanlaisten tilojen yläpuolella olevilla alueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta haittaa junaliikenteelle, maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostolle.

Maanalaisiin tiloihin ulottuvat rakenteet on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille, maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä kaduille tai tekniselle verkostolle.

Rakennettaessa maanalaisissa tiloissa olemassa olevien tilojen kautta, tulee olemassa olevien tilojen käytön henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana.

Aluetta suunniteltaessa ja toteutettaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus, esteettömyys ja taiteen käyttö. Turvallisuus ja esteettömyys on huomioitava myös sillan alapuolisilla alueilla.

Övergång.

Området är reserverat för en snabb spårvagnsvägbro.

Den fria höjden under bron ska vara minst 4,4 meter.

Innan det beviljas tillstånd för byggande eller schaktning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningsnivån också bibehålls i utrymmen som ligger utanför tillståndsområdet då det underjordiska utrymmet står i anslutning till dem.

Vid byggande och schaktning i områden ovanför de underjordiska utrymmena ska placeringen av de underjordiska utrymmena och konstruktionernas skyddsavstånd tas i beaktande på så sätt att det inte medförs någon olägenhet för tågtrafiken, de underjordiska utrymmena, konstruktionerna eller vattenförsörjningsnätverket.

De konstruktionerna som sträcker sig till underjordiska utrymmen ska placeras, schaktas och armeras så att inte det eller byggandet av dem medför skada för byggnader, underjordiska utrymmen eller konstruktioner eller för gator eller det tekniska närverket.

Då det byggs i underjordiska utrymmen via redan existerande underjordiska utrymmen ska personsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivån för användningen av de befintliga utrymmena säkerställas under arbetets gång.

Vid planering och byggande av området ska säkerhet, tillgänglighet och konstanvändning beaktas. Säkerhet och tillgänglighet ska tas till hensyn också i området under bron.

maph

Ohjeellinen tila maanalaisista tiloista maanpinnalle johtavia rakenteita varten.

Tilaan saa sijoittaa maanalaisista tiloista maapinnalle tai rakennukseen johtavan portaan, hissiyhteyden, hätäpoistumistien, ilmanvaihtokuilun ja näihin liittyviä teknisiä tiloja suojavyöhykkeineen

Maanpäälliset rakenteet on sovitettava kaupunkikuvaan ja ympäristöön.

Ett riktgivande utrymme för strukturer som leder från de underjordiska utrymmena upp till markytan.

I utrymmet får det placeras en trappa, hissförbindelse, nödutgång eller ett ventilationsschakt som leder från de underjordiska utrymmena upp till markytan eller in i byggnaden samt tekniska utrymmen inklusive skyddszoner i anslutning till dessa.

Konstruktioner ovan jord ska anpassas till stadsbilden och miljön.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

/k

Alue on varattu kunnan tarpeisiin.

Alueelle saa sijoittaa joukkoliikennesillan pilareita. Pilarit saavat ulottua maanalaisiin tiloihin.

Området är reserverat för kommunens behov.

I området får placeras pelare för kollektivtrafik reserverad gata. Pelare tillåts sträcka sig in i underjordiska utrymmen.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

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

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

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

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.

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

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET

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

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

Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.

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

KOLMIULOTTEINEN KIINTEISTÖ

Kaava-alueelle voidaan muodostaa maanalaisia ja maanpinnan yläpuolisia kiinteistöjä.

TREDIMENSIONELL FASTIGHET

Underjordiska fastigheter och fastigheter ovanpå markytan kan bildas i planområdet.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

9 § **081700 Korson keskustan kaavarunko / 81 Korso, 83 Metsola / SP**

VD/13726/10.02.04.00/2022
SP/MJA/MAI/LLÖ/VIK

Korson keskustan kaavarunko tarkastelee Korson keskustan kehitystä noin vuoteen 2050 saakka. Se ohjaa alueen kasvua noin 100 000 kem² asuinrakentamiseen eli 2 000 uuteen asukkaaseen asti. Keskusta-alueen tiivistäminen toisi alueelle uusia työpaikkoja ja palveluita. Uusi rakentaminen osoitetaan etenkin radan varren vajaakäyttöisille tai rakentamattomille alueille sekä keskustan länsipuolelle. Oleva viheralue- ja kävelyverkosto säilytetään ja sitä vahvistetaan.

Kaavarunko koskee osia Korson suuralueen kaupunginosista 81 Korso ja 83 Metsola. Kaavarungon aluerajaus vastaa pääpiirteissään yleiskaava 2020:n mukaista keskustatoimintojen aluetta (C).

Kaavarungon suunnittelualue on kooltaan noin 58 hehtaaria. Se kattaa kävellen saavutettavia kortteleita Korson aseman ympäristössä. Kaavarunkoalue rajautuu lännessä Ankkapuistoon, etelässä Kulomäentiehen ja idässä Otavantiehen. Pohjoisessa kaavarunkoalue päättyy Toyotan tehdasalueeseen ja radan varren teollisiin kortteleihin.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut arkkitehtitoimisto Tengbom Oy konsulttina sekä Sitowise Oy ja Realidea Oy alikonsultteina.

Tavoitteet työlle
Kaavarungon tavoitteena on luoda Korson keskustasta tiivis, kylämäinen, viihtyisä, vehreä, käveltävä ja kestävästi saavutettava sekä ihmisen mittakaavainen alue sekä osoittaa täydennysrakentamisen mahdollisuudet sekä esittää suuntaviivat ydinkeskustan kehittämiselle. Kaavarunkotyön tavoitteena on myös viestiä alueen tulevasta kehityksestä ja siten innostaa toimijoita alueen kehittämiseen.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 7.12.2022.
Kaavarungon vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 7 kappaletta. Lisäksi kaupunki laati Korso keskusta-aluetta ja sen ympäristöä koskien kaikille avoimen verkkopohjaisen kyselyn, joka oli avoinna 7.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana. Kyselyyn saatiin valmiiksi merkittyjä vastauksia noin 450 kappaletta sekä keskeneräiseksi jääneitä vastauksia noin 600 kappaletta.

Kaavarunkoa työstettiin asukasillassa Korson nuorisotilassa 2.3.2023 (noin 20 osallistujaa) sekä Vantaan kaupungin elinkeinopalveluiden järjestämällä yritysfoorumilla Lumossa 1.3.2023 (noin 55 osallistujaa).

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaavarungon sisältö
Korson keskustan kaavarunko -luonnoksen aineisto on koottu kokonaisuudessaan yhteen raporttitiedostoon, joka käsittää lähtötiedot, prosessin ja skenaarioiden esittelyn sekä itse kaavarungon. Kaavarunkoluonnos (kappaleet 5 ja 6) esitetään kokonaisuutena sekä tarkemmin neljän temaattisen kokonaisuuden avulla: 1. rakentaminen (tehokkuus, rakennettu kulttuuriympäristö ja alustava

täydennysrakentamissuunnitelma), 2. maisema ja viherympäristö, 3. liikenne, 4. palvelut. Lisäksi työssä on arvioitu muun muassa ilmastovaikutuksia. Keskeisiä asiakokonaisuuksia kunkin teeman osalta ovat:

1. Rakentaminen
   Tehokkuus: Kaavarunko ohjaa täydennysrakentamista suuripiirteisesti, antamalla tavoiteltavalle tehokkuudelle tavoitehaarukan. Lisäksi kaavarunkoon on erikseen merkitty täydentyviä asuinkortteleita, joilla täydennysrakentamispotentiaali on erityisen suurta.

   Keskustan liikekorttelit: Kaavarungon ytimessä ovat radan länsipuolen liikekorttelit, joiden nykyinen rakentaminen esitetään kaavarungossa korvattaviksi tehokkailla hybridikortteleilla, joihin sijoittuisi sekä asumista että uusia palveluja tarjoavia liiketiloja. Kaavarunkoon sisältyy näiden keskustakortteleiden ympäristöä käsittelevä julkisen ulkotilan ideasuunnitelma (kappale 6.1).

   Täydennysrakentaminen ja teollisuuskortteleiden muutos asuinkäyttöön: Kaavarunko ohjaa nykyisten teollisuuskortteleiden muuttamista asuin- ja liikekäyttöön. Toyotan teollisuusalueesta osa on merkitty sekoittuneeksi asumisen ja työpaikkojen alueeksi. Radan toisella puolella Urpiaistentien linjausta on esitetty siirrettäväksi radan viereen, jolloin nykyisille rakentamattomille ja teollisuuskäyttöisille tonteille on mahdollista sijoittaa suurempi asuinkortteli. Terveyskeskuksen eteläpuolisten asuinkortteleiden rakentamiseksi on vireillä erillinen asemakaavamuutos.

2. Maisema ja viherympäristö
   Kaavarunko sisältää suosituksia viheralue- ja yhteysverkoston kehittämiseksi kokonaisuutena. Kaavarungossa esitetään lisää taskupuistoja, katupuita ja vettä läpäisevää materiaalia lisääntyvien hulevesien hallitsemiseksi, alueellisten viheryhteyksien vahvistamiseksi sekä viihtyisyyden ja miellyttävän pienilmaston aikaansaamiseksi. Nykyiset viheralueet on esitetty säilytettäväksi. Uusiin ja tiivistyviin asuinkortteleihin on esitetty säilyviä ja uusia korttelipuistoja.

3. Liikenne
   Keskustan laajenevat kävelyalueet: Keskustaan ehdotetaan kävelyreittien ja aukioiden sarjaa, joka lähtee Maakotkantieltä, alittaa radan ja jatkuu radan itäpuolella Kulomäentielle. Maakotkantien läpiajo esitetään katkaistavaksi Korsontien kohdalla, joka mahdollistaisi viihtyisän kauppakadun Korson keskustaan.
   Linja-autoliikenteen terminaali: Radan länsipuolisten liikekortteleiden yhteyteen on osoitettu vaihtoehtoja joukkoliikenteen terminaalin sijoittumiseksi jatkosuunnittelun avuksi.

4. Palvelut
   Kaupalliset korttelit on esitetty sijoittuvaksi pääasiassa kehittyvälle keskusta-alueelle, jossa nykyisten ja tulevien palveluiden toimintaedellytyksiä pyritään parantamaan. Keskeisessä roolissa ovat päivittäisasiointi ja alueen luonnolliset jalankulkuvirrat. Uutta liike- ja työpaikkarakentamista kaavarunkoalueelle on esitetty noin 12 000 kem².

Kaupunkiympäristölautakunta 19.9.2023 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 19.9.2023 päivätty kaavarunkoluonnos 081700, 81 Korso, 83 Metsola / Korson keskustan kaavarunko,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

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

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 19.9.2023 päivätty kaavarunkoluonnos 081700, 81 Korso, 83 Metsola / Korson keskustan kaavarunko,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Soili Haverinen ja varajäsen Jukka Nevala poistuivat yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunta jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Lautakunta näkee tärkeänä asettaa Korson kaavarunko nähtäville, jotta voidaan varmistaa jokaisen eri tahon mielipiteen kuuleminen kaavaprosessin tässä vaiheessa. On myös hyvä, että toimiala tarkastelee vielä eri vaihtoehtoja jo tähän mennessä esitettyjen ratkaisujen korvaamiseksi, kuultujen mielipiteiden pohjalta. Lautakunta näkee myös järkevänä pyrkiä edistämään kaavaratkaisuja, jotka mahdollistavat Korson keskustan kehittymisen lähivuosina. Tällöin kaavarungossakin esitettyjen ratkaisujen tulisi olla kunnianhimoisia, mutta ennen kaikkea toteuttamiskelpoisia lähivuosina. Selvitetään parkkitalon lisäksi maanalaista pysäköintiä ja suuremman kaupan tai kauppakeskittymän saamista keskusta-alueelle. Bussiterminaalin sijainnin tulee nivoutua kaupunkirakenteeseen sekä edistää käveltävää keskustaa ja kaupallisia palveluita.”

Liitteet:
- Kaavarunko 19.9.2023
- Koonti mielipiteistä 19.9.2023

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Mari Jaakonaho, p. 050 302 9411,
asemakaava-arkkitehti Mikel Aizpuru, p. 050 302 9410,
asemakaava-arkkitehti Linnea Löytönen, p. 040 487 1184
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



KORSON KESKUSTAN KAAVARUNKO
19.9.2023

TENGBOM Vantaa

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 9 §

19.9.2023

TILAAJA

Vantaan kaupunki

LAATIJA

TENGBOM OY

Salomonkatu 17 A

00100 Helsinki

Kansikuva: Ote 3D-mallista, Tengbom Oy

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO JA TYÖN TAUSTAT 4

1.1 Työn tavoite 4
1.2 Työryhmä 4
1.3 Ohjausryhmä 4

2 LÄHTÖTILANNE JA NYKYTILA 5

2.1 Suunnittelutilanne 5
2.1.1 Maakuntakaava 5
2.1.2 Yleiskaava 5
2.1.3 Asemakaava 5
2.2 Maanomistus 5
2.3 Kaupunkimaisema ja viherympäristö 5
2.4 Luonto ja luonnonympäristö 6
2.5 Kulttuuriympäristö 6
2.6 Liikenne 6
2.6.1 Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO (2023) 6
2.6.2 Jalankulku ja pyöräliikenne 7
2.6.3 Joukkoliikenne 7
2.6.4 Muu moottoriajoneuvoliikenne 8
2.7 Kunnallistekniikka 8
2.8 Väestö 8
2.9 Elinkeinot ja palvelut 8
2.10 Ympäristöhäiriöt 8
2.10.1 Melu, tärinä ja pienhiukkaset 8
2.10.2 Pilaantuneet maa-alueet (pima) 8
2.11 Rakennettavuus ja maaperä 9
2.12 Aiemmat Selvitykset ja suunnitelmat 10
2.12.1 Yleissuunnitelmat 10
2.12.2 Muut Vantaan keskuksiin sijoittuvat selvitykset 10
2.13 Valokuvat 11

3 VUOROVAIKUTUS 16

3.1 Asukaskysely 16
3.2 Ideatyöpaja 16
3.2.1 Kestävyyskategorioiden liittymiskohdat työssä 16
3.2.2 Kestävyyskategorioiden äänestys ja luonnostelu 16
3.3 Skenaariotyöpaja ja asukasilta 17
3.4 Yritysfoorumi 17

4 SKENAARIOT 18

4.1 Skenaariovaihe 18
4.2 Skenaario 1: Neutraali kehitys 18
4.3 Skenaario 2: Ilmasto 19
4.4 Skenaario 3: Rakennetaan isosti 20
4.5 Skenaariovaiheen ilmastovaikutusten arviointi 21
4.5.1 Rakennukset 21
4.5.2 Liikenne 21
4.5.3 Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja viheralueiden hiilivarastot 21

5 KAAVARUNKO 22

5.1 Mikä on kaavarunko 22
5.2 Kaavarunkokartta 23
5.3 Aluevaraukset 23
5.3.1 Keskustatoimintojen kortteli 23
5.3.2 Kävelykeskusta/vehreä aukio 23
5.3.3 Asuinkortteli 23
5.3.4 Tiivistyvä asuinkortteli 23
5.3.5 Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue 24
5.3.6 Kaupallisten palveluiden alue 24
5.3.7 Työpaikkarakentamisen alue 24
5.3.8 Pysäköinnin alue 24
5.3.9 Julkisten palveluiden alue 24
5.3.10 Korttelipuisto 24
5.3.11 Uusi tai merkittävästi kehitettävä liikennealue 24
5.3.12 Bussiterminaalialue 24
5.4 Merkinnät 24
5.4.1 Maanalainen kävelykeskusta 24
5.4.2 Tärkeä aukio/ tapahtumapaikka 24
5.4.3 Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti 24
5.4.4 Viheryhteyden ja hulevesien hallinnan tarve 24
5.4.5 Kävelykehä 24
5.4.6 Kävelyn/ yhdistetty kävelyn ja pyöräilyn pääyhteys 24
5.4.7 Pyöräliikenteen baana 24
5.4.8 Junarata & asema 24
5.4.9 Kiintopisteet ja kaupunkitilan kohokohdat 24
5.5 Alueen tehokkuudet 25
5.6 Rakennettu Kulttuuriympäristö 26
5.7 Alustava täydennysrakentamisen suunnitelma 27
5.8 Maisema- ja viherympäristö 28
5.8.1 Maiseman ja viherympäristön parannustekijät 28
5.9 Liikenne 29
5.10 Palvelut 30
5.11 Ilmastovaikutusten arviointi 31
5.11.1 Taustaa 31
5.11.2 Alueen rakentamisen ilmastovaikutukset 31
5.11.3 Vaikutukset liikenteen ilmastopäästöihin 31
5.11.4 Vaikutukset ilmastonmuutokseen sopeutumiseen 31
5.11.5 Ilmastovaikutusten hillintä alueen jatkosuunnittelussa 31
5.12 Julkisen ulkotilan ideasuunnitelma 32
5.12.1 Hulevedet 32
5.12.2 Tilahierarkia 33
5.12.3 Katutason näkymäkuva 33
5.13 Otteita 3D-mallista 34

6 YHTEENVETO JA SUOSITUKSET JATKOSUUNNITTELUUN 38

1 JOHDANTO JA TYÖN TAUSTAT

1.1 TYÖN TAVOITE

Työn tavoitteena oli suunnitella Korson keskustasta tiivis, kylämäinen, viihtyisä, vehreä, käveltävä ja kestävästi saavutettava ihmisen mittakaavainen keskusta-alue. Tätä identiteettiä pyritään luomaan kerroksellisuuden ja paikallisen historian kautta. Suunnitelman tulee olla toteutettavissa oleva ja toimiva kokonaisuus, josta löytyy kukoistava ydin hyvällä palvelutarjonnalla sekä erilaisia asumismuoto- ja sisältävää asuinympäristöä.

1.2 TYÖRYHMÄ

Kaavarunkotyöstä on vastannut Tengbom Oy yhdessä alikonsulttien kanssa.

Tengbom Oy:

- Enni Wiljanen, arkkitehti, projektipäällikkö ja vastuusuunnittelija
- Laura Poutamo, arkkitehti, maankäytön suunnittelija
- Stuart Hope, maisema-arkkitehti, maisemasuunnittelija
- Elina Loisa, arkkitehtiopiskelija, avustava suunnittelija

Sitowise Oy:

- Satu Räty, DI, FM, liikennesuunnittelija
- Kati Vaaja, DI, liikennesuunnittelija
- Eero Puurunen, arkkitehti, ilmastoasiantuntija
- Iida-Elina Kiminki, DI, FM, ilmastoasiantuntija

Realidea Oy:

- Olli Kovanen, DI, kaupallisten palvelujen asiantuntija

1.3 OHJAUSRYHMÄ

Työn ohjauksesta on vastannut Vantaan kaupungin henkilöstöstä koostunut ohjausryhmä:

- Mari Jaakonaho, aluearkkitehti
- Mikel Aizpuru, asemakaava-arkkitehti
- Linnea Löytönen, asemakaava-arkkitehti
- Noora Koskivaara, asemakaava-arkkitehti
- Juhani Lankinen, projektinjohtaja
- Heikki Väänänen, liikenteen alueinsinööri
- Joonas Stenroth, liikenneinsinööri
- Eeva Eitsi, maisema-arkkitehti
- Anni Vuorikari, maisema-arkkitehti



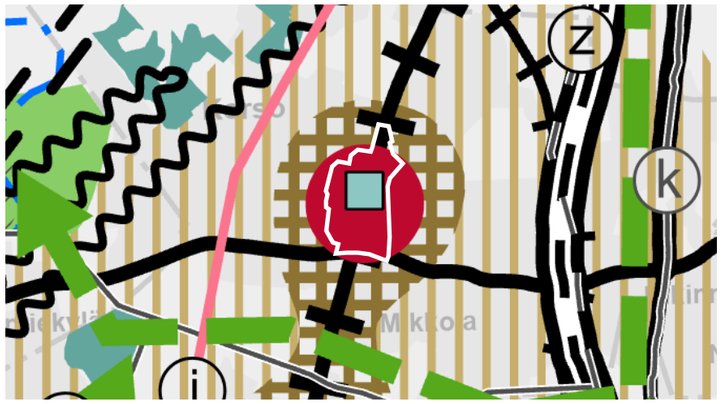
Kuva 1. Ilmakuva suunnittelualueelta. Lähde: Vantaan kaupungin karttapalvelu

2 LÄHTÖTILANNE JA NYKYTILA

2.1 SUUNNITTELUTILANNE

2.1.1 Maakuntakaava

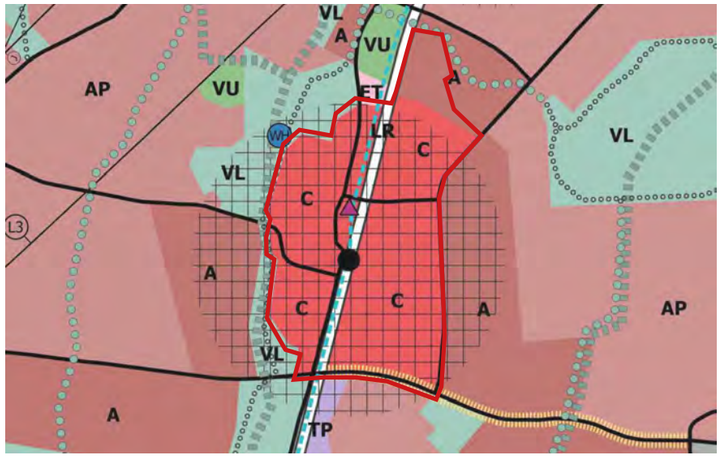
Suunnittelualueella voimassa oleva maakuntakaava on Uusimaa-kaava 2050. Uusimaa-kaavan kokonaisuus on saanut lainvoiman 13.3.2023. Vantaan alueet kuuluvat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan, jossa suunnittelualue on osoitettu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi, jossa sijaitsee keskustatoimintojen alue, keskus. Suunnittelualueen läpi on osoitettu pääradan linjaus. Korson rautatieasema on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi kohteeksi.



Kuva 2. Maakuntakaava suunnittelualueella (Karttaote 05/2023).

2.1.2 Yleiskaava

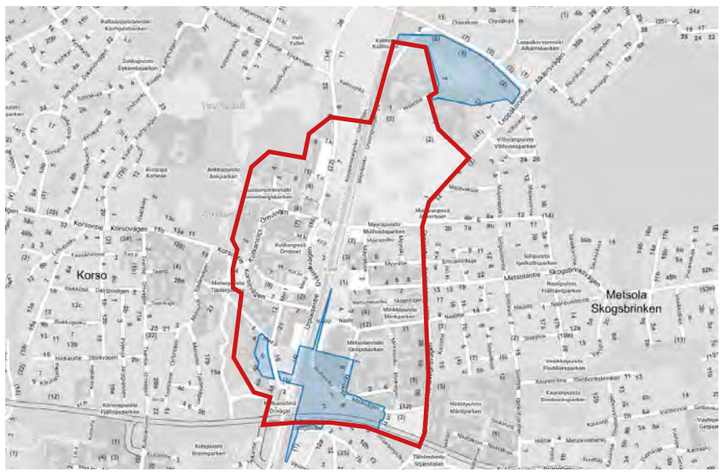
Suunnittelualueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2020, joka on tullut osittain voimaan 11.1.2023. Yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääosin kaupunkikeskustan alueeksi (C), jota halkoo raskaan raideliikenteen alue (LR). Alue on kokonaisuudessaan myös kestävän kasvun vyöhykettä. Alueelle on osoitettu rautatieasema, jonka liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee lisäksi toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä. Aseman yhteyteen on osoitettu seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Määräyksissä mainitaan, että liityntäpysäköinnin saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena. Rata-alueen länsipuolelle on lisäksi osoitettu pyöräliikenteen baana. Baanan merkintä on ohjeellinen, ja sen määräyksessä todetaan sen olevan pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopea runkoyhteys, jolle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus ja joka tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.



Kuva 3. Yleiskaava suunnittelualueella (Karttaote 05/2023).

2.1.3 Asemakaava

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan asemakaavoitettua. Kaavarunkotyön lisäksi suunnittelualueella on tekeillä kaksi asemakaavamuutosta: Maakotkantie 6 ja Korson keskustan itäpuoli, sisältäen myös kapean alueen radanvarrelta sekä pienen osan radan länsipuolelta. Välittömästi kaavarunkoalueen pohjoispuolella on vireillä Koillis-Vantaan liikuntahallin kaava.



Kuva 4. Vireillä olevat kaavat Korson keskustan ympäristössä (Karttaote 05/2023).

2.2 MAANOMISTUS

Oheisella kartalla on esitetty alueen maanomistustilanne. Erityisesti Korson ydinkeskustan kehittämistä haastavat yksittäiset yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt.



Kuva 5. Kaupungin omistamat maat on esitetty vaaleanpunaisella ja värittämättömät alueet ovat yksityisten tahojen omistuksessa (Karttaote 04/2023).

2.3 KAUPUNKIMAISEMA JA VIHERYMPÄRISTÖ

Suunnittelualueen maiseman dominoivin elementti on rautatie, joka on halkonut aluetta n. 1800-luvun puolivälistä saakka. 1960-70-luvuille asti alueen maisema oli vielä peltomaisempi, mutta tämän jälkeen se muuttui lähiö- ja keskustamaisemmaksi. Nykypäivänä alue on kokonaisuudessaan vuosikymmenten saatossa rakentunutta kerroksellista kaupunkiympäristöä.

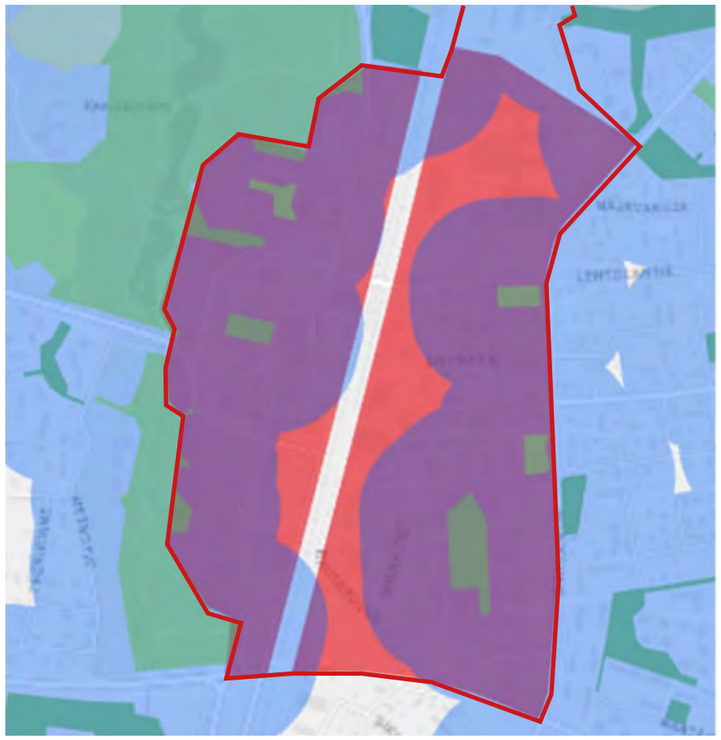
Rautatien välitön ympäristö on alueen viherverkoston jatkumon sekä viheralueiden saavutettavuuden kannalta suunnittelualueen haastavin kohta. Pienehköjä kaupunkipuistoja sijoittuu lähinnä suunnittelualueen ulkoreunoille, mutta osassa asuinkortteleita on säilynyt runsaspuustoisiakin piha-alueita.

Muutaman kadun varrelle on istutettu katupuita, jotka on kasvaneet melko kookkaiksi ja luovat näin kadulle miellyttävän kaupunkitilan. Merkittävimpänä viihtyisänä katutilana toimii Maakotkantien pohjois-osa, jossa katupuiden lehvästö levittäytyy kävelykaistojen päälle. Lisäksi alueelle sijoittuvalla Otavantien eteläisellä osuudella sijaitsee katupuita viherkaistaleella, joka erottaa kävelyn ja pyöräilyn kaistan ajoradasta.

Rautatiealueen reunavyöhykkeet ovat puutteellisimpia viheralueiden saavutettavuuden suhteen. Radan vartta hallitsevat kivetyt parkkikentät sekä katualueet, joita hallitsevat autot jalankulkijoiden sijaan. Myös Korson aseman läheisyydessä useiden liiketilojen edessä on pelkkää kivettyä aluetta tai asfalttia: ylileveä ajorata sekä parkkipaikkoja. Jalankulkijan on epämiellyttävää navigoida autojen valtaamassa katutilassa, eikä kaupunkivihreän tuomia mahdollisuuksia katutilojen jäsentelyssä ole käytetty.

Alueen pohjoisosan rata-aluetta reunustavat lähelle rataa sijoittuvat teollisuuskäytössä olevat alueet, joiden laajahkot piha-alueet ovat avoimia kenttiä.

Viheralueiden puute radan ympäristössä ja erityisesti sen itäreunalla on huomattavissa myös SAAVU-analyysissä. Kaupungin tavoitteen mukaan vähintään 0,5 ha suuruinen viher- tai virkistysalue tulisi löytyä 150 m etäisyydellä asunnoista. Alueen olemassa olevan kaupunkivihreän vaikutuspiirit sekä sen puutteelliset kohdat on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. SAAVU-analyysi: pienen kaupunkivihreän vaikutuspiirit. Punaiseksi jäävä alue on viheralueiden saavutettavuuden osalta puutteellinen.

2.4 LUONTO JA LUONNONYMPÄRISTÖ

Suunnittelualue on vahvasti rakennettua ympäristöä ja sillä on niukasti luonnontilaisia alueita. Suunnittelualueen laajin viheralue on radan itäpuolella sijaitseva Metsolanmäki. Itäpuolella sijaitsevat myös pienemmät Myyräpuiston ja Minkkipuiston viheralueet. Suunnittelualueen eteläkärjessä, radan itäpuolella sijaitsee metsittynyt entinen teollisuusalue, jota asemakaavoitetaan asuinrakentamisen käyttöön. Radan länsipuolella sijaitsee Ruusuvuorenmäen korttelipuisto. Lisäksi vanhan rautatieaseman ympäristössä sijaitsee vehreä alue. Keskustassa sijaitsee yksi rakennettu puistoalue kirkon pohjoispuolella, Kotkanpesä, jolla sijaitsee puustoa.

Suunnittelualueen lähes koko länsipuoliskoa reunustaa laaja puistoalue, Ankkapuisto ja Metsopuisto. Puistoalueella virtaa Rekolanoja, joka levittäytyy Ankkapuiston alueella Ankkalammiksi. Rekolanojan toimii laajan valuma-alueen pääuomana. Ranta-alueineen se muodostaa Vantaalla merkittävän ekologisen käytävän.

2.5 KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Suunnittelualueella sijaitsee RKY-kohde: Korson rautatieasema. Kohteen sijainti on merkitty kuvan 7 kartalle sinisellä.



Kuva 7. Suunnittelualueella sijaitseva RKY-kohde. (Karttaote 04/2023).

Museoviraston sivulla kohteesta sanotaan seuraavaa:

”Korson rautatieasema on yksi 1862 liikenteelle avatun Helsinki – Hämeenlinna radan myöhemmin liikenteelle avatuista asemista. Pieni ja tyypillinen asemakokonaisuus on rakentunut rautatierakentamiselle ominaisesti vaiheittain.

Korson asemalla on 1910-luvun puisen asemarakennuksen lisäksi korkean kallion reunalla sijaitseva, rakentamisajalleen tyypillinen asuinkasarmi vuodelta 1901 ja talousrakennus. Puistomaisen asema-alueen ympärille on muotoutunut taajama.”

Lisäksi alueella sijaitsee asemakaavalla suojeltu Villa Sjöberg, arkkitehti Woldemar Baeckmanin suunnittelema entinen Korson maalitehtaan johtajan asuinrakennus. Korson kirkon alueelle on tekeillä rakennushistoriaselvitys (RHS).

Korson keskustan alueelta on laadittu useita selvityksiä, joista viimeisimmät ovat Laatua laitakaupungilla Vantaan ostoskeskukset 1961-1986 (Arkkitehdit Mustonen Oy, 2008) sekä Selvitys Vantaan vanhojen ostoskeskusten 1961-1986 maankäytön mahdollisuuksista (Vantaan kaupunki, 2015).

Selvityksissä on todettu rakennuksilla arvoja, mutta niiden mahdollisesta suojelusta ei ole tehty päätöksiä ja suojelu ratkaistaan asemakaavalla.

2.6 LIIKENNE

2.6.1 Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO (2023)

Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa (VALO) Korso on määritelty kaupunkikeskukseksi noin 500 m etäisyydellä juna-asemasta, mikä kattaa suurimman osan kaavarungon alueesta, ja tämän ulkopuolella kestävän liikkumisen alueeksi, jossa kävely sekä pyörä- ja joukkoliikenne ovat todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Seuraavissa kappaleissa on kuvattu VALOn tavoitteita kaupunkikeskusten osalta.

Kaupunkikeskukset ovat intensiivisen ja monipuolisen maankäytön alueita, joissa kestävien liikkumismuotojen palvelutaso ja kilpailukyky henkilöautoon verrattuna ovat hyviä. Kaupunkikeskuksen tulee olla hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Kävely on ensisijainen kulkumuoto kaupunkikeskuksessa. Tavoitteena on, että kaupunkikeskuksissa kävely on houkuttelevaa, ympäristö viihtyisä ja palvelutarjonta kattava.

Kaupunkikeskuksissa pyöräliikenne on ohjattu sille määritetyille

pääreiteille ja kävelyalueet on rahoitettu nopealta pyöräilyltä. Yhteydet pyöräliikenteen baanoille ja muille pääreiteille ovat sujuvia ja ne on opastettu laadukkaasti. Kaupunkikeskuksissa on huolehdittu laadukkaasta pyöräpysäköinnistä ja sen hyvästä sijoittumisesta eri toimintoihin nähden.

Kaupunkikeskuksissa joukkoliikenteen palvelutarjonta on erinomainen, ja keskeisintä ovat esteettömät, laadukkaat ja hyvin opastetut pysäkit ja asemat sekä yhteydet niille. Henkilöauto ei ole ensisijainen vaihtoehto liikkumiselle, mikä perustuu niukkaan katutilaan ja viihtyisien kaupunkikeskusten luomiseen. Kaupunkikeskusten alueilla henkilöautoliikennettä tulee rauhoittaa ja sen nopeutta laskea. Kaupunkikeskuksissa varmistetaan myös välttämättömän huolto-, jakelu- ja ajoneuvoliikenteen toimivuus.

Kaupunkikeskuksissa pysäköintiä tehostetaan ja keskitetään ja pysäköinnin olosuhteita kehitetään. Pysäköinnin periaatteena on laadukas, keskitetty pysäköinti, josta on hyvät kävely-yhteydet keskusten palveluihin. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti kivijalkaliikkeiden läheisyydessä täydentää keskitettyä pysäköintiä.

2.6.2 Jalankulku ja pyöräliikenne

Korson keskusta on melko hyvin jalankulun ja pyöräliikenteen saavutettavissa, mutta toimenpiteitä keskusta-alueella tulee jatkaa jalankulun ja pyöräilyn laatutason parantamiseksi. Junaradalla on estevaikutus jalankululle ja pyöräliikenteelle Korson länsi- ja itäpuolen välillä ja Kulomäentien estevaikutus kohdistuu suunnittelualueen eteläreunasta etelään suuntautuviin yhteyksiin radan itäpuolella. Tärkeitä radan alittavia jalankulun ja pyöräliikenteen reittejä ovat Korsonpolku, joka jatkuu lännessä Ankkapuistoon saakka, suunnittelualueen eteläreunan Kulomäentie, Peltomyyränkuja ja pohjoisreunan Kalmuurinkäytävä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeita radan ali tai yli on Korsonpolun ja Kulomäentien välissä sekä Peltomyyränkujan ja Kalmuurinkäytävän välissä. Kulomäentien ylittäviä reittejä on Urpiaisentien ja Soopelinpolun ylikulkusiltojen kohdalla. Näiden kahden välissä on myös tarve uudelle jalankulun ja pyöräilyn yhteydelle.

Jalankulkua Korsossa kehitetään Vantaan kaupungin kävelyn edistämisohjelman (2022) mukaisesti. Suunnittelualueen pääasiallinen kävelyn aluetyyppi on kävelyhubi. Kävelyhubit ovat kaupungin keskeisimpiä ja toiminnoiltaan monipuolisia alueita, joissa on paljon erilaisia syitä liikkua ja ne sijoittuvat tiiveimmän yhdyskuntarakenteen alueelle.

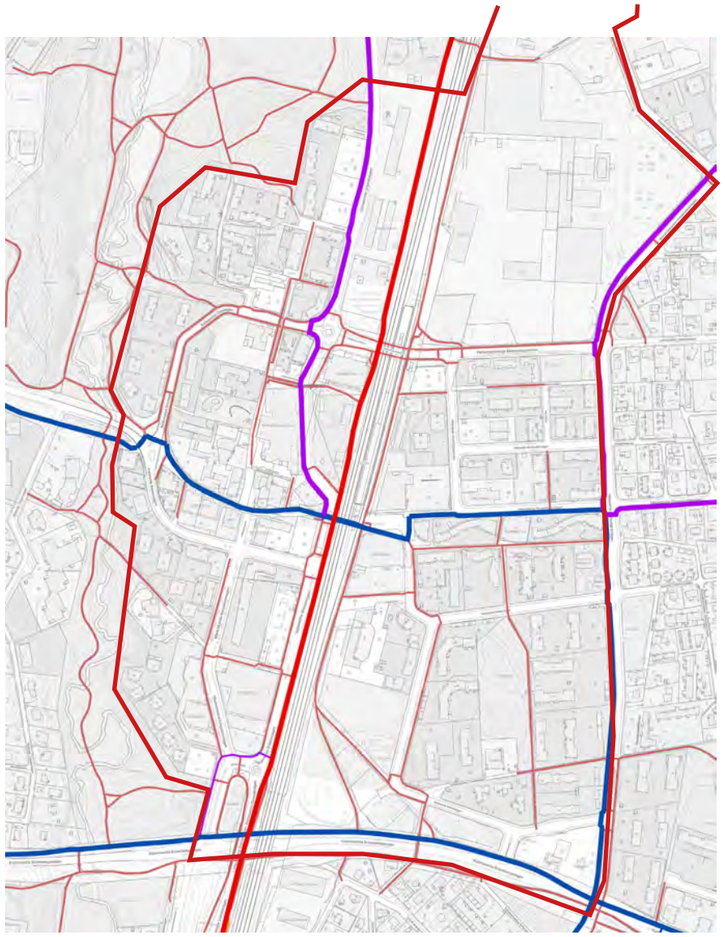
Kävelyhubin laatutavoitteisiin käytettävyyden osalta kuuluu, että kävely on katutilassa ensisijainen kulkutapa, autoliikenteen rooli alueella on hyvin pieni ja joukkoliikenteen solmukohdan ympärillä on runsaasti sekoittunutta maankäyttöä sekä kävelylle tarkoitettua tilaa. Laatutavoitteisiin kuuluu myös houkuttelevuuden osalta, että alue on tunnistettava ja omaleimainen, alueella on eläviä ja monipuolisia palveluita, oleskeluun on tarjolla houkuttelevia aukioita ja tapahtumatoreja, kasvillisuus ja liikennemelun hallinta ovat kiinteä osa viihtyisää ympäristöä ja että alue on tapahtumien ja elämyksellisyyden kohtaamispaikka.

Suunnittelualueen reuna-alueet kuuluvat aluetyypiltään kävelyhubien ympäristöön. Kävelyhubien ympäristöksi lasketaan kävelyhubeja ympäröivä tiivis alue, jossa on edelleen paljon kävelytarpeita ja asutusta tai työpaikkoja, mutta joka ei kuitenkaan ole keskeisintä keskustatoimintojen aluetta. Ympäristö kattaa noin 15 minuutin kävelymatkan kävelyhubin keskellä sijaitsevasta joukkoliikenteen asemasta.

Kävelyhubien ympäristön laatutavoitteisiin käytettävyyden osalta kuuluu, että kävelyn roolia korostetaan pääreiteillä, kulkutapojen risteyskohtiin kiinnitetään huomiota ja jatkuvat reitit takaavat saavutettavuuden. Laatutavoitteisiin kuuluu myös houkuttelevuuden osalta monipuoliset arjen palvelut, jotka lisäävät elävyyttä, vehreät ja virkistävät puistoalueet sekä sekoittunut kaupunkirakenne ja sosiaalinen turvallisuus.

Pyöräliikennettä Korsossa kehitetään Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelman (2021), Vantaan kaupungin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman (2021) ja Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (2020) mukaisesti.

Korson läpi radan länsipuolella kulkee pyöräilyn pääreitti. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa reitti on osa pääkaupunkiseudun baanaverkoston Pohjoisbaanaa, joka on suunniteltu pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Lisäksi suunnittelualueella kulkee pääpyöräreitti I -tason yhteyksiä Kulomäentiellä, Korsonpolulla ja Otavantiellä Metsolantiestä etelään, ja pääpyöräreitti II -tason yhteyksiä Urpiaisentiellä Korsonpolusta pohjoiseen, Otavantiellä Metsolantiestä pohjoiseen, Korpivaarantiellä ja Kalmuurinkäytävällä. Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (2020) mukaan nykytilanteessa vain Korsonpolku aseman ympäristössä täyttää tavoiteverkon leveysvaatimukset, ja baanalla ja muilla pääpyöräreitti I-tason reittiosuuksilla on leveyspuutteita välillä vähäisestä erittäin merkittävään.



Kuva 8. Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko (2020) Korson keskustassa (04/2023). Paksummalla sinisellä ja violetilla on esitetty pääreitistö, paksummalla punaisella pyöräilyn baana.

2.6.3 Joukkoliikenne

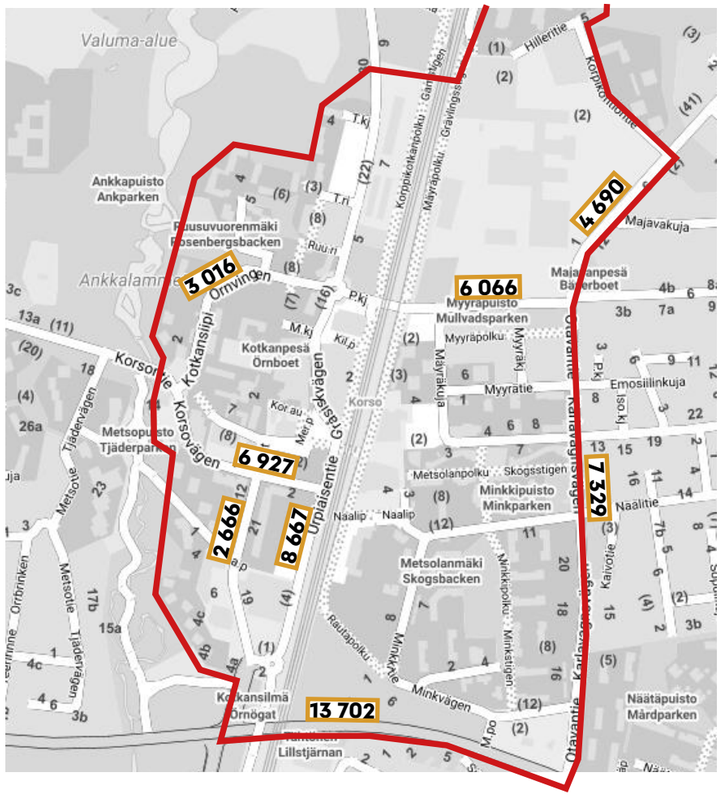
Korson keskusta on hyvin joukkoliikenteen saavutettavissa. Korson rautatieasema on lähiliikenteen asema, joka tarjoaa junayhteydet sekä Helsingin että Keravan suuntaan. Suunnittelualueella on useita HSL:n linja-autoliikenteen pysäkkejä, joiden kautta kulkee toistakymmentä linjaa muualle Vantaalle sekä läheisiin kaupunkeihin Helsinkiin, Keravalle ja Tuusulaan. Suurin osa linjoista kulkee Korson ydinkeskustan kautta Urpiaisentietä pitkin. Kotkansiipi toimii korvaavana reittinä busseille esimerkiksi Korsossa järjestettävien markkinoiden aikana. Ydinkeskustaan on aiemmin laadittu ehdotus

alueen uudelle linja-autoterminaalille sekä katualueiden uudelleenjärjestelyille (WSP 2020).

Korson asemaa palveleva HSL:n liityntäpysäköinti sijaitsee aseman välittömässä läheisyydessä. Autoliikenteen liityntäpysäköintialue sijaitsee aseman pohjoisen sisäänkäynnin itäpuolella Peltomyyränkujan ja Mäyräkujan risteyksessä. Pyöräliikenteen liityntäpysäköintialueita on sekä aseman eteläisen sisäänkäynnin yhteydessä Korsonpolun alikulussa, että pohjoisen sisäänkäynnin yhteydessä Peltomyyränkujan molemmin puolin sekä Korson pysäköintitalon pohjoislaidalla.

2.6.4 Muu moottoriajoneuvoliikenne

Suunnittelualue sijaitsee moottoriajoneuvoliikenteen kannalta hyvällä paikalla.



Kuva 9. Liikennemäärät kartalla.

Vilkkain väylä on suunnittelualueen eteläreunan Kulomäentie (13 702 ajon./vrk, vuosi 2021), josta on rampillinen yhteys Maakotkantien (2 666 ajon./vrk), kautta Korson keskustaan. Suunnittelualueen sisäisiä tärkeitä väyliä ovat Urpiaisentie keskustassa radan länsipuolella (8 667 ajon./vrk), Otavantie suunnittelualueen itäreunalla (7 329 ajon./vrk), keskustasta länteen johtava Korsontie (6 927 ajon./vrk) ja radan alittava Peltomyyränkuja (6 066 ajon./vrk).

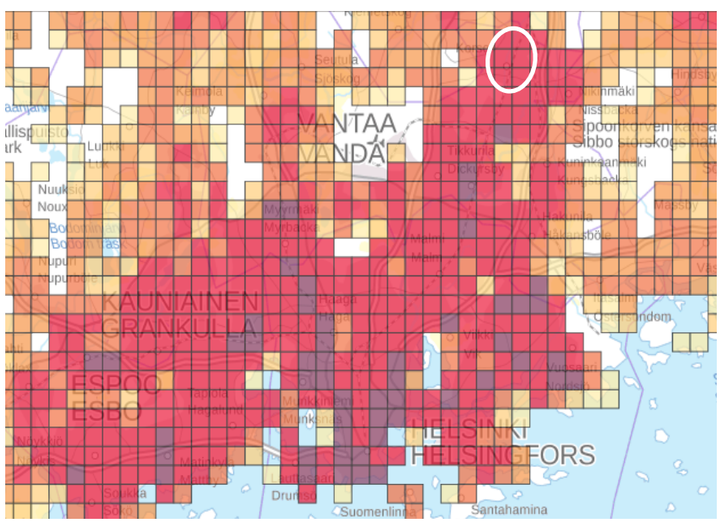
Alueen pysäköinti on valtaosin järjestetty maantasopysäköintinä. Alueella sijaitsee myös muutamia keskitettyjä pysäköintilaitoksia, kuten Korson pysäköintitalo. Pysäköintiä halutaan tulevaisuudessa ohjata entisestään keskitettyyn, nimeämättömään pysäköintiin. Korsossa tällä hetkellä noudatettava asuntorakentamisen pysäköintinormi on 1) korkeintaan 600 metrin päässä asemasta vähintään 1 autopaikka / 120 k-m2 ja 2) korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta tai alueen keskustasta vähintään 1 autopaikka / 110 k-m2.

2.7 KUNNALLISTEKNIIKKA

Suunnittelualueella on kattava teknisen huollon verkosto, joten alueen täydennysrakentaminen ei vaadi suuria toimenpiteitä verkoston suhteen. Suurin osa linjoista kulkee nykyisen katu- ja viheralueverkoston alla, joten niihin kohdistuvat suuremmat muutokset aiheuttavat myös kunnallistekniikan siirtotarpeita.

2.8 VÄESTÖ

Alue kuuluu pääkaupunkiseutuun ja Helsingin työssäkäyntialueeseen. Väestötiheys on noin 3000 asukasta neliökilometrillä.



Kuva 10. Pääkaupunkiseudun väestö neliökilometreittäin. Korson alue sijaitsee valkoisella ympyrällä merkityssä kohdassa. (05/2023) Lähde: Tilastokeskus.

Vantaan kaupungin yleiskaavassa 2020 on mitoitettu kasvumahdollisuus 335 000 asukkaalle vuoteen 2050 menneessä. Koko kaupunkiin tämä tarkoittaa noin 11 miljoonaa kerrosneliömetriä, josta Korson suuralue kattaa noin 12% eli 1 320 000 kerrosneliömetriä.

Vuoden 2022 lopussa kaavarunkoalueella asui runsaat 3 500 asukasta. Vantaan väestöennusteen (2021) mukaan kaavarungon ympäristön, Korson ja Metsolan kaupunginosien asukasmäärän ennustetaan kasvavan vuoteen 2031 mennessä hieman, yhteensä vain 350 asukkaalla, lähes 13 900 asukkaaseen. Ennusteessa ei ole otettu huomioon kaavarungon tai tulevien asemakaavojen vaikutusta.

2.9 ELINKEINOT JA PALVELUT

Korso on yksi Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksessä (WSP, 2022) tunnistetuista Vantaan keskustatoimintojen alueista, jossa palvelurakenne koostuu pääasiassa päivittäistavarakaupasta sekä muista kaupallisista palveluista.

Lähtötilanteessa palvelut ovat levittyneet junaradan molemmin puolin länsipuolen ollessa kaupallisesti aktiivisempi ja monipuolisempi. Korson palvelutarjonta koostuu useista eri aikoina syntyneistä liikekiinteistöistä, ja Vantaan kaupunkitasoisessa palveluverkkosuunnitemassa 2022-2031 (Vantaan kaupunki, 2022) Korson vahvuudeksi ja vaalittavaksi ominaisuudeksi onkin tunnistettu sen kerroksellisuus. Liiketoimintojen hajautuminen alueen eri osiin tekee Korson keskustasta laajan. Keskustan tiivistäminen lisäisi sen toimintojen välistä synergiaa, aktiivisuutta ja paikallisuutta

Useiden liiketilojen edessä on ylileveä ajorata sekä parkkipaikkoja, ja jalankulkijan on epämiellyttävää navigoida autojen valtaamassa katutilassa. Kaupunkivihreän tuomia mahdollisuuksia katutilojen jäsentelyssä ei ole käytetty. Lisäksi liiketilojen avautuminen julkiseen ulkotilaan peittyy autojen vahvan läsnäolon vuoksi.

2.10 YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

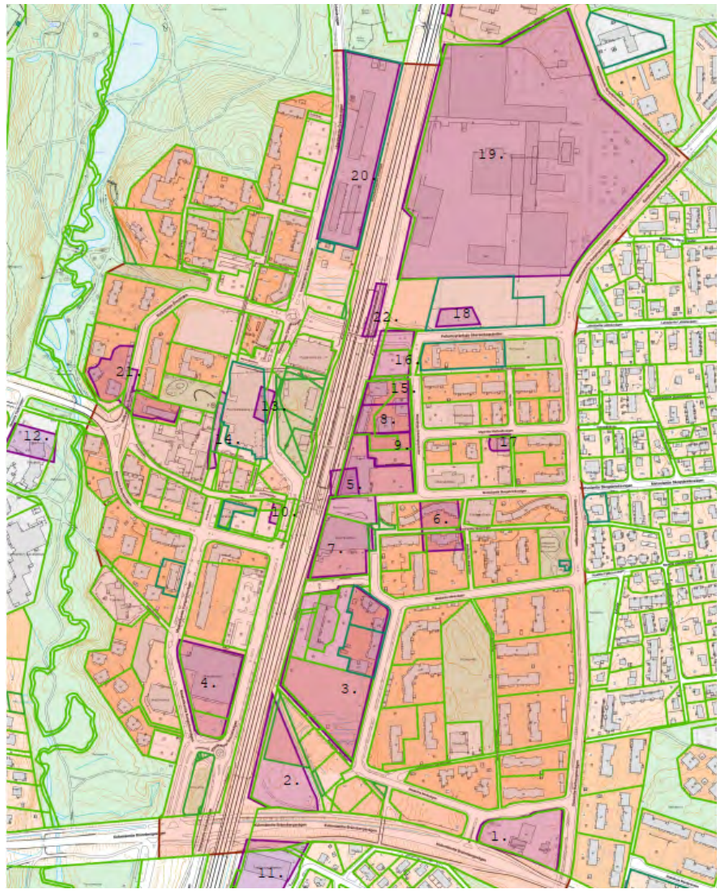
2.10.1 Melu, tärinä ja pienhiukkaset

Suunnittelualueella melu- ja tärinähaittaa aiheuttaa rautatie sekä melu- ja pienhiukkashaittaa surimmat ajoneuvoliikenteen väylät, kuten esimerkiksi Kulomäentie. Nämä on selvitetään yleensä tarkemmin ja otetaan huomioon asemakaavoitusvaiheessa.

2.10.2 Pilaantuneet maa-alueet (pima)

Suunnittelualueella sijaitsee muutamia mahdollisesti pilaantuneita

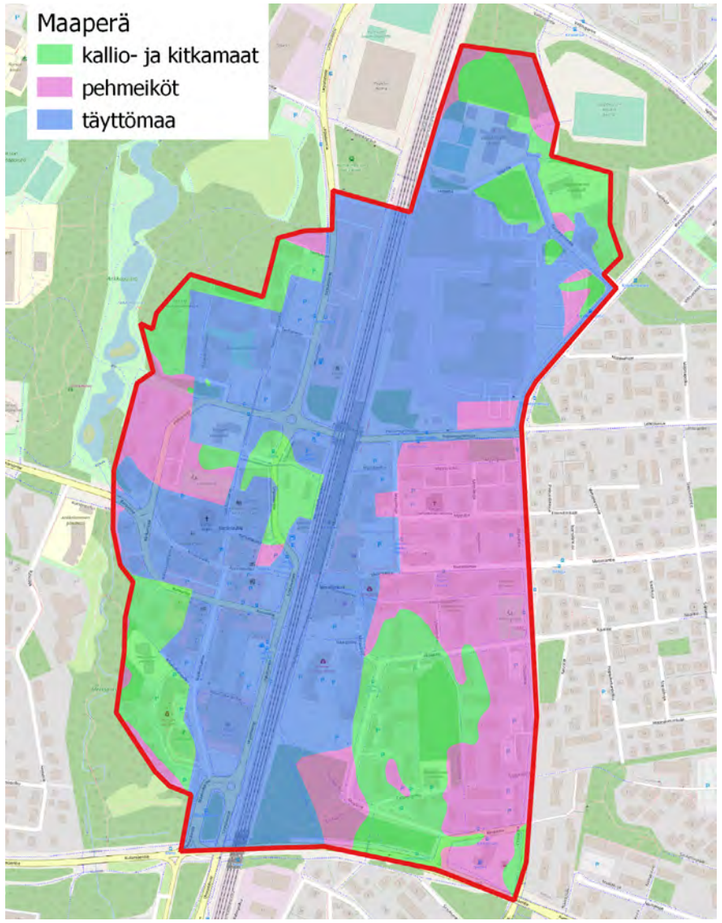
maa-alueita. Osa tiedossa olevista pima-kohteista on kunnostettu kokonaan tai osin ja osassa on tiedostettuja selvitystarpeita.



Kuva 11. Pilaantuneet maa-alueet. (01/2023) Lähde: Vantaan kaupunki.

1. Otavatie 14, toimiva huoltoasema, osin kunnostettu
2. Rautaportti 3, Valu oy, selvitystarve
3. Minkkitie 8-10, Tikkurila Oy, Tienhaaran Öljytehdas, Suomen väri ja Vernissatehdas, osin kunnostettu
4. Maakotkantie 19, entinen sementtivalimo
5. Metsolantie 2 /Mäyräpolku 1, polttoaineen jakelu, selvitystarve
6. Metsolantie 3, kunnostettu
7. Korsonaukio 900, Korson Kate Oy/Kesko Oy, osin kunnostettu
8. Mäyräkuja 6, Puuteollisuus- ja huoltoasematoiminta, kunnostettu
9. Mäyräkuja 4, Korson rautavalu oy, selvitystarve
10. Korsonnpolku 2, osin kunnostettu
11. Pohjantähdentie 17, Metallikonepaja, Selvitystarve
12. Metsotie 27, entinen huoltoasema, kunnostettu
13. Merikotkanpolku 6
14. Merikotkantie 2-4, Läheiset puunkyllästämöt/kattohuopatehdas, kunnostettu
15. Myyräpolku 1, Puutuoteteollisuus, selvitystarve
16. Mäyräkuja, Korson rakennuspuu, selvitystarve
17. Metsolantie 6
18. Peltomyyränkuja 3, Entinen Metsolan lämpökeskus, kunnostettu
19. Korpivaarantie 1, Autojen huolto, korjaus ja pesu, selvitystarve
20. Urpiaisentie 7b, Katuosaston Korson tukikohta, toimiva kohde
21. Kotkansiipi 1-2, öljyvahinko, osin kunnostettu
22. Korson asemalaituri / RHK, kunnostettu§

2.11 RAKENNETTAVUUS JA MAAPERÄ



Kuva 12. Maaperä alueella. (02/2023) Lähde: Vantaan kaupunki.



Kuva 13. Rakennusten perustamistavat. Punainen = paaluperustus, oranssi = maanvarainen/paaluperustus, harmaa = maanvarainen tai ei tietoa perustamistavasta. (02/2023) Lähde: Vantaan kaupunki.

Alueen rakennettavuus ja maaperä on vaihteleva. Iso osa alueesta on täyttömaata, mutta myös kallio- ja kitkamaita sekä pehmeikköjä esiintyy. Pehmeiköt painottuvat alueen itäpuolelle.

2.12 AIEMMAT SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT

2.12.1 Yleissuunnitelmat

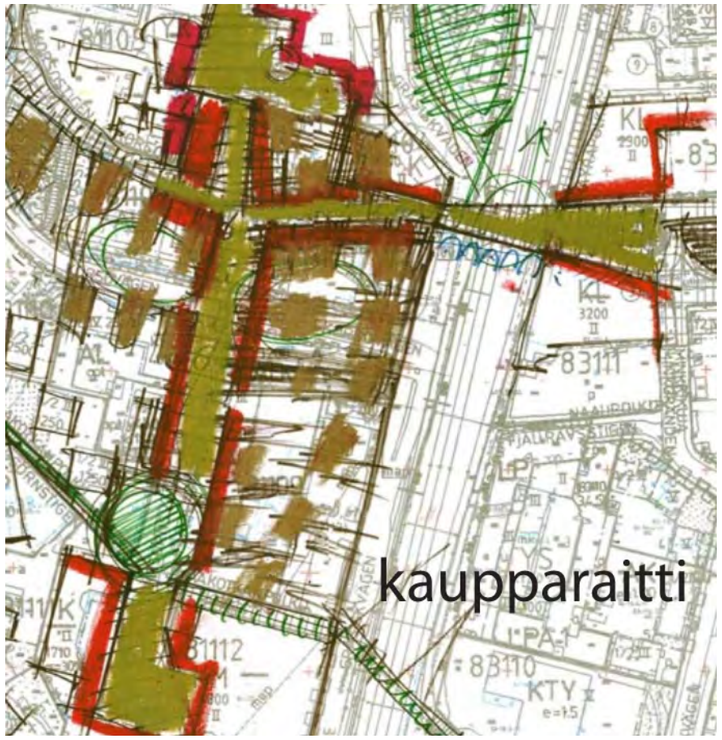
Korson keskustaan on laadittu 1980-luvun lopulla yleissuunnitelma, jonka myötä keskustan reuna-alueelle on toteutunut täydennysrakentamista. Suunnitelman laati Viatek Oy ja Antero Markelin.

Alueelle on laadittu asemakaavatyön pohjaksi yleissuunnitelma vuonna 2000. Suunnitelman laativat arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy ja LT-Konsultit Oy. Yleissuunnitelma käsitti maankäytön, kaupunkikuvan ja liikenneratkaisujen kokonaisuuden hahmottelua sekä yksityiskotaisempaa ideointia. Suunnitelmasta on alueella paljon toteutuneita elementtejä; mm. Lumo ja sen ympäristön liikennealueiden muutokset, Metsolantien ja Metsolanpolun väliin jäävä ”käärmetalo” -kokonaisuus sekä Maakotkantien varren S-market.



Kuva 14. Ote Korson keksustan yleissuunnitelmasta vuodelta 2000.

A-konsultit laativat Korsoon keskustasuunnitelman vuonna 2009 sekä Korson keskustan toiminnallisen ja kaupunkikuvallisen viitesuunnitelman vuonna 2010. Keskustasuunnitelma on hyvin viittellinen ja siinä on esitetty luonnosmaisesti mahdollisia keskustan kehittämisen sijainteja ja mahdollisia kaupallisen keskustan rakenteen kehityssuuntia, kuten ydinkeskustan ja Maakotkantien kokonaisuutta.



Kuva 15. Ote vuonna 2009 laaditusta keskustasuunnitelmasta.

Vuoden 2010 viitesuunnitelma esittää erilaisia vaihtoehtoja Korson ydinkeskusta-alueen kaupallisille rakennuksille sekä ympristön asuinkorttelien toteuttamiselle rakennustypologioineen. Ratkaisut perustuvat tietyiltä osin maanalaisen pysäköinnin toteuttamiseen, joka sittemmin on todettu Korson alueella hyvin hankalaksi taloudelliseksi yhtälöksi.

Vuonna 2014 Korson keskustassa järjestettiin tontinluovutuskilpailu, jonka voitti YIT. Ehdotuksessa esitettiin joukkoliikenteen terminaalin sijoittamista Urpiaistentien varteen, alikulun päälle. Kilpailuehdotuksesta on toteutunut ainoastaan kaksi Lujatalon rakentamaa asuintornia Korsontien varrelle.

2.12.2 Muut Vantaan keskuksiin sijoittuvat selvitykset

Vantaalle on laadittu useita erilaisia keskuksia koskevia selvityksiä. Laatua laitakaupungilla -selvitys vuodelta 2008 käsittelee Vantaan vuosien 1961-1986 välillä rakennettuja ostoskeskuksia. Korson rakennuksista on inventoitu Merikotkantie 1, Korsonpolku 4 sekä Korsontie 7 ja 14, jotka arvotettiin Vantaalla alueellisesti merkittäviksi kohteiksi. Vuonna 2015 Korson keskustan aluetta käsiteltiin Vantaan vanhojen ostoskeskusten maankäytön mahdollisuuksien selvityksessä, jossa samat kohteet todettiin kaupungissa alueellisesti merkittäviksi.



Kuva 16. Ote vuonna 2010 laaditusta viitesuunnitelmasta.

Korsolle on muiden aluekeskusten muassa laadittu keskustaprofiili vuonna 2021. Visiokuvan mukaan ”Korso kasvaa, muuttuu ja kehittyy. Korson sydän säilyy Ankkapuistossa.”

Kuva 17. Korson keskustaprofiili vuodelta 2021.



2.13 VALOKUVAT



Kuva 19. Luiska Korsonaukiolta alikulkuun. (05/2023)



Kuva 20. Näkymä vanhalle asemalle laiturilta. (05/2023)



Kuva 21. Urpiaisentien ja radanvarren nurkkauksessa sijaitseva pysäköintikenttä.(05/2023)



Kuva 22. Näkymä vanhan aseman suuntaan keskilaiturilta. (01/2023)



Kuva 23. Näkymä Metsolantorille ja asematunnelin suulta. (05/2023)



Kuva 24. Näkymä Korsonaukiolta. Vasemmalla puuston takana kirkon rakennuksia, oikealla liikerakennus, Lumo ja taustalla Korson 16-kerroksinen tornitalo. (05/2023)



Kuva 25. Näkymä asematunnelista. (01/2023)



Kuva 26. Metsolantori portaiden yläreunalta. (01/2023)



Kuva 27. Maakotkantien ja Korsontien risteys sekä Maakotkantien liiketiloja. (05/2023)



Kuva 28. Maakotkantien jalkakäytävä ja liiketiloja talvella. (01/2023)



Kuva 29. Näkymä Minkkitien kurvista radan ja asemakaavoituksen alla olevan metsikköalueen suuntaan. (05/2023)



Kuva 30. Näkymä Kulomäentien radan alittavalta osuudelta (jalankulun ja polkypyöräilyn väylältä) talvella. (01/2023)



Kuva 31. Soopelipolku Metsolassa. Oikealla Metsolanmäen päiväkoti. (05/2023)



Kuva 32. Näkymä Kulomäentien radan alittavalta osuudelta (jalankulun ja polkypyöräilyn väylältä) kesällä. (05/2023)



Kuva 33. Näkymä ns. Toyotan kiinteistön nurkalle suunnittelualueen koilliskulmalla. (01/2023)



Kuva 34. Metsolantien ”käärmetalo”. (01/2023)



Kuva 35. Vanha asemarakennus ja Lumon kulma. (05/2023)



Kuva 36. Näkymä Korsonaukiolta, kuljettaessa Lumolta asematunneliin. (05/2023)

3 VUOROVAIKUTUS

3.1 ASUKASKYSELY

Kaupunki laati Korso keskusta-aluetta ja sen ympäristöä koskien kaikille avoimen verkkopohjaisen kyselyn. Kysely oli avoinna 7.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana. Kyselyyn saatiin valmiiksi merkittyjä vastauksia noin 450 kappaletta sekä keskeneräiseksi jääneitä vastauksia noin 600 kappaletta.

Erityisesti keskustan alue ja sen rakennukset nousivat esiin negatiivisessa sävyssä kyselyn vastauksissa. Huonokuntoiset rakennukset, pubit, turvattomuus ja erilaisten kahviloiden sekä ajanviettopaikkojen puute katsottiin vastaus toisensa jälkeen kehitettäviksi asioiksi. Myös niin kutsutulle Toyotan alueelle toivottiin jotakin uutta.

Negatiivisena koettujen asioiden ja paikkojen lisäksi Korson keskustan alueelta ja välittömästä läheisyydestä löytyi paljon myös positiivisia asioita. Ankkapuisto, Rekolanpuro ja Leppäkorven maauimala koettiin miellyttäviksi ulkoilun ja virkistyksen paikoiksi sekä olemassa olevat palvelut (kaupat, Lumon kirjasto, terveysasema ja junayhteydet) toimiviksi. Löytyi alueelta myös piilotettu helmi – Wanhalla asemalla sijaitseva Cafe Unelma.

3.2 IDEATYÖPAJA

Kaavarunkotyön alussa järjestettiin 18.1.2023 ideatyöpaja konsultin työryhmän sekä kaupungin ohjausryhmän kesken. Työpajatyöskentely jakaantui kahteen osioon – kestävyystarkasteluihin ja luonnosteluihin.



Kuva 37. Ideatyöpajatyöskentelyä.

Kestävyystarkasteluissa työskenneltiin Tengbomilla kehitetyn kattavan yhteistyön ja kestävän suunnittelun työkalun, Kestävyyslabran, kahta elementtiä (labrakortit ja kestävyyspyörä) hyödyntäen. Tiivistelmä labrakorttien kautta esiin nousseista tavoitteista ja toimenpiteistä on esitetty seuraavilla sivuilla. Näiden äänestämällä toteutettu priorisointi on esitetty kestävyyspyörässä.

3.2.1 Kestävyyskategorioiden liittymiskohdat työssä

Sertifiointi & dokumentointi:

Laaditaan hiilineutraliusselvitys, voidaan hyödyntää myös vihertehokkuusmenetelmää ja viheraluiden saavutettavuus- ja mitoitusohjetta (Vantaa).

Ilmasto:

Lisätään kasvillisuutta kaupunkiympäristöön ja panostetaan hulevesien hallintaan ja viherrakenteeseen. Otetaan skenaariovaiheeseen yhdeksi vaihtoehdoksi hiilineutraali ratkaisu.

Energia & vesi:

Suositaan hiilineutraliustavoitteisiin liittyviä uusiutuvan energian ratkaisuja sekä tunnistetaan haasteet esim. maalämmön sijoittelun ja maanomistusten osalta.

Materiaalit & resurssit:

Suositaan kiertotalousratkaisuja, mutta tiedostetaan, että jotain voi olla purettava, jotta saadaan tehostettua kriittisimmät kohdat. Tiedostetaan, että uudisrakentaminen on suuri yksittäinen päästötekijä.

Ekosysteemi:

Panostetaan viherrakenteeseen ja –verkostoon, kasvillisuuten, hulevesiin, oleskeluun, viihtymiseen sekä integroidaan kaupallisia toimintoja kaupunkitilaan. Viivytetään hulevesiä myös keskustassa.

Liikenne:

Panostetaan keskitetyn pysäköintilaitoksen toiminnalliseen suunnitteluun. Ei ehdoteta maanalaista pysäköintiä. Pyritään kylämäisyyteen, panostetaan kevyenliikenteen yhteyksiin ja pyöräpysäköintiin.

Toiminnot:

Lisätään toimintoja kohtiin, joissa tarvetta sosiaaliselle kontrollille. Pyritään saamaan keskustaan lisää asumista ja sekoittunutta rakennetta. Sijoitetaan mahdollisesti itäpuolelle päiväkoti.

Ihmiset:

Sijoitetaan nuorille paikkoja/toimintaa keskustaan. Järjestetään vuorovaikutusta (mm. asukastyöpaja tulossa). Suunnitellaan käyttäjälähtöisesti ja huomioidaan ihmisvirrat.

Identiteetti:

Säilytetään (ja korostetaan) parhaat yksityiskohdat. Huomioidaan yksittäisinä nostoina mm. vanha asemarakennus osaksi kokonaisuutta. Ei unohdeta Ankkapuiston ja Rekolanojan vaikutusta suunnittelualueeseen. Huomioidaan ihmisten tuntemukset ja kokemus.

Terveys:

Huomioidaan liikennemelu ja pyritään suojaamaan pihoja. Panostetaan keskustan viihtyisyyteen, oleskelutiloihin ja kytkeytymiseen ympäristöön ja viherrakenteeseen. Kartoitetaan toritilan tarvetta.

Talous:

Huomioidaan liiketilojen tarve ja toteutettavuus. Keskitetään palvelut ydinkeskustaan, kävelyreittien varsille ja risteämäkohtiin. Varaudutaan asukasmäärän muutoksiin ja muunneltavuuteen.

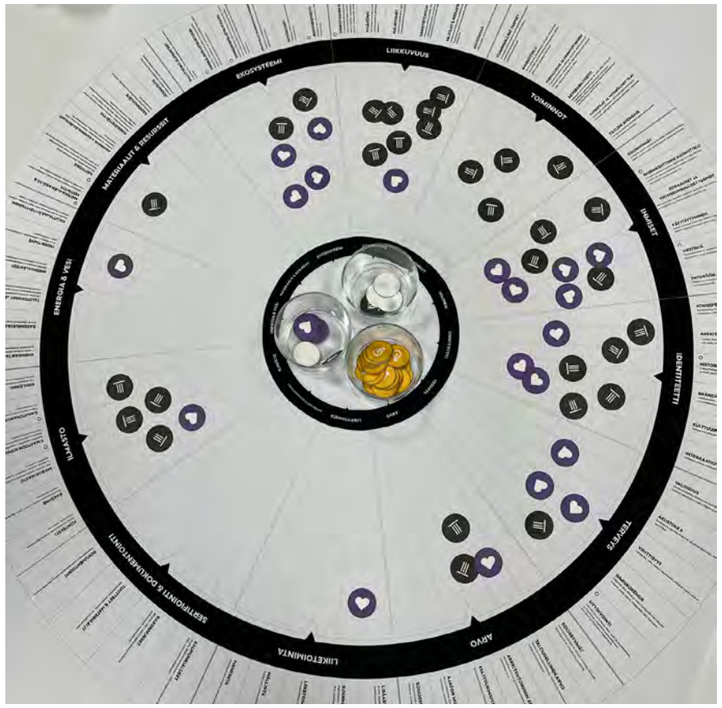
Liiketoiminta:

Tiedostotetaan kaupan suuryksikön sijoittamisen vaikutukset. Mietitään, mitä sijoittuu bussiterminaalin yhteyteen. Tarkastellaan yhteyksien oleellisuutta ja liikennevirtoja sekä mahdollisuuksia vanhan asemarakennuksen esiin tuomiseksi.

3.2.2 Kestävyyskategorioiden äänestys ja luonnostelu

Tässä työssä tärkeimmiksi kestävyyskategorioiksi äänestettiin liikkuvuus, identiteetti, ihmiset, toiminnot ja ilmasto. Henkilökohtaisesti tärkeäksi koettiin ihmiset, ekosysteemi, terveys ja identiteetti.

Luonnoksista parhaiksi ideoiksi äänestettiin bussipysäkkien sijoittelun Urpiaisentien ja Korsontien nurkkaukseen suunnitellun terminaalin sijasta, kivijalkaliiketilojen ja katupuiden jäsentämää Maakotkantietä, kävely-yhteyksiä (mm. Lumon ja Ankkapuiston sekä Peltomyyränkujan ja Leppäkorven maauimalan välille) sekä keskustan aukioita/palveluita ja niiden parantamista.



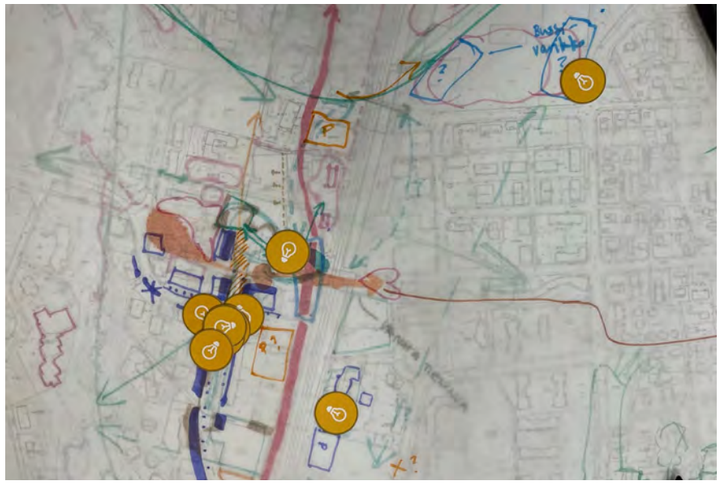
Kuva 38. Tengbomin kestävyyslabran kestävyyspyörä kategorioineen sekä siihen merkityt äänestysmerkit.

Kuvissa esiintyvät äänestysmerkit tarkoittavat seuraavaa:

= Kategoria, jota itse pidän erityisen tärkeänä yleisesti

= Kestävyyskategoria, johon mielestäni Tengbomin tiimin tulisi tässä työssä erityisesti keskittyä

= Paras idea luonnoksessa



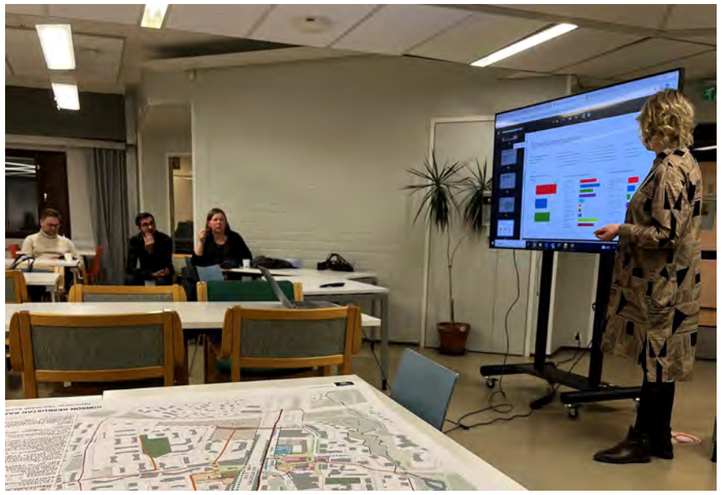
Kuva 39. Ideatyöpajassa syntynyt luonnos (1) ja siihen aseteltuja äänestysmerkkejä.



Kuva 40. Ideatyöpajassa syntynyt luonnos (2) ja siihen aseteltuja äänestysmerkkejä.

3.3 SKENAARIOTYÖPAJA JA ASUKASILTA

Vantaan kaupunki järjesti asukasillan Korsossa 2.3.2023. Illan aikana esiteltiin Korsoon liittyviä hankkeita, kaavarungon kolmea eri skenaariovaihtoehtoa, sekä käytiin niistä keskusteluja asukkaiden kanssa. Aktiivisia asukkaita iltaan osallistui n. 20.



Kuva 41. Asukaskyselyn tulosten esittelyä asukasillassa.

Skenaarioihin saatiin mm. seuraavaa palautetta:

- Ylikulkusillat on hankalia Korsoon, kun menevät niin korkealle. On vaikea saada esteettömäksi ja viihtyisäksi.
- Toyotan hallien hyödyntäminen urheilu tm. toimintaan olisi hyvä!
- Urpiaisentien ja radan väliin jäävät vanhat teollisuusrakennukset saisi purkaa kaikki pois.
- Kävely-ympäristö keskustassa on hyvä juttu mutta esim. Lumon ja kirkon ovien eteen olisi hyvä päästä saattamaan autolla.
- Aseman edessä olevaa KORSO-havuistutusta pitäisi päästä siistimään! Se on huonokuntoinen ja aidatulla rata-alueella, niin ei voi talkoillakaan mennä siistimään.

Mitään kolmesta skenaariosta ei varsinaisesti nostettu läsnäolijoiden suosikiksi tai inhokiksi. Kaikissa skenaarioissa esiintyi sekä hyviä että huonoja puolia. Skenaariot sisältöineen on esitetty seuraavassa kappaleessa.

3.4 YRITYSFOORUMI

Vantaan kaupungin elinkeinopalvelut järjesti yritysfoorumin 1.3.2023, jossa yhtenä osiona esiteltiin myös kaavarungon skenaariovaihtoehtoja. Itse skenaarioihin ei tullut erityisiä kommentteja, mutta foorumin osallistujat toivoivat, että Korsossa huolehditaan nykyisten yritysten toiminnan jatkuvuudesta. Esiin nostettiin myös mm. monipuolisten yritystilojen sekä järjestöjen ja nuorten tilojen tarve.

4 SKENAARIOT

4.1 SKENAARIOVAIHE

Skenaariovaiheessa kaavarungon suunnittelualueelle laadittiin kolme vaihtoehtoista skenaariota. Ideatyöpajassa sovitun mukaisesti yksi vaihtoehdoista pidettiin ilmastokestävyyden kannalta mahdollisimman kunnianhimoisena.

Skenaarioiksi muodostui seuraavat:

1. Neutraali kehitys

2. Ilmasto

3. Rakennetaan isosti

Skenaariovaiheessa suunnittelualueeseen sisältyi pohjoisessa sijaitseva nk. Toyotan alue sekä Leppäkorven koulun kiinteistö. Lopullisesta kaavarungosta nämä jätettiin kuitenkin pois.

4.2 SKENAARIO 1: NEUTRAALI KEHITYS

Keskusta

- Uutta rakentamista (kaupallista ja asumista) keskustan alueelle
- Uusi porras-hissiyhteys alikäytävään
- Uusi tehokas kaupan yksikkö S-marketin paikalle
- Bussipysäkkejä ja saattoliikennettä kehitetään
- Liikenne katkaistaan kävellyalueella ja länteen kulkevat bussit kiertävät Kotkansiiven kautta
- Suurehko pysäköintilaitos ja asunrakennuksia radan varteen
- Kävelykeskustan itä-länsi -suuntaisia kävely-yhteyksiä kehitetään

Luoteisosa

- Pienteollisuuden ja varastoinnin aluetta kehitetään

Koillisosa

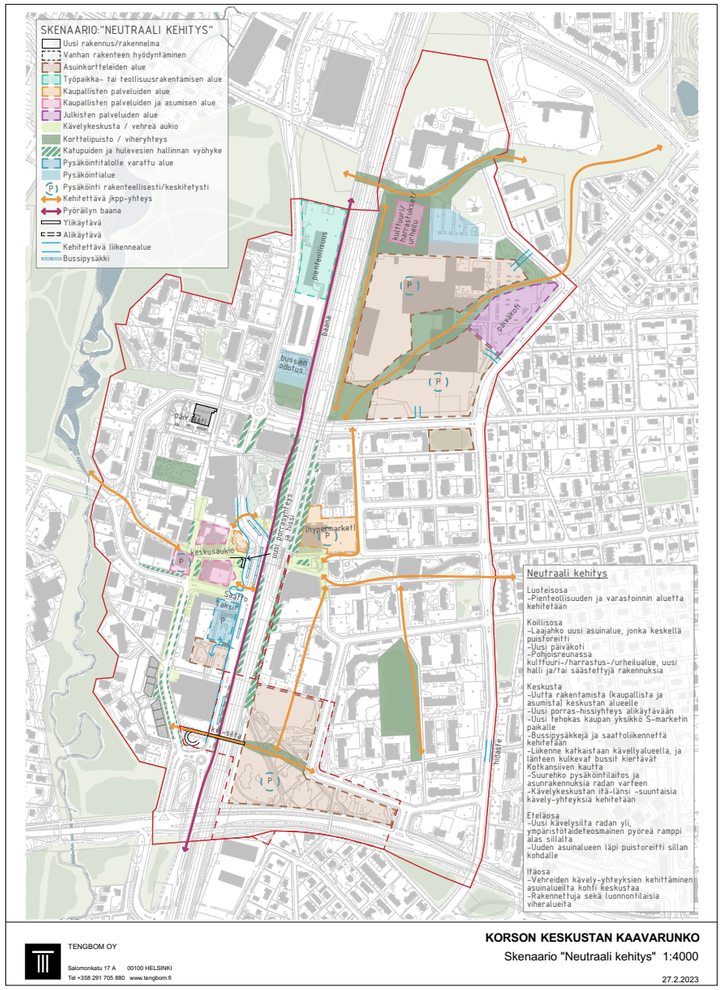
- Laajahko uusi asuinalue, jonka keskellä puistoreitti
- Uusi päiväkoti
- Pohjoisreunassa kulttuuri-/harrastus-/urheilualue, uusi halli ja/tai säästettyjä rakennuksia

Eteläosa

- Uusi kävelysilta radan yli, ympäristötaideteosmainen pyöreä ramppi alas sillalta
- Uuden asuinalueen läpi puistoreitti sillan kohdalle

Itäosa

- Vehreiden kävely-yhteyksien kehittäminen asuinalueilta kohti keskustaa
- Rakennettuja sekä luonnontilaisia viheralueita



Kuva 42. Pienennös skenaariokartasta ”Neutraali kehitys”.

Asuinalueet:

80 500 m² / 56 400 k-m² / 1 130 as

Hybridialueet (kaupallinen/asuin):

4 600 m² / 9 200 k-m² / n. 90-180 as

Työpaikka- ja teollisuusalueet:

9 300 m²

Kaupalliset alueet:

9 100 m²

Julkinen rakentaminen:

Päiväkoti

Vanhojen rakennusten hyödyntäminen:

-

Purettavat rakennukset:

8 kpl (+Toyotan alue)

4.3 SKENAARIO 2: ILMASTO

Luoteisosa

- Pienteollisuutta/pienvarastointia säästyy osittain
- Uusi toimisto/työpaikkakortteli
- Bussiterminaaliin liittyvä bussien odotuspaikka ja huoltorakennus
- Uusi alikäytävä radan ali

Koillisosa

- Teollisuushalleista muunnettuja kulttuuri-/harrastus-/urheiluhalleja
- Uusi asuinalue ja toimisto/työpaikkakortteli
- Toimintojen välissä/ympärillä vihervyöhyke/puistoreitti
- Vahva itä-länsi -suuntainen yhteys

Keskusta

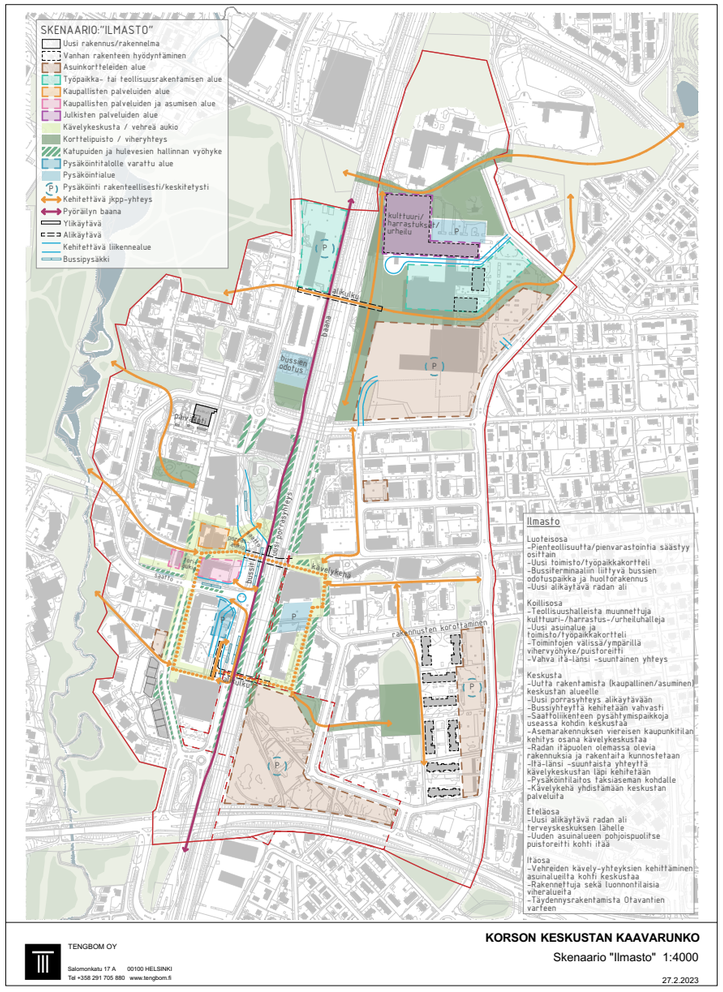
- Uutta rakentamista (kaupallinen/asuminen) keskustan alueelle
- Uusi porrasyhteys alikäytävään
- Bussiyhteyttä kehitetään vahvasti
- Saattoliikenteen pysähtymispaikkoja useassa kohdin keskustaa
- Asemarakennuksen viereisen kaupunkitilan kehitys osana kävelykeskustaa
- Radan itäpuolen olemassa olevia rakennuksia ja rakentaita kunnostetaan
- Itä-länsi -suuntaista yhteyttä kävelykeskustan läpi kehitetään
- Pysäköintilaitos taksiaseman kohdalle
- Kävelykehä yhdistämään keskustan palveluita

Eteläosa

- Uusi alikäytävä radan ali terveyskeskuksen lähelle
- Uuden asuinalueen pohjoispuolitse puistoreitti kohti itää

Itäosa

- Vehreiden kävely-yhteyksien kehittäminen asuinalueilta kohti keskustaa
- Rakennettuja sekä luonnontilaisia viheralueita
- Täydennysrakentamista Otavantien varteen



Kuva 43. Pienennös skenaariokartasta ”Ilmasto”.

Asuinalueet:

75 900 m² / 53 100 k-m² / 1 060 as

Hybridialueet (kaupallinen/asuin):

2 700 m² / 5 400 k-m² / n. 50-100 as

Työpaikka- ja teollisuusalueet:

22 500 m²

Kaupalliset alueet:

1 700 m²

Julkinen rakentaminen:

Kulttuurihallit

Vanhojen rakennusten hyödyntäminen:

Toyotan hallit & toimistorakennukset, Otavantien kerrostalot

Purettavat rakennukset:

7 kpl (+Toyotan alue osittain)

4.4 SKENAARIO 3: RAKENNETAAN ISOSTI

Luoteisosa

- Uusi asuinkortteli radan varteen ja olemassa olevan asuinalueen täydentäminen

Koillisosa

- Uusia asunkortteleita & päiväkoti
- Vaihtelevia puistoyhteyksiä asunkorttelien väleillä
- Uusi pieni asunkortteli Peltomyyränkujan eteläpuolelle

Keskusta

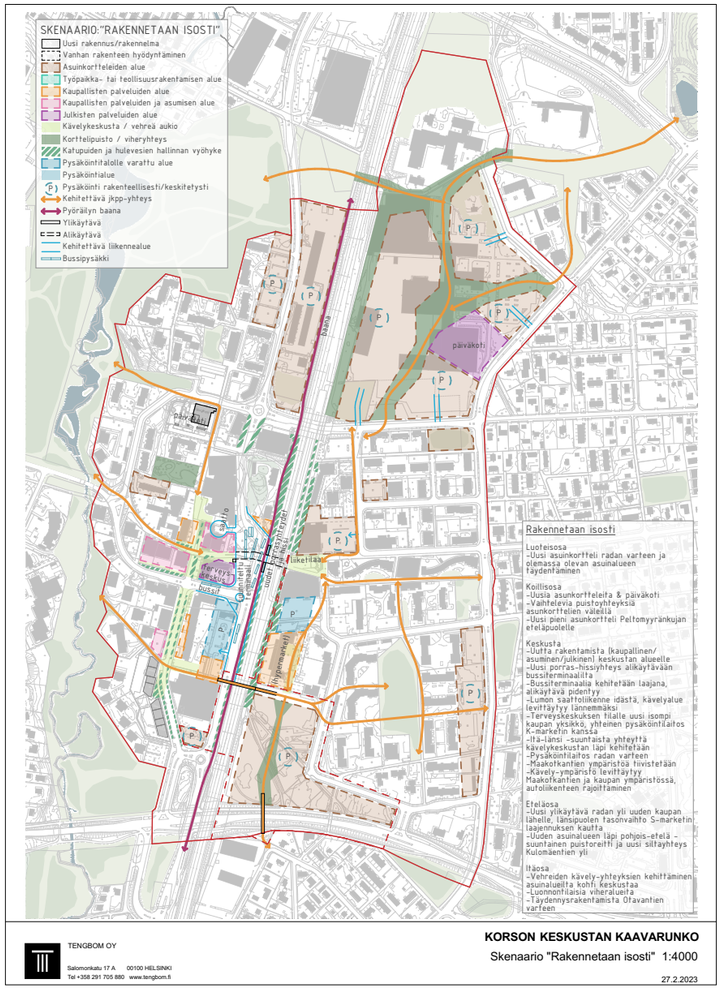
- Uutta rakentamista (kaupallinen/ asuminen/julkinen) keskustan alueelle
- Uusi porras-hissiyhteys alikäytävään bussiterminaalilta
- Bussiterminaalia kehitetään laajana, alikäytävä pidentyy
- Lumon saattoliikenne idästä, kävelyalue levittäytyy lännemmäksi
- Terveyskeskuksen tilalle uusi isompi kaupan yksikkö, yhteinen pysäköintilaitos K-marketin kanssa
- Itä-länsi -suuntaista yhteyttä kävelykeskustan läpi kehitetään
- Pysäköintilaitos radan varteen
- Maakotkantien ympäristöä tiivistetään
- Kävely-ympäristö levittäytyy Maakotkantien ja kaupan ympäristössä, autoliikenteen rajoittaminen

Eteläosa

- Uusi ylikäytävä radan yli uuden kaupan lähelle, länsipuolen tasonvaihto S-marketin laajennuksen kautta
- Uuden asuinalueen läpi pohjois-etelä -suuntainen puistoreitti ja uusi siltayhteys Kulomäentien yli

Itäosa

- Vehreiden kävely-yhteyksien kehittäminen asuinalueilta kohti keskustaa
- Luonnontilaisia viheralueita
- Täydennysrakentamista Otavantien varteen



Kuva 44. Pienennös skenaariokartasta ”Rakennetaan isosti”.

Asuinalueet:

132 700 m² / 92 900 k-m² / 1 860 as

Hybridialueet (kaupallinen/asuin):

4 900 m² / 9 800 k-m² / n. 100-200 as

Työpaikka- ja teollisuusalueet:

-

Kaupalliset alueet:

8 400 m²

Julkinen rakentaminen:

Päiväkoti ja terveyskeskus

Vanhojen rakennusten hyödyntäminen:

-

Purettavat rakennukset:

16 kpl

4.5 SKENAARIOVAIHEEN ILMASTOVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Skenaarioiden ilmastovaikutuksia arvioitiin siltä osin, kun se oli skenaariosuunnittelun tasolla mahdollista.

4.5.1 Rakennukset

Olemassa olevien rakennusten purkaminen kaikissa skenaarioista oli maltillista. Merkittävintä purkua esitettiin Toyotan alueelle. Jatkon kannalta olisi selvitettävä mahdollisuuksia olemassa olevien rakennusten/rakennusosien hyödyntämiseen.

Pehmeikköalueille rakentamisesta todettiin, että rakentaminen kannattaa toteuttaa tehokkaasti, jotta ilmastovaikutukset suhteessa kerrosalaan jäävät pieneksi. Pehmeikköalueille rakentaminen edellyttäisi todennäköisesti paalutusta ja pohjanvahvistusta, mikä lisäisi rakentamisen aiheuttamia päästöjä.

4.5.2 Liikenne

Hyvää kaikissa skenaarioista:

- Keskitetyt pysäköintiratkaisut
- Viihtyisiä viheralueiden läpi kulkevia jkpp-reittejä
- Korson keskustan palvelujen saavutettavuus bussilla paranee nykytilanteeseen verrattuna

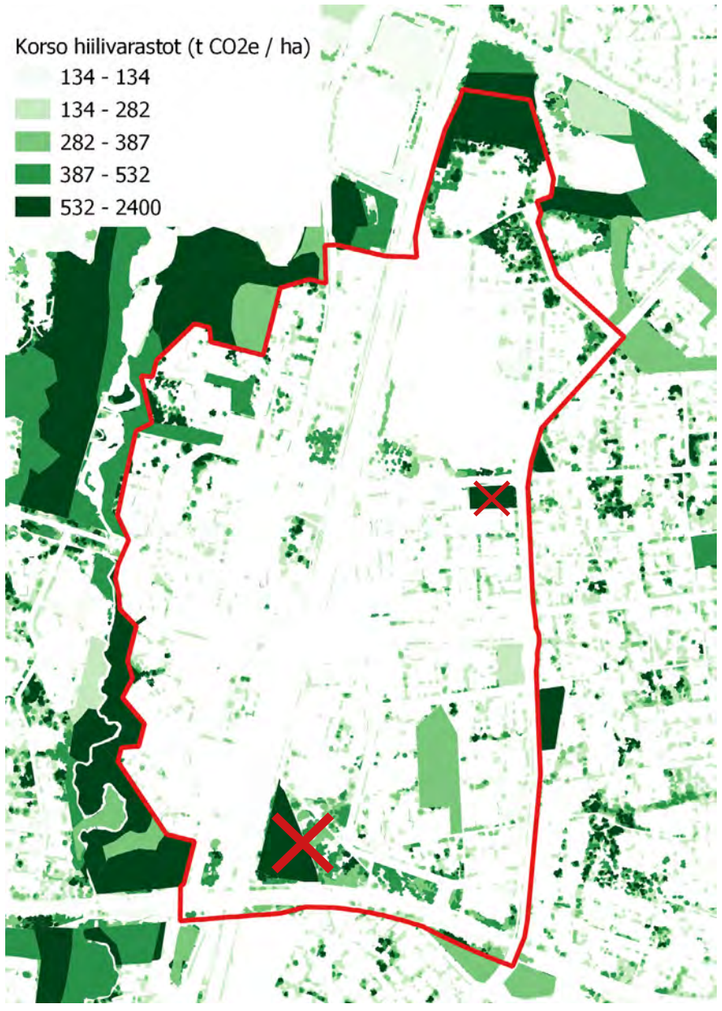
Eroja skenaarioiden välillä:

- Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet parhaat skenaarioissa 2 ja 3, joissa fokus poikittaisyhteyksissä
- Skenaarioissa 1 ja 2 esitetylle pohjoisosan kulttuuri/harrastus/urheilualueelle ei ole osoitettu jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä alueen itäosista
- Skenaarioissa 1 ja 2 kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitettävä myös alueen itäosan läpi pohjois-eteläsuunnassa
- Skenaarioissa 1 ja 2 viihtyisin pysäkkiympäristö asemalle, joka aukeaa Lumon suuntaan aukiolle, vs. skenaariossa 3 bussiterminaali katkaisee yhteyden suoraan asemalta aukiolle ja keskustaan

4.5.3 Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja viheralueiden hiilivarastot

Hyvää kaikissa skenaarioissa:

- Lisää viherrakennetta radan varrelle ja keskustaan sekä Toyotan alueelle
- Keskustan vehreät aukiot
- skenaariossa 2 vehreän kävelykeskustan jatke myös radan itäpuolelle
- Olemassa olevien viheralueiden säilyttäminen pois lukien karttaan merkityt alueet
- Alueen viheralueet eivät kuitenkaan hiilinielujen näkökulmasta merkittäviä, säilymisellä suurempi merkitys monimuotoisuuden, hulevesien hallinnan ja helteisiin sopeutumisen kannalta



Kuva 45. Hiilivarastot kaavarungon alueella. Karttaan on merkitty rukseilla skenaarioissa poistettavaksi esitetyt hiilivarastot. Lähde: HSY: Pääkaupunkiseudun hiilinieluselvitys.

5 KAAVARUNKO

5.1 MIKÄ ON KAAVARUNKO

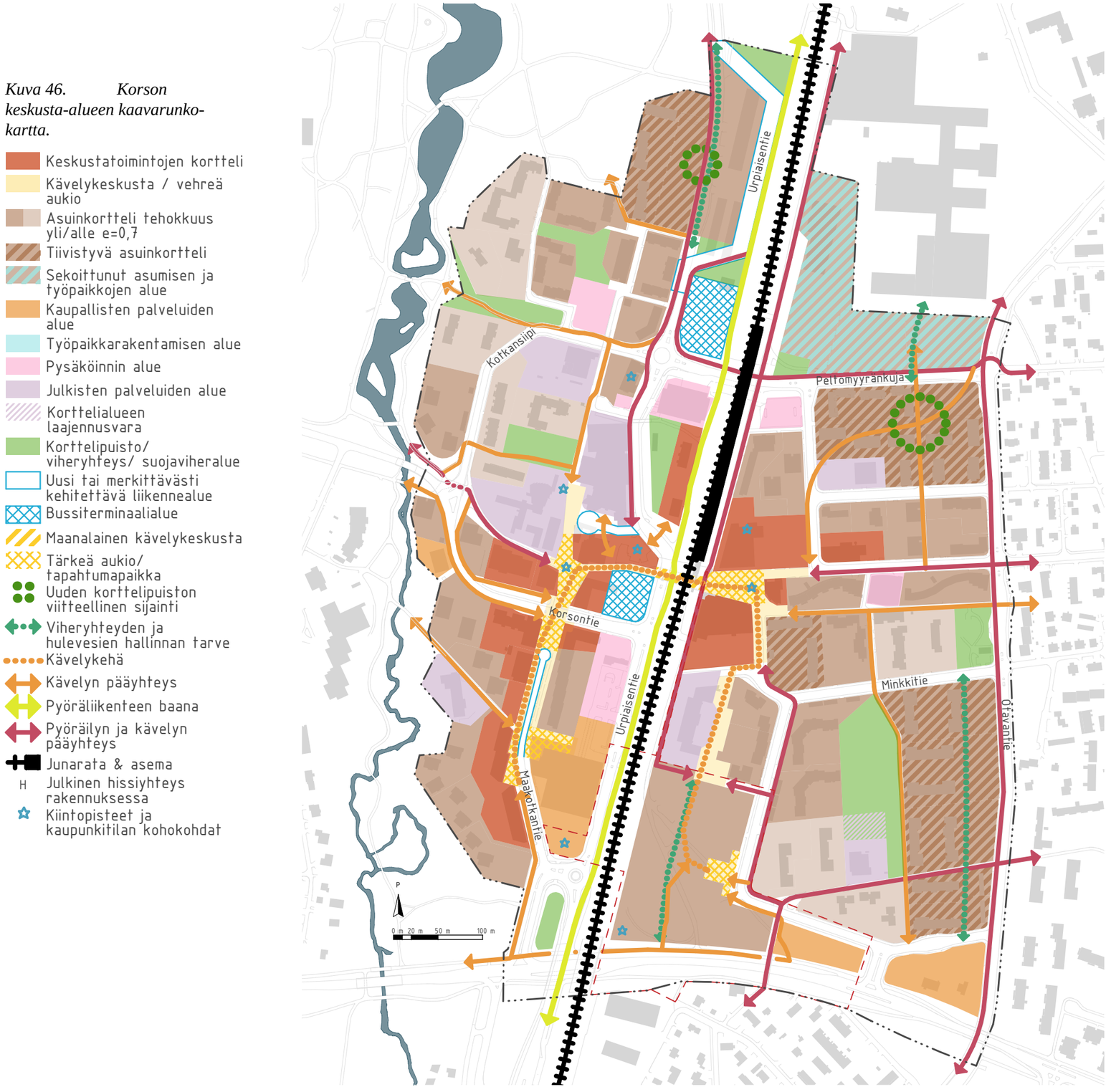
Kaavarunko on laadittu alueen asema- ja yleiskaavatasojen väliin, tarkentamaan yleiskaavaa sekä ohjaamaan asemakaavaa. Korson keskustassa voimassa oleva yleiskaava on hyvin yleispiirteinen, eikä se siksi riitä sellaisenaan ohjaamaan alueen asemakaavoitusta. Yksittäisten, toisinaan vain korttelinkin kokoisten asemakaavojen laadintaan on kuitenkin tarpeellista olla taustalla laajemman kokonaisuuden tarkastelu. Kaavarunko ei kuitenkaan ole lakisääteinen sitova suunnitelma, vaan kaupungin tekemä, vapaaehtoinen tarkastelu.

Kaavarunkotyössä laadittu suunnitelma mahdollistaa toteutuessaan kukoistavan tulevaisuuden Korson keskustalle. Merkittävimmät muutokset nykyiseen asemakaavatilanteeseen verrattuna kaavarungossa ovat uudet keskustatoiminnoille esitetyt korttelialueet sekä asuinalueiden tiivistäminen.

Korson keskustan alueella tällä hetkellä sijaitsevat kaupalliset rakennukset sijaitsevat pääosin erilaisille kaupallisille palveluille kaavoitetuilla kiinteistöillä. Muuttamalla näitä keskustatoiminnoille, voidaan kiinteistöille rakentaa vapaammin hybridimuotoista rakentmista, joka sallii esimerkiksi kaupallisen toiminnan ensimmäisissä kerroksissa ja asumisen korkeammalle kohoavissa kerroksissa.

Useat alueen asuinkortteleista on rakennettu 60-70-luvuilla, johon aikakautena kuului laajat pysäköintikentät kerrostalojen yhteydessä. Kaavarungossa mahdollistetaan erityisesti tämän kaltaisten asuinalueiden tiivistymistä keskitetyn pysäköinnin ratkaisuilla ja ottamalla pysäköintikenttiä käytettäväksi rakentamiselle.

Kuva 46. Korson keskusta-alueen kaavarunko-kartta.



5.2 KAAVARUNKOKARTTA

Kaavarunkokartta on esitetty pienennöksenä tällä sivulla sekä mittakaavassa 1:4000 raportin liitteenä. Kaavarunkokartta muistuttaa väritykseltään asema- ja yleiskaavoja, mutta siihen sisältyy myös omantyylisiään toiminnallisia merkintöjä, kuten esimerkiksi kävelykehä tai kaupunkitilan kohokohdat.

Kaavarungon sisällostä on kerrottu tarkemmin seuraavissa kappaleissa kaavarungon aluevarausten sekä merkintöjen kautta.

5.3 ALUEVARAUKSET

5.3.1 Keskustatoimintojen kortteli

Keskustatoiminnot on keskitetty aivan Korson ytimeen, radan molemmin puolin ja kävelykeskustan yhteyteen. Keskustatoimintojen korttelialueille on mahdollista sijoittaa niin liike-, työ- kuin asuintilojakin. Erityisesti työtiloissa tulee huomioida, että alueen luonne säilyy keskustamaisena.

5.3.2 Kävelykeskusta/vehreä aukio

Kaavarungon toiminnallisuuden selkärankana toimii kävelykeskusta ja sen kävelykehäkonsepti. Kävelykeskustan alueet sijoittuvat U:n muotoisena radan molemmin puolin. Kävelykeskustaan liittyy palveluita ja se toimii turvallisena ja viihtyisän kävelyn ja pyöräilyn verkostona ja tapahtumapaikkana sekä elävöittää Korson keskustaa uuteen kukoistukseen. Kävelykeskustaan sijoittuu merkittävää katupuustoa ja istutuksia. Vehreys ja puusto lisäävät viihtyisyyttä, auttavat hulevesien hallinnassa sekä luovat miellyttävää pienilmastoa.

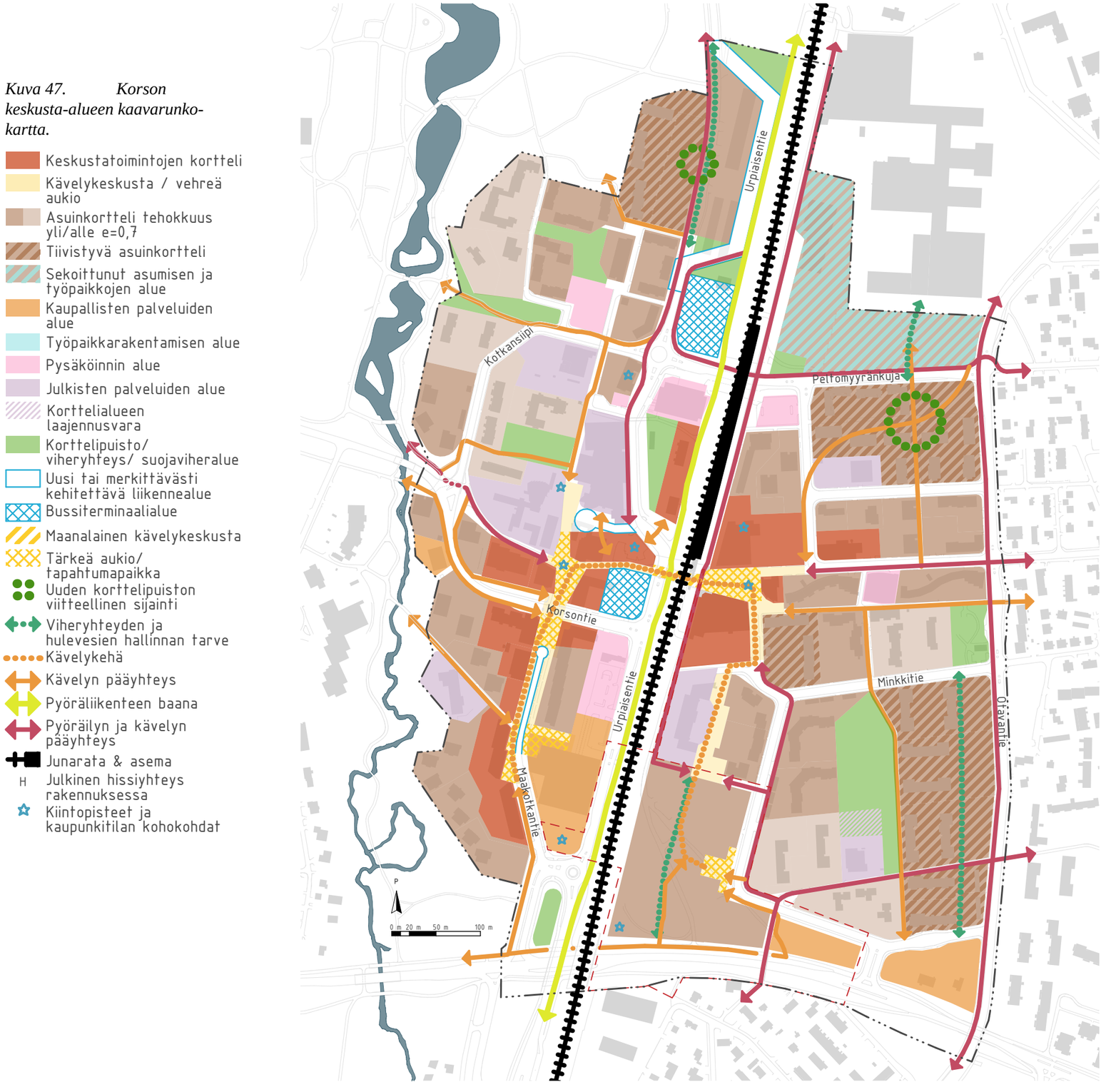
5.3.3 Asuinkortteli

Suurin osa kaavarunkoalueesta on asuinkortteleita. Asuinkorttelit on jaoteltu tehokkuuksiltaan yli tai alle tehokkusluvun e=0,7. Tätä tehokkaammat korttelit on osoitettu tummemmalla ja väljemmät vaaleammalla.

5.3.4 Tiivistyvä asuinkortteli

Osalle asuinkortteleista on osoitettu tiivistämistä kuvaava rasteri. Tiivistämisen kortteleita ovat erikseen tunnistetut korttelikokonaisuudet, joilla sijaitsee potentiaalisia rakentamiseen muutettavia pysäköintikenttiä, korttelit lähellä asemaa tai korttelit, joissa rakentamisen elinkaari on tulossa tiensä päähän tulevien parin vuosikymmenen aikana.

Kuva 47. Korson keskusta-alueen kaavarunkokartta.



5.3.5 Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue

Kaavarunkoalueen ainoa sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue sijaitsee alueen koilliskulmassa. Sekoittuneelle alueelle ei tavoitella keskustan kaltaista hybridirakentamista/sekoittuneisuutta, jossa asuminen ja liiketilat sijaitsevat samassa rakennuksessa, vaan aluevaraus tulee nähdä ennemminkin useita erilaisia vaihtoehtoisia toimintoja mahdollistavana merkintänä.

5.3.6 Kaupallisten palveluiden alue

Kaupallisten palveluiden alueita sijaitsee keskustan ja hyvien liikenneyhteyksien läheisyydessä. Niille on keskitetty vain kaupallista toimintaa.

5.3.7 Työpaikkarakentamisen alue

Pelkästään työpaikkarakentamislle varattu alue sijaitsee radan ja sekoittuneen asumisen ja työpaikkojen alueen läheisyydessä.

5.3.8 Pysäköinnin alue

Pysäköinnin aluevarausmerkinnällä on osoitettu yleisiä ja yksityisiä pysäköintialueita (myös pysäköintitalot), jotka eivät integroidu muuten korttelirakenteeseen tai sijoitu esimerkiksi asuinkortteleiden piha-alueiden yhteyteen.

5.3.9 Julkisten palveluiden alue

Julkisten palveluiden alueilla on osoitettu mm. terveydenhuollon rakennusten, koulujen, päiväkotien, kirjastojen sekä seurakuntien rakennusten sijainnit. Julkisten palveluiden alueisiin ei nykytilanteeseen verrattuna tule suurta muutosta lukuun ottamatta Metsolantien ja Mäyräkujan nurkkaan jäävää aluetta sekä Metsolanmäen päiväkodille varattua laajennusvarausta.

5.3.10 Korttelipuisto

Merkinnällä osoitetaan säilytettävät viher- ja suojaviheralueet. Korttelipuistot voivat olla eri tasoisesti hoidettuja joko metsäisempiä alueita tai rakennettuja puistoalueita.

5.3.11 Uusi tai merkittävästi kehitettävä liikennealue

Radan länsipuolelle sijoittuu muutama merkittävästi kehitettävä liikennealue, joidenka tarkempia lisätietoja on kerrottu kappaleessa ”5.9 Liikenne”.

5.3.12 Bussiterminaalialue

Varauksella on osoitettu alustava bussiterminaalialue, jonka sijainti voi muuttua tarkemmassa suunnittelussa. Myös bussiterminaalialueesta on kerrottu tarkemmin kappaleessa ”5.9 Liikenne”.

5.4 MERKINNÄT

5.4.1 Maanalainen kävelykeskusta

Maanalainen kävelykeskusta sijoittuu nykyiseen keskustan alikäytävään. Alikäytävän ja sen ympäristön tulevassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota viihtyisyyteen, valoisuuteen sekä turvallisuuteen.

5.4.2 Tärkeä aukio/ tapahtumapaikka

Osa kävelykeskustan kohdista on korostettu tärkeän aukion/ tapahtumapaikan rasterilla. Tärkeille aukioille tulee suunnitella selkeä luonne ja niiden kasvillisuuteen ja istutuksiin panostaa.

5.4.3 Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti

Merkinnällä on osoitettu uusille tai tiivistyville alueille viitteellinen sijainti, johon tulee sijoittaa uusi korttelipuisto.

5.4.4 Viheryhteyden ja hulevesien hallinnan tarve

Merkinnällä on osoitettu korttelialueiden läpi yhteyksiä, joilla on erityinen tarve säilyttää tai istuttaa viherrakennetta hulevesien hallinnan, ekologisten yhteyksien sekä viihtyisyyden vuoksi.

5.4.5 Kävelykehä

Merkintä liittyy kävelykeskustaan. Se sitoo yhteen kävelykeskustan alueet, aukiot ja torit sekä radan itä- ja länsipuolella sijaitsevat palvelut. Kävelykehän julkisen ulkotilan materiaali- ja kalustevalinnoilla voidaan tavoittaa yhtenäinen kaupunkitilan ilme, joka sitoo kävelykehän vahvaksi kokonaisuudeksi.

5.4.6 Kävelyn/ yhdistetty kävelyn ja pyöräilyn pääyhteys

Kaavarunkokartalle on osoitettu kävelyn ja pyöräilyn pääyhteydet ja pääverkosto. Verkosto liittyy vahvasti kävelykeskustaan, jossa erilliset reitit on jätetty osoittamatta.

5.4.7 Pyöräliikenteen baana

Pyöräliikenteen baana radan länsipuolella pohjois-eteläsuuntaisesti on osa pääkaupunkiseudun baanaverkoston Pohjoisbaanaa, joka on suunniteltu pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn.

5.4.8 Junarata & asema

Merkinnällä on osoitettu rautatie sekä asemalaiturin sijainti.

5.4.9 Kiintopisteet ja kaupunkitilan kohokohdat

Merkinnällä on osoitettu kaupunkitilan kohokohdat ja kiintopisteet. Kiintopisteitä ovat nykyinen asuintorni, kirkon torni, Korsonpolun aukiot, sekä muutamat kohdat, joihin voi sijoittaa korkeampaa rakentamista tai harkitumpaa rakentamista ja arkkitehtuuria.

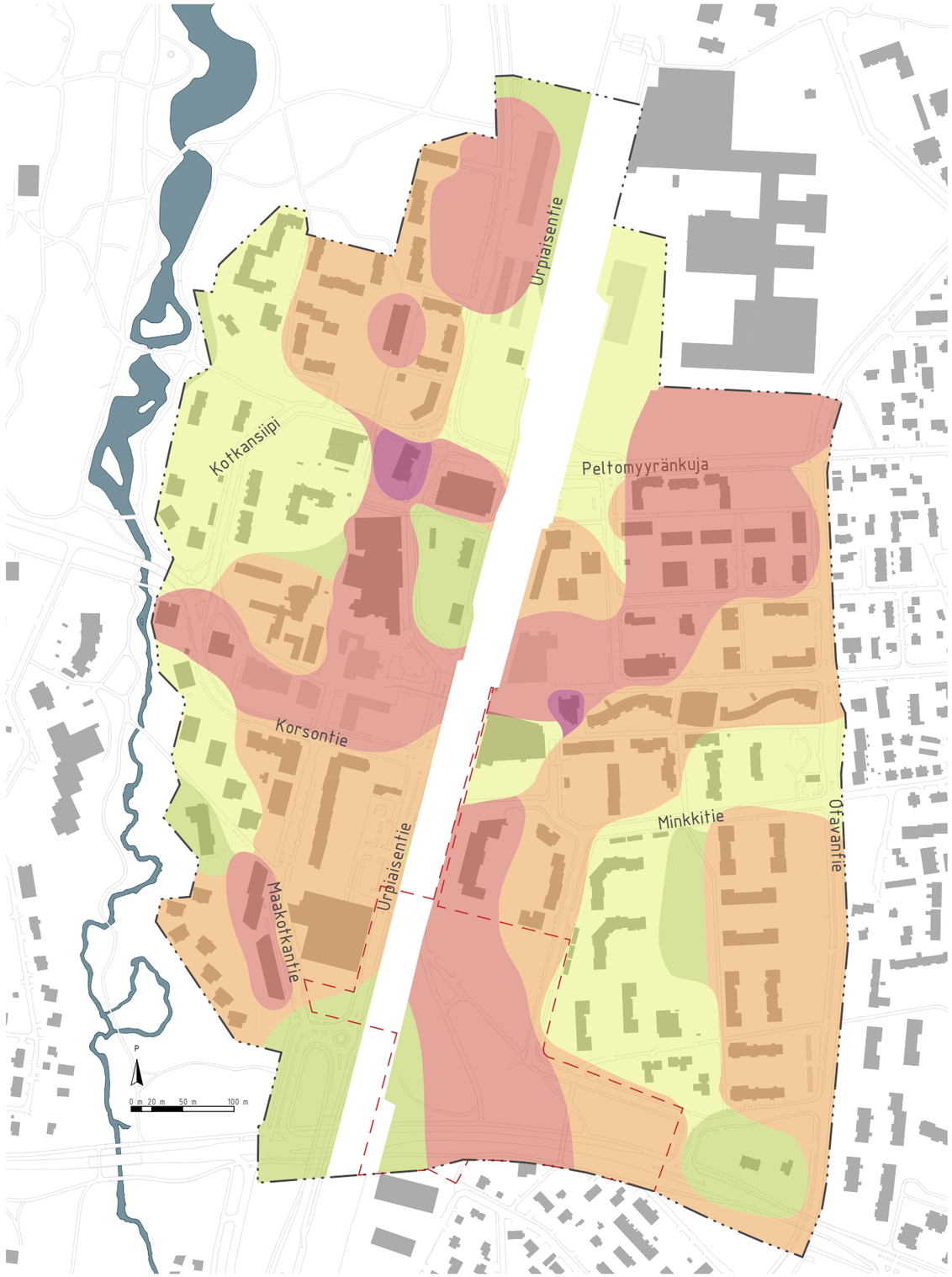
5.5 ALUEEN TEHOKKUUDET

Oheisessa kuvassa on esitetty kaavarunkoalueen rakennustehokkuudet suurpiirteisinä vyöhykkeinä. Vyöhykejako on suuntaa antava, jotta se mahdollistaa monipuolisia ratkaisuja eikä lukitse mitään tiettyjä paikkoja.

Nykyisten asuinalueiden, joihin ei osoiteta erityisempää täydentämistä, osalta tehokkuudet pysyvät maltillisina. Tehokkaimmat alueet on osoitettu ydinkeskustaan sekä sellaisiin kohtiin, joilta on hyvät yhteydet ja/tai lyhyt välimatka rautatieasemalle, ja joilla lisäksi on arvioitu olevan potentiaalia tiivistämiselle.

Kuva 48. Kaavarungon tehokkuuden periaatteet.

e = 0–0,35
e = 0,35–0,8
e = 0,8–1,5
e = 1,5–2,5
e = yli 2,5



5.6 RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Kaavarunkoalueella sijaitsee kolme jo ennestään asemakaavalla suojeltua rakennusta: kaksi vanhaa asematoimintaan liittyvää rakennusta sekä Villa Sjöberg. Asemarakennusten alue on lisäksi RKY-aluetta. Nämä tulee säilyttää jatkossakin suojeltuina.

Lisäksi kaavarunkoalueelle sijoittuu rakennuksia, joilla on todettu arvoja erilaisissa selvityksissä, joista on kerrottu tarkemmin kappaleessa ”2.5 Kulttuuriympäristö”. Arvotettujen rakennusten suojelutarve tulee arvioida asemakaavavaiheessa yhdessä viranomaistahojen kanssa.

Kuva 49. Rakennettu kulttuuriympäristö kaavarunkoalueella.



Kuva 50. Valokuva: aseman RKY-alue.



5.7 ALUSTAVA TÄYDENNYSRAKENTAMISEN SUUNNITELMA

Osana kaavarunkotyötä alueelle on laadittu myös alustava täydennysrakentamisen suunnitelma. Sivun kaaviokuvassa on esitetty yksi mahdollinen vaihtoehto kaavarungon mukaisen uudis- ja täydennysrakentamisen sijoittumisesta. On kuitenkin huomioitava, että kyseessä on karkea suunnitelma, joka tarkentuu kun alueelle lähdetään laatimaan asemakaavoitusta.

Esitetty täydennysrakentaminen painottuu alueen keskustaan, pohjoisosaan sekä itäosaan Otavantien varteen.

Keskustassa tiivistäminen on pääosin purkavaa täydennysrakentamista. Radan länsipuolella vanhoja huonokuntoisia liiketiloja korvataan hybridirakentamisella, joissa ensimmäisissä kerroksissa on kävelykeskustaan avautuvia liiketiloja ja ylemmissä näiden päälle sijoittuvia asuintorneja. Rakennusten massoittelussa on pyritty säilyttämään Korsolle tyypillinen keskustamaisuus sekä korostamaan ihmisen mittakaavaa erityisesti kävelykehällä. Kävelyaluetta reunustavat matalat yksi- tai kaksikerroksiset liiketilaosat, jotka tuovat kaupunkitilan ilmeeseen kylämäisyyttä ja niin kutsuttua ihmisen mittakaavaa. Kauempana kävelykeskustan puoleisista julkisivulinjoista kohoavat rakennuksen korkeammat asuinosat. Tämä mahdollistaa myös asuinrakennusten piha-alueiden sijoittamisen kattopihoina liiketilaosien päälle.

Radan itäpuolelle nykyisen S-marketin kortteliin on esitetty asuinkortteliratkaisu, johon sisältyy haasteellisen sijaintinsa ja radan läheisyyden vuoksi torni-, lamelli-, luhti- ja kansipysäköintiosat. Kortteliin on mahdollista sijoittaa liiketilaa alikulun ja nykyisen aukion tasoon.

Pysäköinti keskustassa tapahtuu pääosin keskitetysti radan länsipuolelle osoitetussa pysäköintitalossa. Suurehkon pysäköintilaitoksen arkkitehtuuriin ja erityisesti massoitteluun ja kerroslukuun on jatkosuunnittelussa kiinnitettävä huomiota, jottei rakennus luo epämiellyttävää kaupunkitilaa ympärilleen.

Alueen pohjoisosassa radan länsipuolella sekä kaakkoisosassa Otavantien varressa täydennysrakentaminen on sovitettu olemassa oleviin, 60-70-luvun kerrostalokortteleihin. Siirtämällä kortteleiden nykyisillä laajoilla pysäköintikentillä sijaitsevat autopaikat keskitettyihin pysäköintitaloihin saadaan tilaa lisärakentamiselle. Lisärakentamisen massoittelussa ja lamellitaloratkaisuissa voidaan huomioda alueen luonne ja aikakauden rakentaminen sekä liikennemelulta suojautuminen.

Radan itäpuolella pohjoisosassa sijaitsevalla sekoittuneella alueella sijaitsee aivan radan varressa työpaikkarakentamista ja pysäköintitalo sekä Peltomyyränkujan varrella kaksi asuinkorttelia.

Kuva 51. Korson keskusta-alueen havainnekuva-kaavio.

IV Uusi rakennus &kerrosluku
P III Rakenteellinen pysäköinti &kerrosluku
Korson keskustan itäpuolen asemakaava-alue
VI Uusi rakennus asemakaava-alueella (erillinen suunnitelma)



Mitoitus

Kaavarunkosuunnitelma

- Asuinrakentaminen: 72 900 k-m²
- Liike-/työpaikkarak: 7 000 k-m²
- Rakenteellinen pysäköinti: 41 300 brm²
- Asukasmäärän lisäys: 1500 as

Itäpuolen asemakaava-alue

- Asuinrakentaminen: 26 900 k-m²
- Liike-/työpaikkarak: 5 100 k-m²
- Rakenteellinen pysäköinti: 5 500 brm²
- Asukasmäärän lisäys: 550 as

Kaavarunkoalue yhteensä

- Asuinrakentaminen: 99 800 k-m²
- Liike-/työpaikkarak: 12 100 k-m²
- Rakenteellinen pysäköinti: 46 800 brm²
- Asukasmäärän lisäys: 2 050 as

5.8 MAISEMA- JA VIHERYMPÄRISTÖ

5.8.1 Maiseman ja viherympäristön parannustekijät

Alueen kaduille ja aukioille tulee sijoittaa lisää katupuita ja vettä läpäisevää materiaalia lisääntyvien hulevesien hallitsemiseksi, alueellisten viheryhteyksien vahvistamiseksi sekä viihtyisyyden ja mielyttävän pienilmaston aikaansaamiseksi. Kadunvarsien viherkaistaleilla on potentiaalia toimia hulevesien imeytyksessä ja viivytyksessä.

Kaduilla liikkumisessa tulee huomioida kävelijät. Penkkejä ja pieniä taskupuistoja tulee sijoittaa heikosti liikkuville ja spontaaneja kohtaamisia varten sekä autoliikenteen ja kävelyn risteämispaikkoja kohentaa kävelijä- ja pyöräilijäystävällisemmiksi.

Myös rautatien yhteydessä molemmin puolin tulee huolehtia, että maa läpäisee riittävästi vettä. Mahdollisuuksien mukaan tulee radan reunoilla säilyttää puustoa tai muuta kasvillisuutta. Kävelykehän vehreä ja kytkeytynyt verkosto vähentää radan estevaikutusta ja tukee samalla pienen lähivihreän kehittämistä.

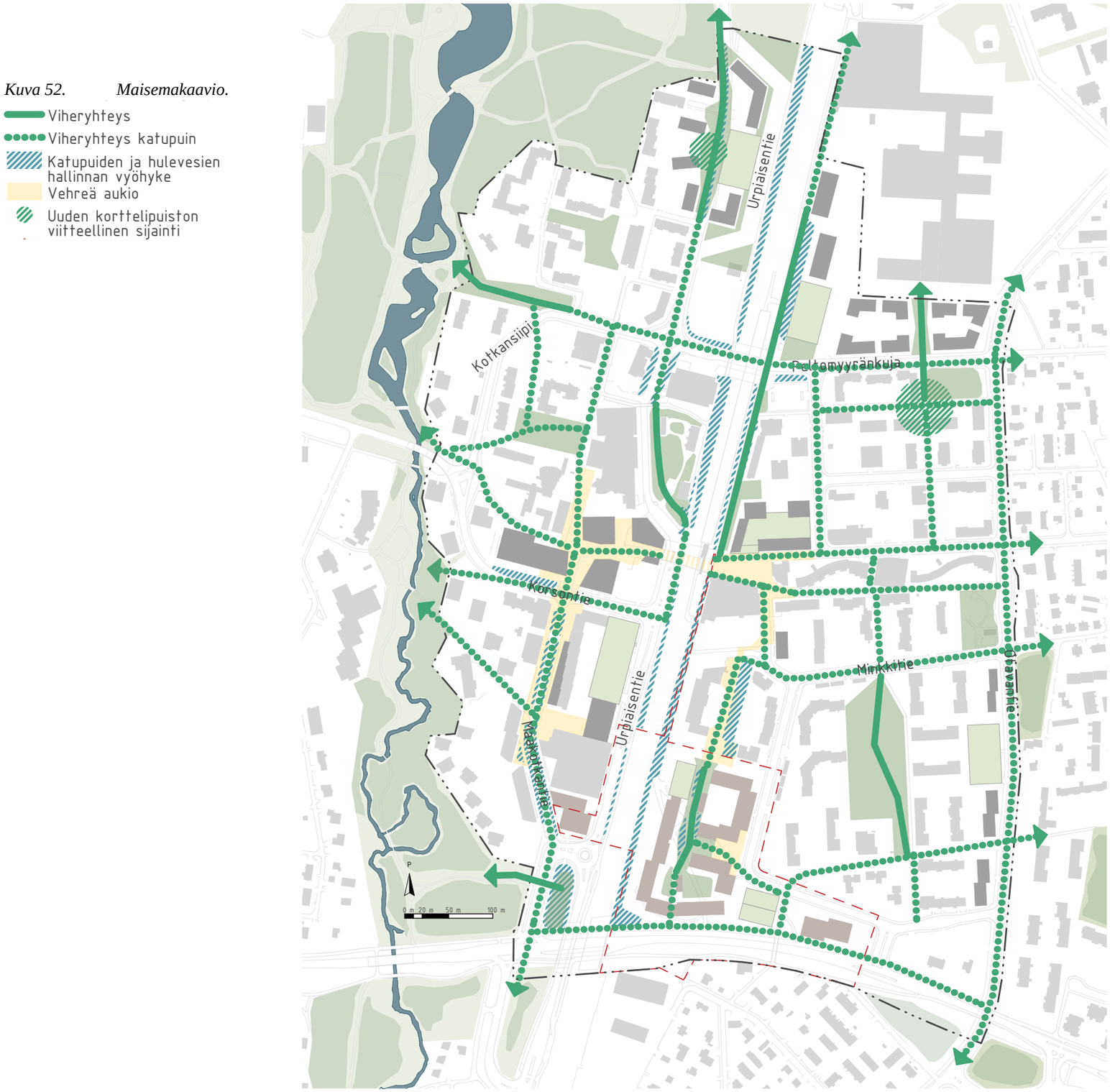
Tasku- ja korttelipuistojen puute suunnittelualueella kauttaaltaan on huomattava. Pienetkin istutetut alueet siirtävät alueen painopistettä kävelijöihin ja luovat ympäristöstä viihtyisämmän. Kävelykeskusta on tärkeä aluekokonaisuus, joka tulee liittää vihreään infrastruktuuriin. Riittävä vehreys tulee varmistaa erityisesti aseman alittavan tunnelin läheisyydessä, sen molemmin puolin.

Julkisten ulkotilojen suunnittelussa tulee huomioida esteettömyys korkealla tasolla. Luiskat tulee suunnitella niin, että ne eivät toimi pelkästään tasonvaihtajina, vaan tarjoavat myös viihtyisiä oleskelutiloja (esimerkiksi terasseja tai oleskelupaikan).

Metsolanmäkeä tulee kehittää niin, että ainakin osa siitä suunnitellaan rakennetummaksi puistoksi. Pieni leikkipuisto, istutettu alue tai muu vastaava kannustaa ajan viettämiseen puistoalueella.

Yhteyksiä keskustasta laajemmille viheralueille, kuten Ankkapuisto-Metsopuistoon sekä Metsolansuolle tulee kehittää sekä olemassa olevia verheitä ympäristöjä tuoda paremmin esiin ja kytkeä kehitettävään viherverkostoon. Näitä varten kaavarunkoon onkin merkitty useita kävelyn pääyhteyksiä erityisesti keskustasta lännen suuntaan. Korson keskustan kätketty helmi; Wanha asema ja kahvila vehreine ympäristöineen tulee saada paremmin esiin ja kytkettyä kehitettävään viherverkostoon.

Kuva 52. Maisemakaavio.



5.9 LIIKENNE

Merkittävimmät muutokset suunnittelualueen nykyisiin liikennejärjestelyihin tapahtuvat Korson ydinkeskustassa, jossa kävelyn roolia ensisijaisena kulkumuotona korostetaan. Kävelykeskustan laajenemisella pyritään tekemään kävelystä houkuttelevaa ja ympäristöstä viihtyisä. Kävely-yhteyksien suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida Vantaan kaupungin kävelyn edistämisohjelmassa (2022) Korson alueelle määritetyt aluetyypit – kävelyhubi ja kävelyhubin ympäristö – sekä niiden laatutavoitteet.

Kaavarungossa pyöräliikenteen yhteyksiä kehitetään Korsossa, jotta reitit palvelevat alueen sisäistä pyöräliikennettä sekä liittymistä ympyröivään pyöräliikenteen verkkoon. Pyöräliikenteen yhteyksien suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelma (2021), Vantaan kaupungin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma (2021) ja Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko (2020). Jatkosuunnittelussa huomioidaan myös, että tavoiteverkon leveysvaatimukset baanalla ja muilla pääpyöräreitti I-tason reittiosuuksilla täyttyvät.

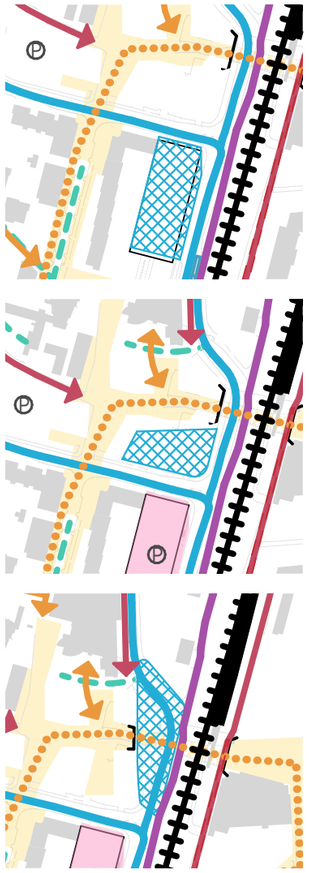
Keskustaan Urpiaisentien varrelle varataan tila bussiterminaalille, josta on sujuvat, turvalliset ja esteettömät jalankulun yhteydet tiivistyvän keskustan palveluihin sekä asemalle johtavaan alikulkuun. Bussiterminaalin yhteyteen varataan tilaa riittävälle ja laadukkaalle pyöräpysäköinnille, johon on sujuvat ja turvalliset yhteydet läheisiltä pyöräliikenteen reiteiltä sekä Pohjoisemmas Urpiaisentienvarrelle varataan tilaa bussien pysäköinnille ja kuskien taukotilalle. Bussiterminaalin tarkemmasta sijoittumisesta tehdään erillisselvitys, jossa tutkittavat alustavat sijaintivaihtoehdot on esitetty vierellä (Kuva 54).

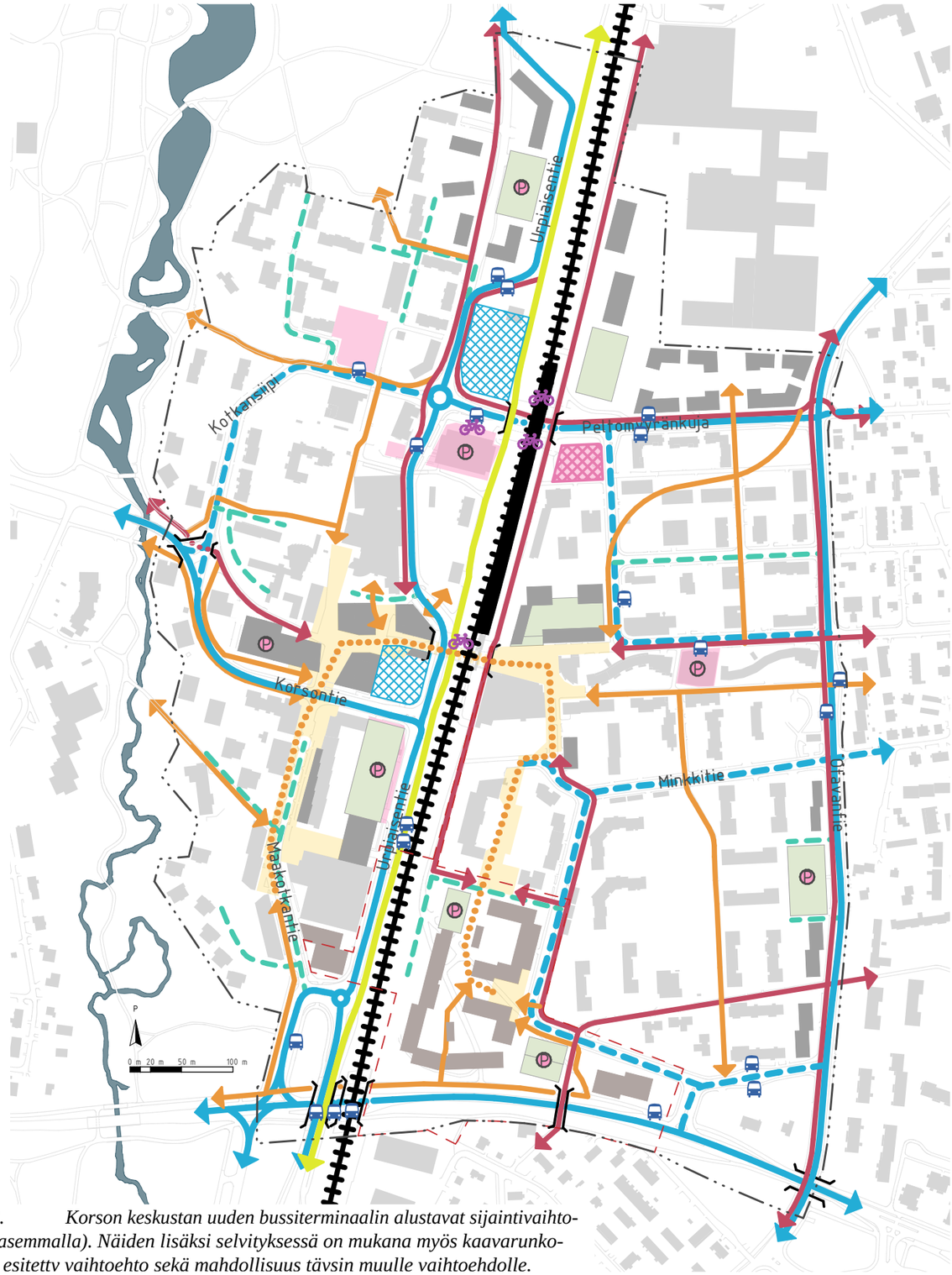
Urpiaisentie suunnittelualueen pohjoisosassa linjataan uudelleen välillä Ruusuvuorenrinne-Kalmuuriinkäytävä. Siirtämällä Urpiaisentien linjausta itään lähelle junarataa luodaan sen länsipuolelle tilaa yhtenäiselle ja tiivistyvälle asuinkorttelien alueelle ja rauhoitetaan korttelien sisäistä liikennettä.

Tiivistyvän Korson keskustan pysäköinti järjestetään pääosin sijoittamalla se keskitettyihin/rakenteellisiin pysäköintilaitoksiin. Täydennysrakentamisen sijoittuminen nykyisille pysäköintialueille on moniulotteinen kokonaisuus, johon vaikuttaa mm. tonttien omistus, tulevan täydennysrakentamisen kerrosalan määrä ja pysäköintilaitoksen kustannukset. Nykyisten asukkaiden pysäköintimahdollisuuden säilyminen on täydennysrakentamisen edellytys ja tulee myös huomioida rakentamisen aikana. Täydennysrakentamisen ja pysäköinnin järjestäminen, toteuttaminen ja taloudellisuus tulee tarkastella tapauskohtaisesti.

Kuva 53. Liikennekaavio.

- Autoliikenteen pääreitti
- Autoliikenteen reitti
- Huolto- ja tontille ajo
- Uusi tai merkittävästi kehitettävä katualue
- Bussiterminaalille varattava alue
- Pysäköinti rakenteellisesti tai keskitetysti
- Bussipysäkit
- Kävelykeskusta/vehereä aukio
- LPA-korttelialue
- Liityntäpysäköinti
- Pyöräilyn liityntäpysäköinti
- Kävelyn pääyhteys
- Kävelykehä
- Pyöräilyn ja kävelyn pääyhteys
- Pyöräliikenteen baana
- Junarata ja -asema
- Silta/alikulku





Kuva 54. Korson keskustan uuden bussiterminaalin alustavat sijaintivaihtoehdot (vasemmalla). Näiden lisäksi selvityksessä on mukana myös kaavarunkokartalla esitettv vaihtoehto sekä mahdollisuus tävsin muulle vaihtoehdolle.

5.10 PALVELUT

Kaavarungon yhtenä tavoitteena on kasvattaa ja tiivistää nykyistä palvelurakennetta sekä tuottaa entistä viihtyisämpää ja kaupallisesti aktiivisempaa ympäristöä kasvavan väestön tarpeisiin. Keskeisessä roolissa on päivittäisasiointi ja alueen luonnolliset jalankulkuvirrat sekä olemassa olevan ja luonnollisen aktiivisuuden hyödyntäminen ja tukeminen. Tavoitteena on vahvistaa kaupallisten palvelujen liiketoimintaedellytyksiä, tarjota palveluita erityisesti paikallisille asukkaille ja alueen kautta kulkeville sekä taata toimivat julkiset palvelut.

Kaavarunkosuunnitelmassa on panostettu laadukkaisiin ja viihtyisiin kävelyalueisiin, jotka liittyvät tiiviisti palveluihin. Siirtämällä pysäköinnin keskitettyihin pysäköintilaitoksiin saadaan liiketilojen edustat avattua esimerkiksi terassitoiminnalle ja viihtyisyyttä tuovalle kasvillisuudelle. Kaupallinen toiminta ja muodostuva kävelykehä liittyvät tiiviisti yhteen ja tukevat toinen toisensa olemassa oloa, mikä on tärkeä asia muistaa alueen jatkosuunnittelussa.

Vantaan kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2022-2031 (Vantaan kaupunki, 2022) mukaan kaupungin tavoitteena on luoda Korsolle toimiva, viihtyisä ja turvallinen keskus, joka kunnioittaa sen kyläkeskusmaista ilmettä. Lisäksi tavoitteena on vaalia Korson omaleimaista kerroksellisuutta. Kivijalkaliiketilojen lisääminen alueelle tukee näitä tavoitetta, ja niille parhaita ja luonnollisimpia paikkoja ovat aktiiviset kävelyreitit muodostuvalla kävelykehällä sekä päivittäistavarakauppojen ja joukkoliikennepysäkkien välittömät lähiympäristöt.

Kaupallisten palveluiden sijoittumisen jatkosuunnittelussa on tärkeää kiinnittä huomiota myös huoltoliikenteeseen. Toimiva huolto on edellytys liiketoiminnalle ja kävelykatujen kivijalkatilojen osalta ratkaisu ei aina ole itsestään selvä. Liiketilojen huolto tulee suunnitella harkitusti siten, että vältetään erillisiä huoltopihoja, ns. takajulkisivuja tai muuten epäviihtyisää ympäristöä, mutta kuitenkin niin, että liiketilojen huolto- ja lastaus on vaivatonta. Kävelykeskustan alueen toimivuuden kannalta ehdottoman oleellista kuitenkin on, ettei huoltoajo tapahdu kävelyalueiden kautta.

Julkisten palveluiden osalta kaavarungossa todetaan ja mahdollistetaan nykyisten toimintojen jatkuminen. Kaavaungossa esitetty noin 2000 asukkaan lisäys tarkoittaa noin 200 päiväkotilasta lisää. Kotkansiiven varteen on rakenteilla uusi päiväkoti ja Metsolanmäen päiväkodille on varattu laajentumisvaraus. Lisäksi Korso-Koivukylässä on käynnissä päiväkotiverkkoselvitys.

Mikäli alueen koilliskulmaa ja mahdollisesti myös sen viereen jäävää teollisuusaluetta lähdetään tulevaisuudessa kehittämään asumisvaltaisena (mukana skenaariovaiheessa), tulee tälle alueelle tarkastella myös uuden päiväkodin tarvetta.

Kuva 55. Palvelukaavio.



5.11 ILMASTOVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

5.11.1 Taustaa

Vantaa on sitoutunut olemaan hiilineutraali vuonna 2030. Tämä tarkoittaa, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 80 % vuoden 1990 tasosta. Jäljelle jäävät päästöt kompensoidaan esimerkiksi rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Tällä hetkellä Vantaan kaupungin käyttöperusteisista kasvihuonekaasupäästöistä lähes 40 % koostuu liikenteestä ja 30 % kaukolämmöstä. 1*

Kaupunkien hiilijalanjälkilaskenta ja ilmastotavoitteet eivät sisällä rakennusmateriaalien tuotannon ja kuljetuksen päästöjä. Ne muodostavat kuitenkin keskeisimmän osan kaavoituksen ilmastovaikutuksista. Vuodelle 2022 tehdyssä kulutusperusteisten kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa uudisrakentamisen arvioitiin aiheuttavan Vantaalla suuruusluokaltaan henkilöautoliikennettä vastaavat ilmastopäästöt 2*.

5.11.2 Alueen rakentamisen ilmastovaikutukset

Uudisrakentaminen muodostaa merkittävimmän osan kaavoituksen kasvihuonekaasupäästöistä. Rakentamisen ilmastovaikutuksia lisäävät myös infra- ja esirakentaminen sekä rakennusten perustukset, joiden kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavat merkittävästi rakennettavien alueiden pohjaolosuhteet sekä pilaantuneet maa-alueet.

Korson kaavarunkoalueen pohjaolosuhteet ovat pääkaupunkiseudun mittakaavassa melko keskimääräiset. Todennäköisimmin päästöintensiivistä paaluperustusta ja pohjanvahvistusta vaatii alueen itä- ja koillisosiin esitetty täydennysrakentaminen. Rakentamisen korkea tehokkuus kuitenkin vähentää pohjaolosuhteista johtuvia ilmastopäästöjä suhteessa rakennettavaan kerrosalaan.

Toinen merkittäviä ilmastopäästöjä aiheuttava tekijä alueella on kaavarungon esittämä purkava täydennysrakentaminen. Aiempien selvitysten mukaan purkava täydennysrakentaminen ei ole alueen kokonaispäästöjen näkökulmasta koskaan perusteltua, mikäli purettavien rakennusten kunto mahdollistaisi vielä rakennuksen peruskorjauksen tai käyttötarkoituksen muutoksen. Olemassa olevan rakenteen hyödyntämiseen osana täydennysrakentamista tulee pyrkiä uudisrakentamisen ilmastopäästöjen hillitsemiseksi.

Kaavarungon alueella ei sijaitse merkittäviä kasvillisuuden ja maaperän hiilivarastoja, joita menetettäisiin alueelle esitetyn täydennysrakentamisen myötä.

5.11.3 Vaikutukset liikenteen ilmastopäästöihin

Vantaan hiilineutraaliustavoite edellyttää liikenteen ja energiankulutuksen kasvihuonekaasupäästöjen nopeaa hillintää. Energiankulutuksen päästöjen on ennustettu laskevan huomattavasti liikennettä nopeammin, sillä Vantaan Energian tavoitteena on olla hiilinegatiivinen vuonna 2030. Tämän johdosta liikenteen päästöjen osuus kaupungin käyttöperusteisista ilmastopäästöistä tulee tulevaisuudessa kasvamaan.

Korson kaavarungon alue on luokiteltu Suomen ympäristökeskuksen Yhdyskuntarakenteen vyöhykejaossa Pääkaupunkiseudun ydinalueeseen ja intensiiviseen joukkoliikennevyöhykkeeseen. Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä asukkaiden henkilöautomatkojen kilometrisuorite on noin 30 % pienempi verrattuna seudun ydinalueen joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin. Vastaavasti joukkoliikenteen kilometrisuorite on yli 30 % korkeampi. 3* Lähes koko kaava-alue sijaitsee 5 minuutin kävelyetäisyydellä raideliikenteen asemasta. Vähähiiliset kulkumuodot mahdollistavan yhdyskuntarakenteen näkökulmasta alueen kehittämisen ja täydennysrakentaminen on siis perusteltua.

Korson kaavarungossa esitetään alueen sisäisten kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien verkoston ja viihtyisyyden kehittämistä sekä kävelykeskustan kehittämistä nykyistä jalankulkuystävällisemmäksi, mikä kannustaa alueen sisäisten matkojen kulkemiseen kestävillä kulkumuodoilla henkilöauton sijaan. Myös Korson keskustan palvelujen saavutettavuus bussilla paranee kaavarungon myötä nykytilanteeseen verrattuna. Positiivista liikenteen ilmastovaikutusten näkökulmasta ovat myös alueelle esitetyt keskitetyt pysäköintiratkaisut.

5.11.4 Vaikutukset ilmastonmuutokseen sopeutumiseen

Sen lisäksi että kaavarungolla on vaikutusta kaupungin ilmastopäästöihin, tulee suunnittelussa varautua sopeutumaan ilmastonmuutokseen. Suomen ilmastopaneelin mukaan Uudenmaan keskilämpötila tulee vuosisadan lopulla olemaan noin 1,7–2,8 astetta nykyistä korkeampi, ja vuotuiset sademäärät tulevat kasvamaan 5–7 %. Myös rankkasateiden myötä riskit hulevesitulville tulevat kasvamaan merkittävästi. 4*

Kaava-alueella merkittävimpiä äärevöityviin sääilmiöihin liittyviä riskejä ovat hellejaksojen ja hulevesitulvariskien lisääntyminen. Korson kaavarungossa on esitetty alueelle uutta viherrakentamista, vehreitä aukioita sekä katupuiden ja hulevesien hallinnan vyöhykkeitä, joiden toteutuminen nostaa keskusta-alueen sopeutumiskykyä. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen näkökulmasta kaavarungossa esitetyt muutokset alueen viherrakenteeseen ovat hyvin positiivisia.

5.11.5 Ilmastovaikutusten hillintä alueen jatkosuunnittelussa

Korson kaavarungossa esitetyt maankäytön muutokset edistävät kestävää liikkumista sekä alueen sopeutumista ilmastonmuutoksen myötä kasvaviin sään ääri-ilmiöihin. Toisaalta alueen täydennysrakentaminen ja siihen liittyvä olemassa olevien rakenteiden purkaminen aiheuttaa ilmastopäästöjä, joiden hillintään tulee keskittyä alueen jatkosuunnittelussa.

Merkittävimmät mahdollisuudet alueen ilmastopäästöjen hillintään jatkosuunnittelussa liittyvät päästöintensiivisten rakennusmateriaalien käyttöön täydennysrakentamisessa. Tärkeimpiä toimenpiteitä sen hillintään ovat mahdollisimman vähäinen olemassa olevan rakennuskannan purkaminen, olemassa olevan rakenteen hyödyntäminen osana täydennysrakentamista, syntyvien purkumateriaalien ja mahdollisten maamassojen käyttö paikallisesti katujen ja yleisten alueiden rakentamisessa sekä vähähiilisten rakennusmateriaalien kuten puurakentamisen käyttöön ohjaaminen uudisrakentamisessa. Myös etenkin Korson kävelykeskustan alueen uudisrakennusten suunnittelu muuntojoustaviksi on tärkeää tulevaisuuden purkamisen ja rakentamisen päästöjen hillitsemiseksi. Alueen hiilineutraaliutta voidaan edistää myös vahvistamalla uusien rakennettavien viheralueiden hiilivarastoja sekä ohjaamalla rakennuksia uusiutuvan energian kuten aurinkosähkön ja maalämmön tuotantoon.

1* HSY, 2022: Pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöt.

2* Sitowise Oy & Luonnonvarakeskus, 2023: Vantaan kulutuksen kasvihuonekaasupäästöt.

3* SYKE, 2019: Päivittäisen liikkumisen tunnusluvut ja hiilidioksidipäästöt kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä 2017 sekä maaseutualueilla.

4* Suomen ilmastopaneeli, 2021: Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet.

5.12 JULKISEN ULKOTILAN IDEASUUNNITELMA

Kaavarunkosuunnitelman keskeisimmän kaupunkitilan alueelta on laadittu tarkempi suunnitelma; julkisen ulkotilan ideasuunnitelma. Uudistuvan kävelykeskustan alueen ulkotila jakautuu kylämäisesti itä-länsi -suuntaiseen kaupunkitilojen sarjaan sekä etelä-pohjois -suuntaiseen tilasarjaan. Molempien tilasarjojen yhteyksien jatkumoon alueelta eteenpäin on kiinnitettävä tarkkaa huomiota jatkosuunnittelussa. Kaupunkitilan ja sen elementtien jäsentelyssä on otettu tarkoin huomioon eri suunnista saapuvat kävelijävirrat, jotka kulkevat alueen eri toimintojen äärelle, Korsolle olennainen kerroksellinen ja kylämäinen ilme sekä tilahierarkia, jonka periaatteista on kerrottu lisää edempänä sekä

Eri suuntaisten tilasarjojen kohtaamispisteeseen muodostuu pieni aukiotila, joka toimii kohtauspaikkana ja keskipisteenä uudessa kävelykeskustassa. Aukiolla voidaan järjestää kaupunginosatapahtumia, jotka voivat levittäytyä myös kohti radan alikulkua sekä siitä eteenpäin radan itäpuolen aukiolle. Aukiota ympäröi puustoiset istutusalueet, joiden yhteyteen on osoitettu istumapaikkoja. Aukion eteläpuolelle on osoitettu istutusalueet molemmin puolin Korsontietä, jonka risteäminen kävelykeskustan kanssa suunnitellaan kävelijä- ja pyöräilijäystävälliseksi. Istutusalueet voivat toimia esimerkiksi kaupunginosan näyttävimpien kukkaistutusten pisteenä, jolloin keskusta näyttäytyy eri kulkumuodoilla ohi kulkeville kaupunginosan tärkeänä kohokohtana.

Maakotkantien pohjoispäätyyn on osoitettu istutusalueiden ympäröimä oleskelualue sekä sijainti ulkokahvilalle tai kioskille. Kadunvarsipysäköinnin paikat on osoitettu autojen sijaan ihmisten käyttöön esimerkiksi väliaikaisilla parklet-vuokrauksella. Radan alikulun lähellä sijaitsee istuskeluportaat, jotka avaavat radan alikäytävän luiskan näkymiä hyvin ympäristöönsä sekä mahdollistavat suoraviivaisen kulkemisen niin Lumon kuin bussiterminaalin suunnasta alikulkuun. Aurinkoisella paikalla sijaitsevat portaat sopivat hyvin esimerkiksi eri ikäryhmien kohtaamiseen alueella, ja tarjoavat myös nuoremmille viihtyisän paikan oleskeluun. Alikäytävän suulla sijaitsee myös sisäänkäynnit sen pohjoispuolen liiketilaan sekä eteläpuolen uuteen porras-ja hissirakennukseen. Rakennuksen yhteydessä voi sijaita lisäksi pieni kioski tai bussiterminaalin yhteyteen tarvittavia toimintoja.

5.12.1 Hulevedet

Istutettavat alueet toimivat alueen hulevesien hallinnan osana. Istutusalueet sijaitsevat hieman ympäristöään alemmalla tasolla, jolloin



Kuva 56. Kävelykeskustan julkisen ulkotilan suunnitelma.

niiden ympäristön hulevesiä voidaan ohjata istutuksille. Istutusten kasvillisuus valitaan pientä kuivuutta sekä lyhytaikaisia vesiolosuhteita kestäviksi, vaikkakin istutusaltaissa toimii myös hallittu ylivuoto eteenpäin tai hulevesiverkostoon.

5.12.2 Tilahierarkia

Tilahierarkialla tarkoitetaan lähinnä tunnetta, joka kohdan järjestelyistä siinä liikkujalle muodostuu. Julkiset ulkotilat ovat kaikille avoimia liikkumisen ja oleskelun ympäristöjä. Näihin alueisiin sijoittuu keskeisimmät reitit alueella ja alueen läpi, kaupungin ylläpidossa sijaitsevat istutusalueet sekä oleskelun ja kaupungilla viipymisen kohtia ulkokalusteryhmineen. Puolijulkisella tilalla tarkoitetaan lähinnä kaupallisia alueita, tai liikkeiden välittömiä ulkotiloja. Näille voi sijoittua esimerkiksi kahviloiden ulkoterasseja tai liiketilojen ulkomyyntipisteitä ja mainoksia. Yksityisempi tila näyttäytyy jäsentelyllään enemmän yksityisten asuinrakennusten sisäänkäyntien tai huollon pisteiden kohtina, eikä niiden ole tarkoitus houkutella ohikulkijaa oleskelemaan alueella. Kiinteistön omistajataholta edellytetään kuitenkin ulkoalueen rakentamista laadukkaana osana yhtenäistä keskustan ulkotilaa, vaikka tunnelmaltaan ja mahdollisesti omistussuhteiltaan se olisi yksityisempi.



Kuva 57. Kävelykeskustan tilahierarkia.

Kuva 58. Katutason näkymäkuva Korsonpolulta aseman suuntaan.

5.12.3 Katutason näkymäkuva



5.13 OTTEITA 3D-MALLISTA



Kuva 59. Ote kaakosta (keskusta).



Kuva 60. *Ote etelästä.*



Kuva 61. *Ote kaakosta.*



Kuva 62. Ote lounaasta.

6 YHTEENVETO JA SUOSITUKSET JATKOSUUNNITTELUUN

Kaavarunkotyössä koottiin yhteen suunnitelma, jossa esitetään alueen maankäytön, liikenteen ja palveluiden yleispiirteinen tavoite. Suunnitelma on laadittu alueen asema- ja yleiskaavatasojen väliin, tarkentamaan yleiskaavaa sekä ohjaamaan asemakaavaa.

Kaavarungon tärkeimmät tiivistykset ja suositukset jatkosuunnitteluun on esitetty alla.

Keskustatoiminnot & rakentaminen

Keskustatoimintoja on keskitetty aivan Korson ytimeen, radan molemmin puolin kävelykeskustan yhteyteen. Keskustatoimintojen alueelle toivotaan hybridirakentamista, jossa yhdistyy liiketilat ensimmäisessä kerroksessa ja asuminen ylemmissä. Keskustatoimintoja jatkosuunniteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota Korsolle tyypillisen kerroksellisuuden ja ihmisen mittakaavan säilyttämiseen sekä rakentamisen ja kävelykeskustan vuoropuheluun.

Kävelykeskusta & kaupunkitilat

Kaavarungon toiminnallisuuden selkärankana toimii kävelykeskusta ja sen kävelykehäkonsepti, jotka nivovat yhteen keskustan erilaiset toiminnot ja kaupunkitilat molemmin puolin junarataa. Keskustan ja kaupunkitilojen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomiota vehreyteen, tilasarjojen jatkumoon, esteettömyyteen sekä erilaisten liikkujien (tavanomaiset ja esteelliset kävelijät, pyöräilijät sekä erilaiset sähköiset liikkumisvälineet) virtoihin sekä niiden yhteensovittamiseen.

Asuminen

Kaavarunko mahdollistaa alueelle uutta asumista runsaissa määrin täydennysrakentamisena. Asumisen jatkosuunnittelussa on huomioitava pysäköintipaikkojen tarpeen väheneminen ja kasvava joukkoliikenteen käyttö erityisesti aseman läheisyydessä, ikääntyvä väestö sekä asumisen viihtyisyys. Kiinnittämällä huomiota asuntorakentamisen laatuun ja integraatioon pystytään luomaan miellyttävää asuinympäristöä ja kasvattamaan Korson houkuttelevuutta kestävänä, raideliikenteeseen tukeutuvana asuinalueena.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavarungossa turvataan jo suojeltujen rakennusten ja kokonaisuuksien säilyminen sekä listataan rakennukset, joilla on todettu arvoja ja joiden suojelumerkinnät tulee ratkaista asemakaavalla.

Maisema ja viherympäristö

Kaavarungossa mahdollistetaan vehreyden tuominen runsaiden istutuksien ja katupuiden muodossa kävelykehän ja keskustan alueelle. Maiseman ja viherympäristön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomiota hulevesien hallintaan, tasku- ja korttelipuistojen laatuun ja määrään sekä laajempien viheryhteyksien yli kaavarunkorajojen turvaamiseen.

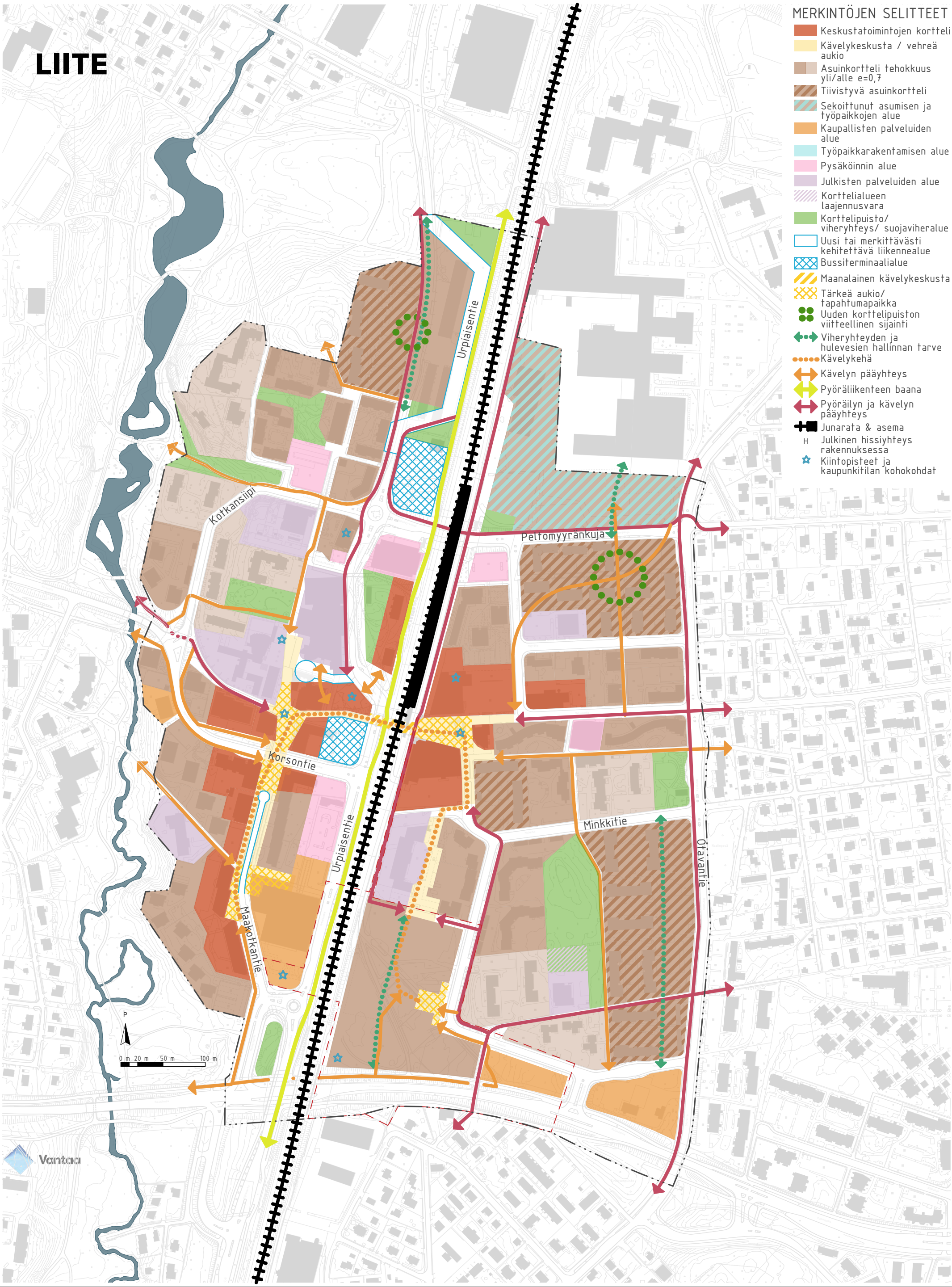
Liikenne

Merkittävimmät muutokset alueen nykyisiin liikennejärjestelyihin tapahtuvat kävelykehän ympäristössä, jossa kävelyn roolia ensisijaisena kulkumuotona korostetaan. Kävelykeskustan laajenemisella pyritään tekemään kävelystä houkuttelevaa ja ympäristöstä viihtyisä. Liikenteellisessä jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomiota kestävien liikkumismuotojen (kävely, pyöräliikenne, joukkoliikenne) suosimiseen ja sujuvoittamiseen, yksityisautopysäköinnin keskittämiseen sekä yleiseen turvallisuuteen.

Palvelut

Kaavarungon yhtenä tavoitteena on kasvattaa ja tiivistää nykyistä palvelurakennetta sekä tuottaa entistä viihtyisämpää ja kaupallisesti aktiivisempaa ympäristöä kasvavan väestön tarpeisiin. Palveluihin liittyvässä jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomiota kytkeytymiseen kävelykehään sekä palvelutilojen luonteeseen ja laatuun.

LIITE



MERKINTÖJEN SELITTEET

- Keskustatoimintojen kortteli
- Kävelykeskusta / vehreä aukio
- Asuinkortteli tehokkuus yli/alle e=0,7
- Tiivistyvä asuinkortteli
- Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue
- Kaupallisten palveluiden alue
- Työpaikkarakentamisen alue
- Pysäköinnin alue
- Julkisten palveluiden alue
- Korttelialueen laajennusvara
- Korttelipuisto/ viheryhteys/ suojaviheralue
- Uusi tai merkittävästi kehitettävä liikennealue
- Bussiterminaalialue
- Maanalainen kävelykeskusta
- Tärkeä aukio/ tapahtumapaikka
- Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti
- Viheryhteyden ja hulevesien hallinnan tarve
- Kävelykehä
- Kävelyn pääyhteys
- Pyöräliikenteen baana
- Pyöräilyn ja kävelyn pääyhteys
- Junarata & asema
- H Julkinen hissiyhteys rakennuksessa
- Kiintopisteet ja kaupunkitilan kohokohdat

TENGBOM OY

Salomonkatu 17 A 00100 HELSINKI
Tel +358 291 705 880 www.tengbom.fi

KORSON KESKUSTAN KAAVARUNKO

Kaavarunko A3 selitteillä 1:4000

27.6.2023

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 9 §

Kaupunkirakenne ja -ympäristö / Asemakaavoitus

Mielipiteiden luettelo 7.12.2022 - 13.1.2023 / Korson keskustan kaavarunko nro 081700, 81. Korso, 83. Metsola

Kirjeenä saapuvat mielipiteet toimittiin kirjaamosta asemakaava-arkkitehti Mikel Aizpurulle.

Mielipiteitä saatiin 7 kpl.

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	**Vastine**
NRO 1 Caruna Oyj 13.12.2022	Alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa	-
NRO 2 Fingrid 13.1.2023	Ei kommentoitavaa.	-
NRO 3 HSL-kuntayhtymä 2.1.2023	Korson asema-alue on huomattava liikenteellinen solmukohta, jonka vuoksi alueella on turvattava joukkoliikenteen toiminta-edellytykset. Korson aseman läheisyydessä tulee olla bussipysäkit, jotta vaihdot junien ja bussien välillä ovat mahdollisimman sujuvia ja esteettömiä. Joukkoliikenteen käytössä olevien katujen tulee tukea sujuvan joukkoliikenteen järjestämistä. Korsoon päättyy useita bussilinjoja, joten pysäkkien läheisyyteen tarvitaan wc ja mahdollisesti taukotilat kuljettajia varten.	Alueelle on tehty tilavaraus joukkoliikenteen terminaalia varten. Linja-autopysäkkien sijoittelusta on tekeillä erillinen konsulttityö (joukkoliikenteen terminaali), jota HSL on mukana ohjaamassa.
NRO 4 Asukas 8.1.2023	”Ei ole mitään mieltä, että Korson keskusta-alue myllätään uuteen uskoon kerrostaloilla, nimittäin esimerkiksi Kivistössä on satamäärin myytävänä uusia	Korson suuralueen väkiluvun ennustetaan kasvavan ja uusille asukkaille tarvitaan asuntoja. Kaavarungossa on siksi ollut tarpeen varautua uusiin asuinkortteleihin.

	kerrostaloja, samoin on Tikkurilassa muutama sata.”	
	”Keskustaan on paikallaan liiketilojen rakentaminen ja aivan hyvin voitaisiin peruskorjata nyt jo olevia, pitääkö aina rakentaa uutta ja huonoa.”	Kaavarunko ei ratkaise liiketilojen säilyttämistä/purkamista. Kaavarungossa nähdään mahdollisena korvata nykyisiä liiketiloja liike- ja asuinrakentamisella. Asia ratkaistaan tulevissa asemakaavoissa.
	”Korkeat kerrostalot eivät sovi Korson miljööseen. Korso on vanhinta omakotialuetta, joten pidetään pientalomaisuus – ei betonibunkkereita.”	Kaavarungossa ehdotetaan, että nykyisiä kerrostaloalueita tiivistetään. Uusia kortteleita ehdotetaan sijoitettavaksi nykyisille teollisuusalueille. Kaavarunko ei koske pientaloalueita.
NRO 5 Taloyhtiön hallitus 13.1.2023	Korson keskustaa pitää tiivistää ja uudistaa, mutta sitä ei saa tehdä asukasviihtyvyyden kustannuksella. Keskustan ytimessä on tontteja, joille voidaan vanhaa purkamalla luoda uutta rakennuskantaa ja lisää asuntoja.	Kaavarungossa ehdotetaan uusien asuntojen sijoittamista kyseiselle alueelle.
	Keskustan kyljessä sijaitsevat Metso- ja Ankkapuisto pitää säilyttää viheralueena.	Kyseiset viheralueet esitetään säästettäviksi.
	Tiivistämisen varaa on esimerkiksi Peltomyyränkujan ja Otavantien kulmauksessa Myyräpuistossa.	Kortteli on tunnistettu potentiaaliseksi kohteeksi tiivistämisen kannalta. Taskupuisto on tarpeen säilyttää viheralueverkoston vuoksi.
	Metsolanmäen metsä on alueen tärkeä viheralue. Sitä käyttävät koiriaan	Metsolanmäki on osoitettu säilytettäväksi pääosin viheralueena.

	ulkoiluttajat ja lapset laskevat siellä mäkeä. Asemakaavassa Rautapolun eteläpuoleinen alue on merkitty liike- ja toimistotilan alueeksi sekä katualueeksi, mutta metsikkö on merkittävä viheralue lähistön asukkaille. Siellä ulkoilutetaan koiria, se on osa monen kävelylenkkiä ja edes pieni este Kulomäentien liikenteen melulle ja päästöille. Keväällä metsikön puissa pesii valtavasti lintuja, joiden laulu tarjoaa lähistön asukkaille ilahduttavan luontokokemuksen. Puretun ammattikoulun ja Vantaan Valon paikalla on enää tyhjä tontti. Se sopii asuntorakentamiseen.	Alueelle on kaavarungossa esitetty uusia asuinkortteleita palvelemaan Korson väestönkasvua. Kortteleiden läpi on merkitty kävely-yhteys ja niiden yhteyteen on osoitettu aukio/tapahtumapaikka. Mahdolliset tulevat asuinrakennukset voivat toimia tehokkaana meluesteenä Kulomäentien ja pääradan suuntaan. Alueelle on kaavarungossa ehdotettu uutta asuinrakentamista.
NRO 6 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 9.1.2023	Vantaa Energia Sähköverkot Oy:n tarpeita tuodaan esille kaavarungon ohjaamien asemakaavamuutosten kohdalla tarkemmin. Kaavarunko ja yleiskaava 2020 ohjaavat alueen asemakaavoitusta etenkin täydennysrakentamiseen ja C kaupunkikeskustan alueiksi, jolloin tarkasteluun tulee väistämättä sähkön jakeluveron muutokset ja tarpeet.	-
NRO 7 Vantaan kaupunginmuseo 13.1.2023	Kaavarungon suunnittelualueella sijaitsee eri aikakausilta olevia inventoituja	Kaavarungon rakennettua kulttuuriympäristöä koskevassa teemakartassa (kappale 5.6) on esitetty

	rakennusperintökohteita. Koska kaavarungossa määritellään tulevan täydennysrakentamisen ja tiivistämisen periaatteita, tulisi tehtävää varten määritellä mitkä rakennukset tulee kaupunkikuvassa säilyttää. Näiden kohteiden suojelu tulee määritettäväksi tulevien asemakaava-muutosten yhteydessä.	suojellut ja arvotetut rakennukset. Arvotettujen kohteiden suojelusta päätetään tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä.

10 § **Asemakaavan muutos 002507, 72 Asola / Peijaksen sairaalan laajennus / SP**

VD/4370/10.02.04.00/2022
SP/A-RK/MJA/MHA/VIK

Asemakaavan muutoksen tarkoituksena on sallia Peijaksen sairaalan laajentaminen ja pysäköintitalon rakentaminen. Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) uusi kokonaisrakennusoikeus on 155 000 k-m2. Muutoksen jälkeen on mahdollista toteuttaa kaksi uutta vuodeosastorakennusta, joiden yhteenlaskettu kerrosala on enintään 90 000 k-m2. Lisäksi osa sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) pohjoisosasta muutetaan autopaikkojen korttelialueeksi (LPA). Kaavamääräyksissä kiinnitetään huomiota mm. kaupunkikuvalliseen laatuun, liikenteen sujuvuuteen, vihertehokkuuteen, hulevesien hallintaan sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuuteen.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 72018 ja katualuetta, kaupunginosassa 72 Asola.

Alue sijaitsee Asolassa, pääradan länsipuolella, n. 400 m Rekolan asemasta lounaaseen osoitteessa Sairaalakatu 1. Kaavamuutosalueeseen kuuluu Peijaksen sairaala-alue sekä osat Sydäntiestä ja Sairaalatiestä. Alue rajautuu pohjoisessa yleisten rakennusten korttelialueeseen (Y) ja idässä erityisasumisen korttelialueeseen (AE), sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) ja autopaikkojen korttelialueeseen (LPA). Etelässä alue rajautuu puistoalueisiin (VP) ja Asolanväylän katualueeseen sekä lännessä pääosin asuinrakennusten korttelialueeseen (A-1).

Hakija
Kaavan hakijana on Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaavatyö on tehty kaupungin, HUSin sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen yhteistyönä. Viitesuunnittelukonsulttina toimi Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy.

Kaavaan liitetyt hakemukset
Vantaan kaupunki on jättänyt kaavamuutoshakemuksen 8.4.2022.

Maakuntakaava
Maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050) alue on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Kaavahanke on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

Yleiskaava
Voimassa olevassa yleiskaavassa (Kv 2021, tullut voimaan 11.1.2023) asemakaavamuutosalue on merkitty palveluiden ja hallinnon alueeksi (P) ja kaava-alue sijoittuu pääosin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Kaava-alue rajautuu lännessä asuinalueeseen (A) ja etelässä pientalovaltaiseen asuinalueeseen (AP). Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Asemakaavamuutos
Asemakaavan muutoksella nostetaan sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) kokonaisrakennusoikeus 155 000 k-m2:een. Näin kortteliin mahdollistetaan kaksi

uutta vuodeosastorakennusta, joiden yhteenlaskettu kerrosala on enintään 90 000 k-m2. Lisäksi osoitetaan sairaalan keskitettyä pysäköintiä varten uusi autopaikkojen korttelialue (LPA) Peijaksen sairaala-alueen pohjoisosaan muuttamalla osa sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueesta (YS) autopaikkojen korttelialueeksi (LPA). Kaava mahdollistaa autopaikkojen korttelialueelle pysäköintilaitoksen, jossa on korkeintaan neljä maanalaista pysäköintitasoa ja korkeintaan viisi maanpäällistä tasoa. Sairaalakadun katualuetta laajennetaan hieman muuttamalla pieni osa sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueesta (YS) katualueeksi. Laajennus on tarkoitus toteuttaa vaiheittain.

Kaavassa annetaan määräyksiä muun muassa arkkitehtonisesta ja kaupunkikuvallisesta laadusta, turvallisten ja sujuvien kävely-yhteyksien järjestämisestä joukkoliikennepysäkeille sekä piha-alueiden viihtyisyydestä ja laadusta, säilyvän puuston rakentamisenaikaisesta suojaamisesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien hallinnasta korttelialueilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 27.4.2022.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin yhteensä 7 kpl. Mielipiteissä nousivat esiin seuraavat teemat:
- yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille ja riittävä kuljettajia palveleva infra
- rakentamisen vaiheistus ja toimintojen turvaaminen eri vaiheiden aikana
- alueen päiväkotien saattoliikenteen ja koulutien turvallisuus

Mielipiteet on otettu kaavatyössä huomioon. Kaavamuutosta esiteltiin 4.4.2023 Koivukylässä järjestetyssä asukastilaisuudessa.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7). Kaava kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään että,

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 24.10.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002507, 72. Asola / Peijaksen sairaalan laajennus,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että sosialidemokraattien lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman: “Pysäköintitalossa on otettava huomioon isompien pakettiautojen mahdollisuus pysäköintiin.”

Liite
- Asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 24.10.2023

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Mari Jaakonaho, p. 050 302 9411,
asemakaava-arkkitehti Milja Halmkrona, p. 040 536 9606
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002507

Päiväys
Datum

24.10.2023

Vantaan kaupunki

002507 - Peijaksen sairaalan laajennus

Kaupunginosa 72, ASOLA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 72018 ja katualuetta.

1:2000

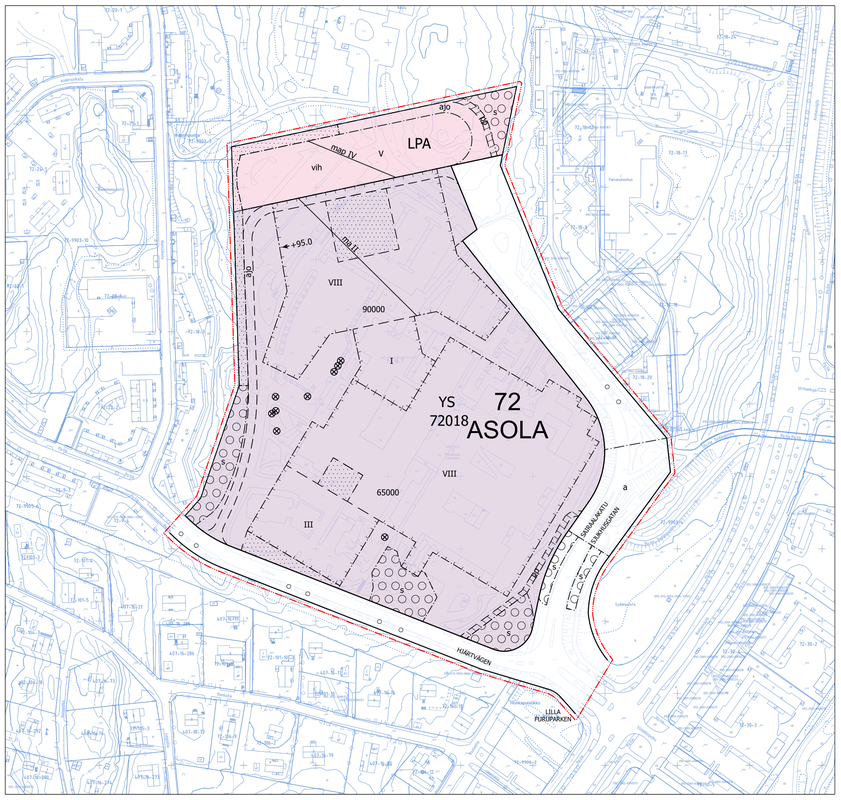
Vanda stad

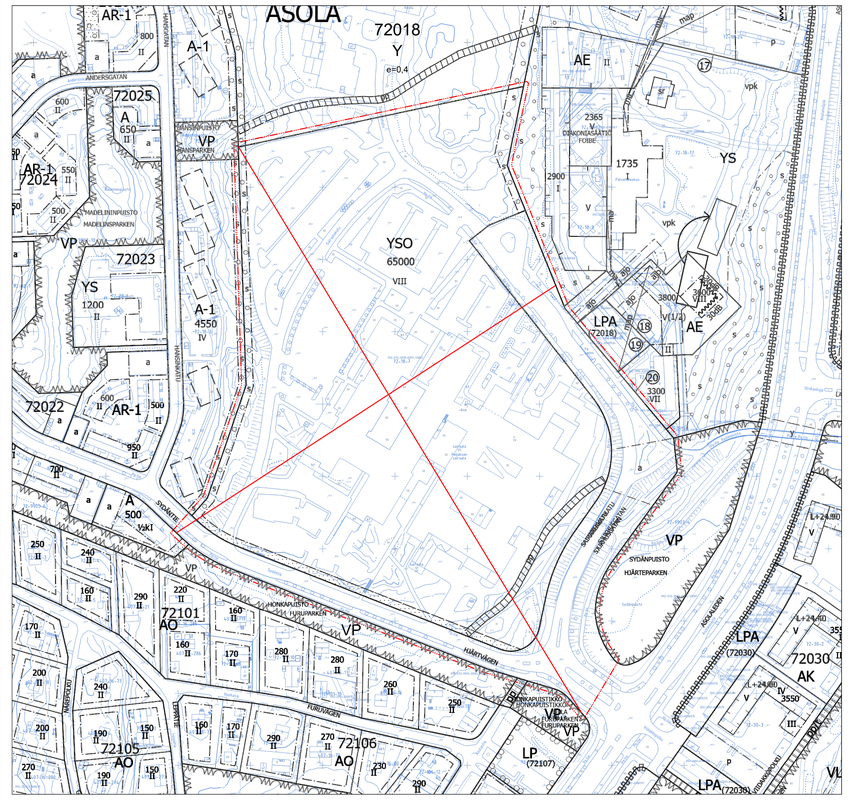
002057 - Utvidgning av Peijas sjukhus

Stadsdel 72, ASOLA

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 72018 och gatuområdena.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

YS

Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue.

Korttelialueelle saa sijoittaa sairaalarakennuksia. Korttelialueelle saa lisäksi sijoittaa terveysalan tutkimus- ja opetustoimintaa palvelevia tiloja sekä tontin käyttäjiä palvelevaa myymälä- ja palvelutilaa.

Kvartersområde för byggnader för social verksamhet och hälsovård.

I kvartersområdet får sjukhusbyggnader placeras. Utrymmen för forskning och undervisning samt affärs- och servicelokaler får därtill placeras på kvartersområdet.

Arkkitehtuuri ja kaupunkikuva

Uudisrakennusten ja olemassaoleviin rakennuksiin tehtävien muutosten sopeutumiseen kaupunkikuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Rakentamis-, korjaus- ja muutostyöt tulee suunnitella osaksi sairaala-alueen kokonaisuutta.

Arkitektur och stadsbild

Särskild vikt bör fästas vid anpassningen av nybyggnader och ändringar i befintliga byggnader i stadsbilden. Byggnads-, renoverings- och ändringsarbeten ska planeras som en del av sjukhusområdets helhet.

Rakennusten tulee olla kestäviä ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia. Korttelin rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus.

Byggnaderna ska vara hållbara och till sin arkitektur hålla hög standard. Byggnaderna i kvarteret ska bilda en enhetlig helhet.

Sydäntien puoleisten julkisivujen käsittelyssä tulee huomioida sairaala-alueen rajautuminen Asolan pientaloalueeseen.

Vid hantering av fasaderna mot Hjärtvägen ska gränsning till Asola småhusområdet beaktas.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.

Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, bl.a. genom skärmtak och material.

Uudisrakennusten sisätiloista tulee avata näkymiä ympäristöön mahdollisuuksien mukaan myös käytävä- ja aulatiloista.

Från nybyggnadernas insida bör vyer i mån av möjlighet öppnas över omgivningen också från korridorer och entréhallar.

I-kerroksiselle rakennusalalle sijoittuvan yhdyskäytävän katto tulee toteuttaa viherkattona, jonka kasvualusta on yli 20 cm paksuinen.

Taket till korridoren på byggnadsytan med I-våning ska byggas som ett gröntak med ett växtunderlag som är över 20 cm tjockt.

Rakennusoikeus ja rakennusala

Korttelin pohjoisosan VIII-kerroksisen rakennusalan kerrosluvut lasketaan tasosta +47 m.

Ääningstalen av byggnadsytan med VIII våningar i kvarterets norra del räknas från nivå +47 m.

Sairaalarakennuksista tulee järjestää porras- ja hissiyhteyksiä maanalaisiin tiloihin.

Från sjukhusbyggnaderna ska byggas trapp- och hissförbindelser till de underjordista utrymmena.

Maanalaisiin tiloihin saa sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisten tilojen lisäksi huolto- ja logistiikkapihoja, yhdyskäytäviä, väestönsuojia, teknisiä tiloja sekä huolto-, saatto- ja linja-autoliikennettä palvelevia tiloja, pysäköintipaikkoja ja jalankulun reittejä.

Utöver utrymmen i enlighet med huvudanvändningsändamålet får service- och logistikgårdar, förbindelsegångar, skyddsrum, tekniska utrymmen samt utrymmen som betjänar service-, avlämnings-, hämtnings- och busstrafik, parkeringsplatser och gångvägar placeras i underjordiska utrymmen.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee integroida arkkitehtuuriin ja sovittaa kaupunkikuvaan.

Utöver våningstalet och byggrätten får tekniska utrymmen och anordningar byggas och installeras på taket och dem ska integreras i arkitekturen och anpassas till stadsbilden.

Varastot, parvekkeet, katokset ja tekniset laitteet, kuten muuntamot, varavoimalaitteet ja happisäiliöt voidaan rakentaa rakennusalan rajoittamatta ja ne tulee sovittaa kaupunkikuvaan.

Förråd, balkonger, skärmtak och tekniska anordningar, som transformatorer, reservkraftsenheter och syrgasbehållarna kan byggas utan att begränsas av byggnadsytan och dem ska anpassas till stadsbilden.

Pihat

Rakennettavien alueiden ulkopuolella tulee välttää louhintaa.

Rakennusluvan yhteydessä alueelle tulee laatia pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma, jossa tulee saavuttaa 0,8 viihertehokkuus.

Rakenteiden, muurien ja tukimuurien tulee olla arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia ja materiaaleiltaan yksinkertaisia mutta laadukkaita. Ne on sovitettava korttelin olevien piha-alueiden maisema-arkkitehtuuriin.

Gården

Bergsbrytning ska undvikas utanför de områden som ska byggas.

I samband med bygglovet ska en plan över gården utarbetas och grönеffektiviteten beräknas, där 0,8 ska uppnås som grönеffektivitet.

Konstruktioner, murar och stödmurar skall vara högklassiga till sin arkitektur och enkla men högklassiga till sin material. De ska anpassas till landskapsarkitekturen på existerande gårdsområdena i kvarteret.

Piha-alueet tulee rakentaa korkeatasoisiksi ja viihtyisiksi istutuksin, kalustein ja pintamateriaalein. Istutuksissa tulee käyttää monimuotoista, kuivuutta kestävää ja kerroksellista kasvillisuutta.

Gårdsområdena ska byggas så att de håller hög standard och är trivsamma med hjälp av planteringar, möbler och ytmaterial. I planteringarna ska man använda varierande växtlighet som tål torka och växer i skikt.

Korttelin pohjoisosan VIII-kerroksisen rakennusalan yhteyteen tulee rakentaa sisäpihamainen pihakansi, jolle avautuu näkymiä vuodeosastojen huoneista. Pihakannella tulee olla monipuolisesti istutettuja alueita.

I anslutning till den byggnadsytan med VIII våningar i kvarterets norra del ska ett gårdsdäck med innergårdskänsla byggas, dit vyer öppnas från bäddavdelningarnas rum. På gårdsdäcket ska det finnas mångsidigt planterade områden.

Pihakansi tulee mitoittaa niin, että se kestää pelastuskaluston painon. Pihakannen pelastusreitti tulee merkitä selvästi.

Gårdsdäcket skall dimensioneras så, att vägen bär räddningsmaterialets vikt. Räddningsvägen på gårdsdäcket skall tydligt märkas ut.

Pihakannelle tulee istuttaa puita ja varmistaa, että kannelle varataan puille riittävät kasvualustat.

På gårdsdäcket ska planteras träd, och på gårdsdäcket ska reserveras tillräckliga växtunderlag för träden.

Hulevedet

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesien viivytysmäärät lasketaan vihertehokkuuslaskennan yhteydessä.

Dagvatten

I området ska fördröjning av dagvatten ordnas innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. Mängderna fördröjt dagvatten beräknas i samband med grönеffektivitetskalkylen.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.

Tulvareitit tulee suunnitella siten, ettei luiskia pitkin päädy hulevettä rakennusten maanalaisiin tiloihin.

Avledningsvägar ska planeras så att dagvatten inte hamnar i byggnadernas underjordiska utrymmen via slänter.

Hulevesien hallinnassa tulee noudattaa Vantaan hulevesien toimintamallin periaatteita ja menetelmiä.

I hanteringen av dagvatten ska principerna och metoderna i Vandas verksamhetsmodell för dagvatten följas.

Istutusalueilla tulee viivyttää hulevesiä maanpäällisissä kasvillisuuspeitteisissä painanteissa tai ohjaamalla hulevesiä istutuksille.

På planterade områden ska dagvattnet fördröjas i vegetationssänkor eller så att dagvattnet avleds till planteringar.

Hulevesirakenteiden viivytystilavuuden tulee olla 1m³ jokaista 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden, ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto.

Dagvattenkonstruktionernas fördröjningsvolym ska vara 1 m³ för varje 100 m² yta som inte släpper igenom vatten, och dessas översvämning ska planeras.

Pihoilla tulee välttää vettä läpäisemättömiä pintamateriaaleja.

Ytmaterial som inte släpper igenom vatten ska undvikas.

Liikenne ja pysäköinti

Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tulee järjestää turvallisesti. Jalankulkureittien tulee olla sujuvia ja helposti tunnistettavia. Rakennusten läpi johtavat jalankulkureitit tulee merkitä siten, että alueella asioivat löytävät ne helposti.

Trafik och parkering

Gång- och cykelförbindelser ska ordnas på ett säkert sätt på tomten. Gångvägar ska vara smidiga och lätta att känna igen. Gångvägar som leder genom byggnader ska märkas ut så att de som uträttar ärenden i området lätt hittar dem.

Pyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsning.

Tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella.

Bil- och cykelparkeringens exakta storlek ska fastställas i samband med bygglovet utifrån en separat utredning.

Alueelle saa rakentaa tarvittavat pysäköintipaikat maantasoon.

I området får byggas nödvändiga parkeringsplatser i marknivå.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Miljöstörningar och energiförsörjning

Sairaalarakennuksen äänitasoero tie-, raide- ja lentomelua vastaan tulee olla vähintään 28 dB(A).

Sjukhusbyggnadens ljudnivåskillnad mot väg-, spår- och flygbuller ska vara minst 28 dB(A).

Sairaalarakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että liikennemelun A-painotettu ekvivalenttitaso (LAeq) ei ylitä potilastiloissa päivällä 35 dB(A) ja yöllä 30 dB(A), neuvottelu-, tai kokoushuoneissa 35 dB(A) ja toimistotiloissa sekä vastaavissa työtiloissa 45 dB(A).

I planeringen av sjukhusbyggnaderna ska det säkerställas att den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) för trafikbuller inte överskrider 35 dB (A) dagtid och 30 dB (A) nattetid i patientutrymmen, 35 dB (A) i förhandlings- eller mötesrum och 45 bB(A) i kontorslokaler och motsvarande arbetslokaler.

Sairaalan oleskeluun käytettävät piha-alueet tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata siten, ettei melutason ohjearvotaso ylity.

De av sjukhusets gårdsområden som används för vistelse ska placeras och vid behov skyddas så att riktvärdet för bullernivån inte överskrids.

Katujen varteen sijoittuvien rakennusten ilmanvaihdon suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenteestä aiheutuviin päästöjen haittojen torjumiseen.

Vid planeringen av ventilation för de byggnader som står invid gatan ska särskild uppmärksamhet fästas vid att avvärja de olägenheter som trafikutsläppen förorsakar.

LPA

Rakennusten raittiin ilman otto tulee suunnata siten, ettei sisäilman pienhiukkasten raja-arvo ylity.

Byggnadernas friskluftsintag skall riktas så, att gränsvärdet för småpartiklar i inneluften inte överskrids.

Korttelin pohjoisosan VIII-kerroksisen rakennusalan maanalaisiin kerroksiin sijoittuvan huoltopihan ilmanvaihtohormit tulee suunnitella siten, että ne eivät aiheuta haittaa alueen asuinkäytölle tai Sairaalakatu 4:ssä sijaitsevan päiväkodin käytölle.

Ventilation av underhållsgården i underjordiska utrymmen av byggnadsytan med VIII våningar i kvarterets norra del bör planeras så att inget men uppstår för boendet eller daghemmet i Sjukhusgatan 4.

Energiankierrätysratkaisuja tulee tutkia.

Energiåtervinningslösningar bör utredas.

Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Energiantuotantoon liittyvät laitteet tulee integroida luontevasti arkkitehtuuriin.

I kvartersområdet ska förnybar energi produceras. Tekniska anordningar för energiproduktion ska integreras i arkitekturen på ett naturligt sätt.

Autopaikkojen korttelialue

Kvartersområde för bilplatser

Pysäköintilaitoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen.

Parkeringsanläggningen ska hålla hög kvalitet till sin arkitektur.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.

Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, bl.a. genom skärmtak och material.

Pysäköintilaitoksen pohjoinen julkisivu tulee käsitellä siten, että se luo laadukasta kaupunkikuvaa ja tukee Sairaalakatu 4:ssä toimivan päiväkodin pihapiirin viihtyisyyttä.

Parkeringsanläggningens norra fasad ska hanteras så, att den skapar stadsbild av hög kvalitet och stödjer trivsamhet av miljön av daghemmet i Sjukhusgatan 4.

Pysäköintilaitoksen julkisivun päiväkodin suuntaan ja sairaalan kansipihan suuntaan näkyvät osuudet tulee elävöittää köynnöksin.

Parkeringsanläggningens fasader mot daghemmet och sjukhusets däcksgård ska liva upp med klätterväxter.

Pysäköintilaitoksen julkisivujen tulee olla pääosin valoaläpäisemättömiä. Pysäköintilaitos ei saa valaista ympäristöään.

Parkeringsanläggningens fasader skall till största delen vara oljusgenomsläppliga. Parkeringsanläggningen får inte belysa sin omgivning.

Rakennettavien alueiden ulkopuolella tulee välttää louhintaa.

Bergsbrytning ska undvikas utanför de områden som ska byggas.

Pysäköintilaitoksen laajuutta ja korkeutta tulee tarkastella niin, että mahdollisimman paljon asemakaava-alueen koillisosan kalliota säilyy.

Parkeringsanläggningens omfattning och höjd ska granskas så att en så stor del som möjligt av berget i detaljplaneområdets nordöstra del bevaras.

Kerrosluvut lasketaan tasosta +47 m.

Våningstalen räknas från nivå +47 m.

Tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella.

Bil- och cykelparkeringens exakta storlek ska fastställas i samband med bygglovet utifrån en separat utredning.

Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tulee järjestää turvallisesti. Jalankulkureittien tulee olla sujuvia ja helposti tunnistettavia. Rakennusten läpi johtavat jalankulkureitit tulee merkitä siten, että alueella asioivat löytävät ne helposti.

Gång- och cykelförbindelser ska ordnas på ett säkert sätt på tomten. Gångvägar ska vara smidiga och lätta att känna igen. Gångvägar som leder genom byggnader ska märkas ut så att de som uträttar ärenden i området lätt hittar dem.

Pysäköintilaitos ja sen ilmanvaihto tulee suunnitella siten, että siitä ei aiheudu melu- tai ilmanlaatuhaittaa sairaalalle, lähialueen asuinalueille tai Sairaalakatu 4:ssä sijaitsevalle päiväkodille.

Parkeringsanläggningen och dess ventilation bör planeras så att inget men uppstår för sjukhuset, boendet eller daghemmet i Sjukhusgatan 4.

Katujen varteen sijoittuvien rakennusten ilmanvaihdon suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenteestä aiheutuvien päästöjen haittojen torjumiseen.

Vid planeringen av ventilation för de byggnader som står invid gatan ska särskild uppmärksamhet fästas vid att avvärja de olägenheter som trafikutsläppen förorsakar.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset:
Alue on rakennettava ja maanmuokkaustoimenpiteet tehtävä niin, että ne eivät aiheuta haittaa sairaalalle ja sen toiminnalle.

Bestämmelser som gäller hela planområdet:
Området ska byggas och markbearbetningsåtgärderna ska genomföras så att de inte orsakar olägenheter för sjukhuset och dess verksamhet.

Sairaala-alueen käyttäjien suuntautumista ja liikkumista rakennuksissa ja ulkoalueilla tulee tukea ja helpottaa arkkitehtuurin keinoin. Rakennusten keskeisiä julkisivuja ja toiminnallisia kohtia sekä alueen tärkeitä ulkotiloja tulee korostaa maisemasuunnittelun ja rakennusten arkkitehtuuriin liittyvin rakenteellisin keinoin.

Orientering och rörelse av sjukhusområdets användare i byggnader och utomhusområden ska stödjas och underlättas med hjälp av arkitektur. Bebyggelsens centrala fasader och funktionella punkter och områdets viktiga uterum bör framhållas med landskapsplanering och strukturella medel relaterade till byggnadernas arkitektur.

Teknisten tilojen ja laitteiden sekä maanalaisia tiloja palvelevien kuilujen ja hormien sovittamiseen kaupunkikuvaan ja olemassa oleviin rakennuksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Vid planering av tekniska utrymmen och anläggningar samt kanaler och rökgångar för de underjordista utrymmena ska särskild uppmärksamhet fästas vid deras anpassning till stadsbilden och existerande byggnader.

Maanalaisiin tiloihin johtavat ajoluiskat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi ja rakennusalan rajoittamatta.

Körramper till underjordiska utrymmen får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen och utan att begränsas av byggnadsytan.

Jalankulun yhteyksien sairaalan sisäänkäyntien ja joukkoliikennepysäkkien välillä tulee olla esteettömiä.

Gångförbindelserna mellan sjukhusets entréer och kollektivtrafikhållplatserna ska vara hinderfria.

Alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka, mahdollisuus linja-autojen seisonnalle ja taukotilat kuljettajille sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen.

I området ska det finnas en fungerande vändplats, möjlighet att ha bussar stående och pausrum för förare både under byggnadsfasen och efter färdigställandet.

Sairaalakatu 4:ssä sijaitsevan päiväkodin saatto-, huolto- ja pelastusliikenteen sujuvuus tulee turvata kaikissa sairaalan rakennusvaiheissa.

För daghemmet på Sjukhusgatan 4 ska en smidig avlämnings-, hämtnings-, service- och räddningstrafik tryggas under sjukhusets samtliga byggnadsfaser.

Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä suunnitelma rakentamisen vaiheistamisesta. Suunnitelmassa on esitettävä, miten sairaalan, päiväkodin ja joukkoliikenteen toiminnot järjestetään rakentamisen eri vaiheissa sujuvasti niin, ettei rakentamisesta aiheudu haittaa ympäristölle ja ihmisille. Vaiheistamissuunnitelman tulee esittää sairaalan toimintojen vaiheistamisen lisäksi liikenteen, pysäköinnin, kunnallistekniikan ja hulevesien hallinnan vaiheistaminen.

I samband med bygglovet ska en plan för indelning av byggandet i faser läggas fram. I planen ska det presenteras hur sjukhusets, daghemmets och kollektivtrafikens funktioner ordnas smidigt i olika faser så att byggandet inte orsakar olägenheter för miljön och människor. I planen för faser ska man utöver fasindelningen av sjukhusets funktioner också presentera indelningen av trafik, parkering, kommunalteknik och hanteringen av dagvatten i faser.

Tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella.

Bil- och cykelparkeringens exakta storlek ska fastställas i samband med bygglovet utifrån en separat utredning.

Rakennuslupavaiheessa on esitettävä melu-, tärinä- ja pienhiukkasselvitys sekä tarvittaessa toimenpiteet melun, tärinän ja pienhiukkasten leviämisen estämiseksi. Selvityksen tulee kattaa myös rakentamisvaihe. Vaikutuksia tulee tarkastella myös kaava-alueen ulkopuolella.

I bygglovsskedet ska man presentera en utredning av buller, vibrationer och fina partiklar och vid behov åtgärder för att förhindra spridning av buller, vibrationer och fina partiklar. Utredningen ska också omfatta byggnadsfasen. Konsekvenserna ska också granskas utanför planområdet.

Louhinnan takia työmaan pintavesiin päätyvää kiviainesta tai lietettä ei saa päästää suoraan hulevesiviemäriin tai ojaan. Rakennuslupahakemukseen tulee liittää työmaavesien käsittelysuunnitelma.

Stenmaterial eller slam som på grund av brytningen hamnar i byggarbetsplatsens ytvatten får inte släppas ut direkt i dagvattenavloppet eller i ett dike. En plan för hanteringen av vatten från byggarbetsplatsen ska bifogas till bygglovsansökan.

Ennen rakennus- tai purkuluvan hyväksymistä on luvanhakijan laadittava ympäristöministeriön ohjeen mukainen purkukartoitus.

Före godkännandet av byggnads- eller rivningstillståndet ska den som ansöker om tillstånd göra en rivningskartläggning.

Rakentamisessa ja infrarakentamisessa tulee käyttää mahdollisuuksien mukaan alueelta puretuista rakennuksista saatavia rakennusosia tai -materiaaleja, kunhan niiden kelpoisuus on osoitettu asianmukaisella tavalla.

I byggande och infrabyggande ska man i mån av möjlighet använda byggnadsdelar eller -material som fås från byggnader som rivits i området, förutsatt att deras lämplighet har visats på ett ändamålsenligt sätt.

Sairaalakadun rakenteiden, muurien ja tukimuurien tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.

Konstruktioner, murar och stödmurar på Sjukhusgatan skall vara högklassiga till sin arkitektur och material.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

72

Kaupunginosan numero.

Stadsdelsnummer.

ASOL

Kaupunginosan nimi.

Stadsdelens namn.

72018

Korttelin numero.

Kvartersnummer.

SYDÄNTIE

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

57400

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

III

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

+95.0

Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.

Högsta höjd för skärningspunkten mellan fasad och vattentak.

Rakennusala.

Byggnadsyta.

vih

Viher- tai kasvikatto.
Rakennuksen kattopinta-alan tulee olla kokonaan viherkattoa lukuun ottamatta teknisten laitteiden vaatimaa tilaa. Viherkatosta vähintään 50% tulee tehdä kasvualustalle, jonka paksuus on vähintään 20 cm. Viherkaton on oltava tyypiltään vaihtelevasti niitty-/ketokatto ja kattopuutarhaa.

Grön- eller växttak.
Byggnadens takyta ska i sin helhet bestå av gröntak, med undantag av det utrymme som grävs av tekniska anordningar. Minst 50 % av gröntaket ska anläggas på ett växtunderlag som har en tjocklek av minst 20 cm. Gröntaket ska till typen vara ett varierande ängs-/fälttak och en takträdgård.

Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.

Ohjeellinen rakennusala.

Riktgivande byggnadsyta.

ma

Maanalainen tila. Maanalaisen tilan saa rakentaa kahteen kerrokseen.

Underjordiskt utrymme. Det underjordiska utrymmet får byggas i två våningar.

maa IV

Maanalainen pysäköintitila. Roomalainen numero osoittaa pysäköintitasojen suurimman sallitun lukumäärän.

Underjordiskt parkeringsutrymme. Den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.

s

Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.
Alueella kasvavat puut tulee säilyttää ja hoitaa elinvoimaisina. Puut on suojattava rakentamisen ajaksi. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia kulkuteitä huolellisesti maastoon sovittaen. Kaupunkikuvallisesti arvokas puusto ja avokalliot tulee säilyttää. Puita ja niiden juuristoa ei saa vahingoittaa.

Del av område där trädbeståndet ska skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.
Träd som växer i området ska bevaras och skötas så att de hålls livskraftiga. Träden ska skyddas under byggandet. Nödvändiga fördvägar som omsorgsfullt anpassas till terrängen får anläggas i området. Det för stadsbilden värdefulla trädbeståndet och berghällarna ska bevaras. Träden eller dess rotsystem får inte skadas.

Istutettava alueen osa.
Piha-alueiden tulee olla korkeatasoisia ja monipuolisia. Kasvualustan tulee olla riittävän paksu ja kasvillisuuden kerroksellista, monimuotoista ja kuivuutta kestävää. Istutusten ja piharakenteiden tulee olla alueen ominaispiirteisiin sopivia. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia kulkuteitä huolellisesti maastoon sovittaen. Olemassaolevaa puustoa, muuta kasvillisuutta ja maapohjaa tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää. Poistuvien puiden tilalle tulee mahdollisuuksien mukaan istuttaa uudet tai esittää vaihtoehtoinen istutus.

Del av område som skall planteras.
Gårdsområdena ska vara högklassiga och mångsidiga. Växtunderlaget ska vara tillräckligt tjockt och växtligheten ska växa i skikt, vara varierande och täla torka. Planteringar och gårdskonstruktioner ska passa in i områdets särdrag. Nödvändiga fördvägar som omsorgsfullt anpassas till terrängen får anläggas i området. Det befintliga trädbeståndet, annan växtlighet och mark ska i mån av möjlighet bevaras. Istället för de träd som tas bort ska nya träd planteras eller alternativa planteringar presenteras.

Ohjeellinen istutettava alueen osa.
Piha-alueiden tulee olla korkeatasoisia ja monipuolisia. Kasvualustan tulee olla riittävän paksu ja kasvillisuuden kerroksellista, monimuotoista ja kuivuutta kestävää. Istutusten ja piharakenteiden tulee olla alueen ominaispiirteisiin sopivia. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia kulkuteitä huolellisesti maastoon sovittaen. Olemassaolevaa puustoa, muuta kasvillisuutta ja maapohjaa tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää.

Riktgivande del av område som skall planteras.
Gårdsområdena ska vara högklassiga och mångsidiga. Växtunderlaget ska vara tillräckligt tjockt och växtligheten ska växa i skikt, vara varierande och täla torka. Planteringar och gårdskonstruktioner ska passa in i områdets särdrag. Nödvändiga fördvägar som omsorgsfullt anpassas till terrängen får anläggas i området. Det befintliga trädbeståndet, annan växtlighet och mark ska i mån av möjlighet bevaras.

Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.

Säilytettävä/istutettava puurivi
Säilytettävä puurivi, jota tulee hoitaa elinvoimaisina ja tarvittaessa uudistaa.

Trädrad som skall bevaras/planteras
Trädrad som skall bevaras och skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas.

Katu.

Gata.

a

Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.

Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.

ajo

Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.
Merkintä on sitova, mutta sijainti ohjeellinen.

Riktgivande körförbindelse inom området.
Markeringen är bindande men platsen riktgivande.

pp

Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
Merkintä on sitova, mutta sijainti ohjeellinen.

Riktgivande för allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.
Markeringen är bindande men platsen riktgivande.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Mari Jaakonaho, Aluearkkitehti, 11.10.2023 8.53

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002507 PEIJAKSEN SAIRAALAN LAAJENNUS

ASOLA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 24.10.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002507. Kaavoitus on tullut vireille 27.4.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Osa korttelia 72018 ja katualuetta kaupunginosassa 72, Asola.

Asemakaavan muutoksella nostetaan sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) kokonaisrakennusoikeus 155 000 k-m2:een. Näin mahdollistetaan suunnitellut kaksi uutta vuodeosastorakennusta, joiden yhteenlaskettu kerrosala on enintään 90 000 k-m2. Lisäksi sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen pohjoisosa muutetaan autopaikkojen korttelialueeksi (LPA), ja pieni osa katualueeksi, jotta Sairaalakatu voidaan ulottaa autopaikkojen korttelialueelle asti.

Kaavaratkaisussa kiinnitetään huomiota esimerkiksi kaupunkikuvalliseen laatuun, liikenteen sujuvuuteen, vihertehokkuuteen, hulevesien hallintaan, hiilidioksidipäästöihin sekä kävely- ja pyöräilyyhteyksien turvallisuuteen. Kaavassa on myös määräyksiä kaavan vaiheittaisesta toteutuksesta.

Kaavan laatijat:
Milja Halmkrona, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
milja.halmkrona@vantaa.fi, puh. 040 536 9606

Noora Koskivaara, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
noora.koskivaara@vantaa.fi, puh. 050 302 9293

Mari Jaakonaho, aluearkkitehti, Itä-Vantaa, Vantaan kaupunki;
mari.jaakonaho@vantaa.fi, puh. 050 302 9411

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Asolassa, pääradan länsipuolella, n. 500 m Rekolan asemasta lounaaseen osoitteessa Sairaalakatu 1. Kaavamuutosalueeseen kuuluu Peijaksen sairaala-alue sekä osat Sydäntiestä ja Sairaalatiestä. Alue rajautuu pohjoisessa päiväkotikiinteistöön, lännessä VAV Asunnot Oy:n kiinteistöön, etelässä Honkapuistoon ja -puistikkoon sekä Asolanväylään ja idässä Sydänpuistoon, Diakoniasäätiö Foiben asuin- ja palvelukiinteistöihin sekä pysäköintialueeseen.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan kaupungin jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 8.4.2022.
- Kaavoitus tuli vireille 27.4.2022 ja sai numeron 002507.
- Mielipiteet pyydettiin 3.6.2022 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.
- Hanketta esiteltiin 4.4.2023 Koivukylässä järjestetyssä asukastilaisuudessa.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 5
2.2 Suunnittelutilanne 22
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 27
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 27
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 27
3.3. Asemakaavan tavoitteet 28
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 30
4. Asemakaavan kuvaus 33
4.1 Kaavan rakenne 33
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 35
4.3 Aluevaraukset 37
4.4 Kaavan vaikutukset 39
4.5 Ympäristön häiriötekijät 51
5. Kaavatyöhön osallistuneet 51
6. Asemakaavan seurantalomake 53
7. Asemakaavakartta ja –määräykset 55
8. Muu suunnitelma-aineisto 61

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

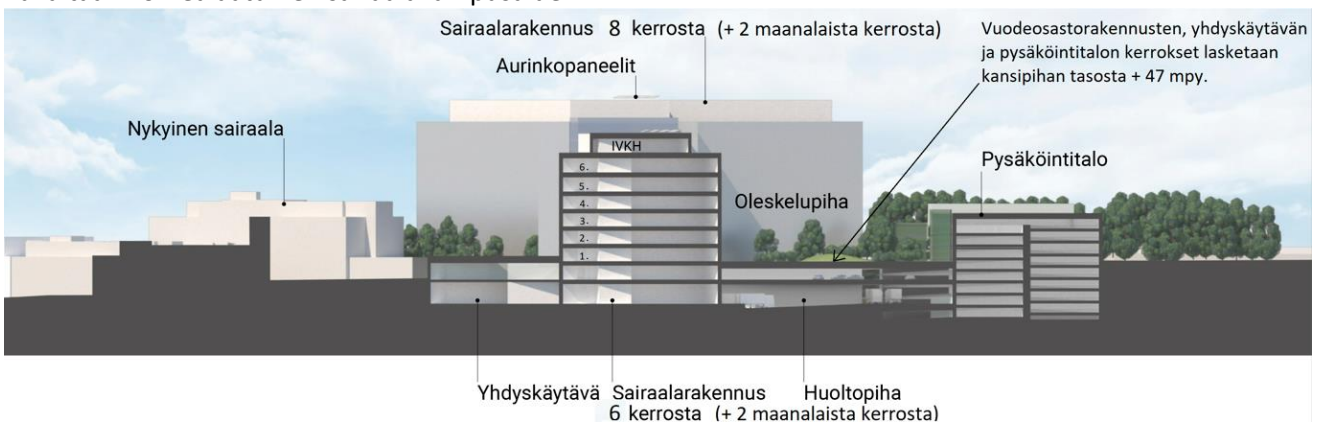
- Viitesuunnitelma: Peijaksen sairaala Kaavasuunnittelu, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 3.3.2023
- Pihan viitesuunnitelma, Studio Terra Oy, 3.3.3023
- Hulevesisuunnitelma, Studio Terra Oy, 3.3.2023
- Vihertehokkuuslaskelma, Studio Terra Oy, 8.3.2023
- Peijaksen sairaala, Vaihtoehtoja pysäköintilaitoksen ratkaisuksi, Sitowise, 21.12.2022
- Pysäköintilaitoksen kavennus (PEIJAKSEN SAIRAALA_pysäköinti_230904), Sitowise, 4.9.2023

- Peijaksen sairaalan uudisrakentamisen hiilineutraaliusselvitys, Ramboll, 3.3.2023
- Vantaan 1980-ja 1990-lukujen rakennuskannan inventointi ja arvottaminen - Osa 1: Kokoontumisrakennukset. Saatsi Arkkitehdit Oy, 31.10.2022
- Vantaan hulevesiohjelma (Vantaan kaupunki, 2023). Hulevesiohjelman tavoitteena on vähentää kaupunkirakenteen tiivistymisen haitallisia vaikutuksia tulvariskien hallintaan ja ympäristönsuojeluun.
- Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli (Vantaan kaupunki, 2014). Vantaan hulevesiohjelmaa tukeva toimintamalli ohjaa suunnittelua hulevesien hajautettuun ja luonnonmukaiseen käsittelyyn.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksella nostetaan sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) kokonaisrakennusoikeus 155 000 k-m2:een. Näin mahdollistetaan suunnitellut kaksi uutta vuodeosastorakennusta, joiden yhteenlaskettu kerrosala on enintään 90 000 k-m2. Lisäksi osa sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) pohjois-osasta muutetaan autopaikkojen korttelialueeksi (LPA). Kaavaratkaisussa kiinnitetään huomiota esimerkiksi kaupunkikuvalliseen laatuun, liikenteen sujuvuuteen, vihertehokkuuteen, hulevesien hallintaan, hiilidioksidipäästöihin sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuuteen. Kaavassa on myös määräyksiä kaavan vaiheittaisesta toteutuksesta. Alueen ominaispiirteet, kuten topografia, puusto ja kalliot on huomioitu suunnittelutyössä.

Vantaan ja Keravan hyvinvointialue otti vastuulleen 1.1.2023 alkaen Vantaan ja Keravan alueen sosiaali- ja terveyspalvelujen sekä pelastustoimen järjestämisen. Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle kuuluvan Katriinan sairaalan nykyinen käyttö (8 vuodeosastoa) päättyy todennäköisesti vuosikymmenen lopulla, ja tilalle tarvitaan korvaavia tiloja Peijaksen sairaala-alueelle. Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen tavoitteena on laadukas ja toimiva sekä arkkitehtuuriltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealaatuinen sairaalakampusalue.



Alueleikkaus, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 6.4.2023.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

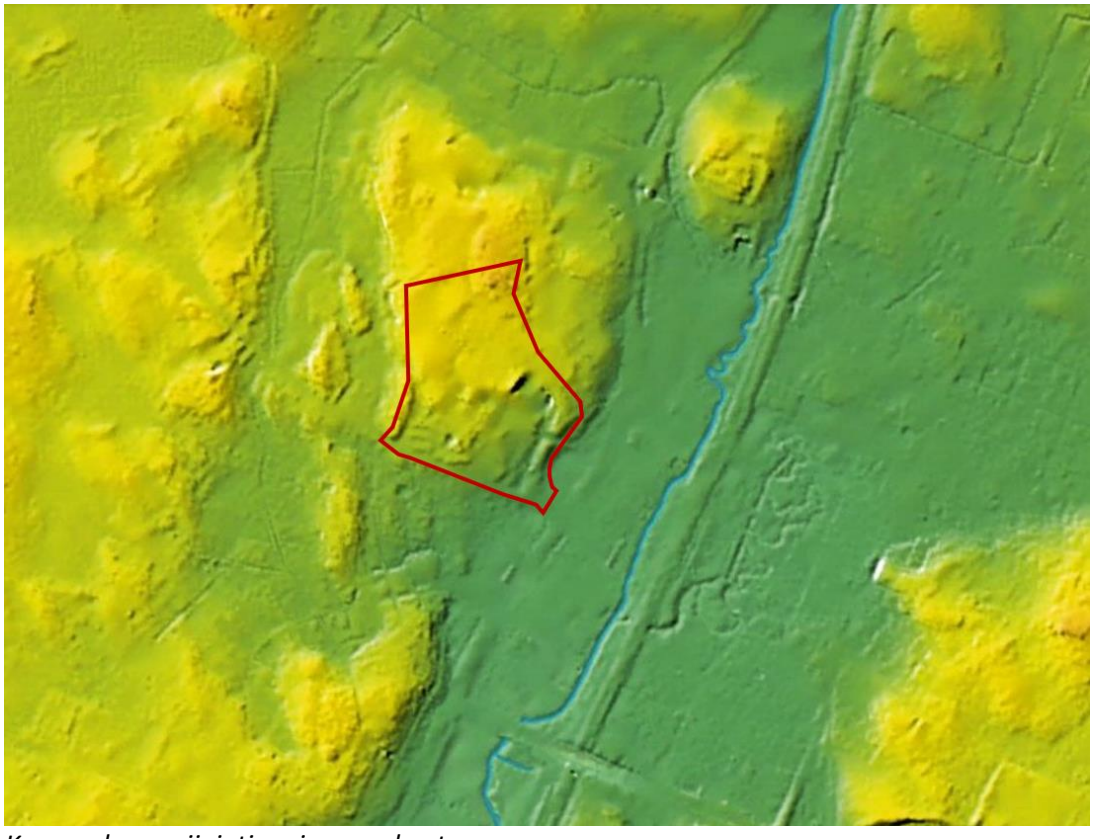
2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asolan kaupunginosa sijaitsee pääradan varrella, ja sen läpi kulkee pohjois-eteläsuuntainen alueen pääkatu, Asolanväylä. Lentoasema on vajaan viiden kilometrin päässä, samoin Tikkurilan rautatieasema. Kaupunkikuva on vehreä ja väljä, mutta suurten väylien hallitsema. Asolan pinta-alasta yli puolet, pohjois- ja länsiosat, on Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymien omistuksessa olevaa metsäistä Rekolan luontoaluetta. Muuten Rekolassa ja Asolassa on monipuolista asumista ja palveluita Rekolan aseman tuntumassa. Peijaksen sairaala on merkittävä työpaikkakeskittymä. Rekolan kartanon nimi mainitaan jo Senaatinkartassa vuodelta 1872. Asolan eteläosassa sijaitsee 1950-luvulla rakennettu pienipiirteinen Asolan rintamamiestaloalue.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Rekolanojan laakson länsipuolella olevan kallio- ja moreeniselänteen pienilmastoltaan lämpimälle etelärinteelle. Vuonna 1870-1871 mitatussa Senaatin kartassa näkyy, että alue on ollut metsäistä selännettä. Vuoden 1954 ilmakuvasta näkyy, että kaava-alueen eteläpuolella oleva Asolan rintamamiestaloalue on jo rakentunut. Vielä 1986 ilmakuvassa Peijaksen sairaalan metsäinen selänne on rakentamaton. Alkuperäistä luonnonmaisemaa on enää havaittavissa lähinnä selänteen laella, kaava-alueen koilliskulmassa.

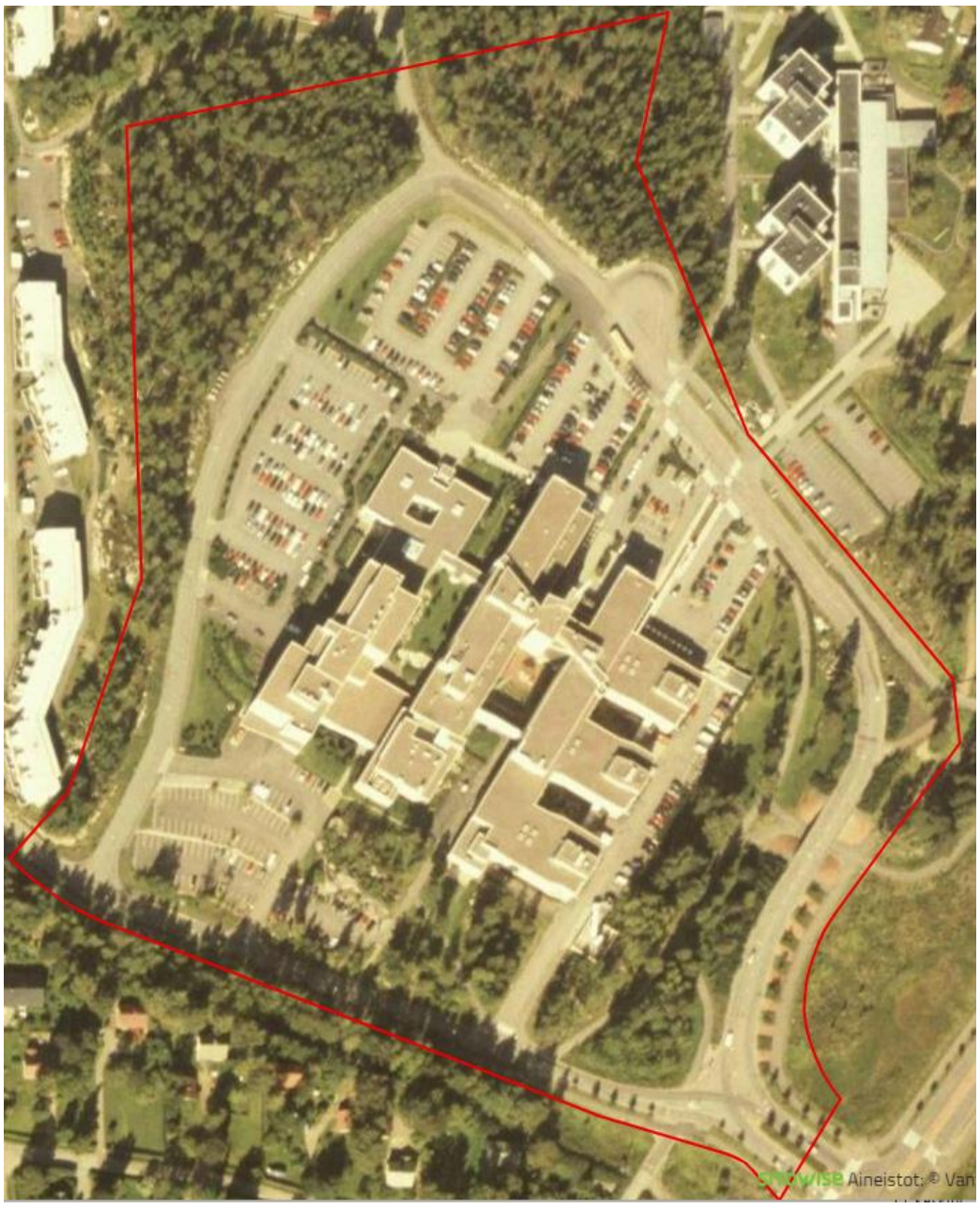


Kaava-alueen sijainti maisemarakenteessa

Peijaksen sairaala-alueen nykytila ja ominaispiirteet

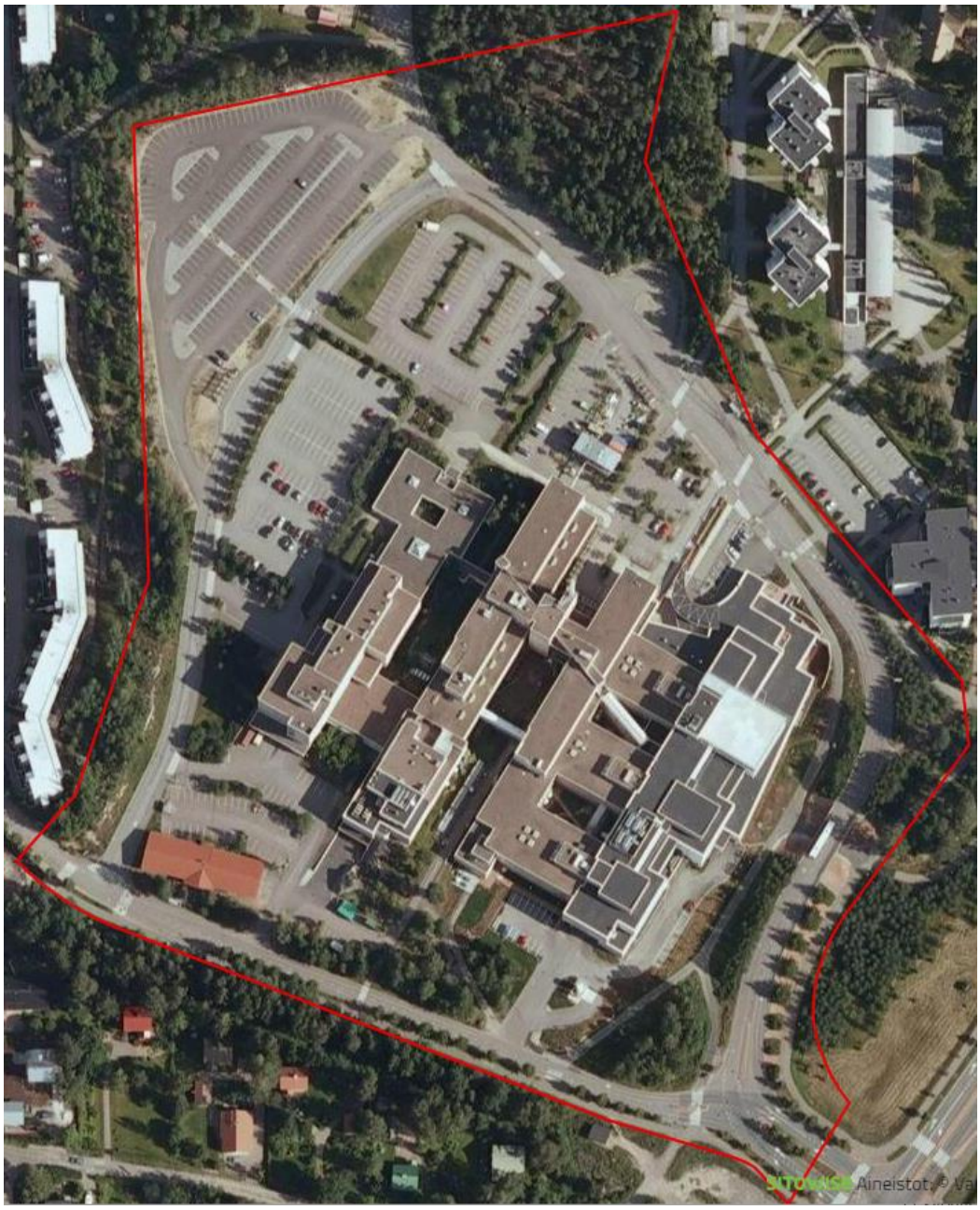
Peijaksen sairaalan alueen päätoiminnot ovat sairaalarakennus ja siihen liittyvät laajat pysäköintialueet, jotka vievät pääosan tontin pinta-alasta. Näin ollen suurin osa tontista on läpäisemätöntä pintaa. Erityisesti alueen ulkoreunoilla on kuitenkin maisemallisesti tärkeitä puustoisia alueita, ja nykyiseen sairaalarakennuskokonaisuuteen kuuluu useita sisäpihoja ja muita rakennuksiin ja niiden käyttöön keskeisesti liittyviä piha-alueita. Lisäksi katualueilla (erityisesti Sydäntie) on kaupunkikuvallisesti tärkeitä katupuita ja komeita mäntyryhmiä (Sairaalakatu).

Peijaksen sairaala on valmistunut 1990, ja sen on suunnitellut arkkitehti Pekka Terävä, joka erikoistui terveyskeskusten ja vanhainkotien suunnitteluun (Saatsi Arkkitehdit, 2022, s. 62). Sairaalan toinen vaihe valmistui 1993. Ilmakuvassa vuodelta 1998 (alla) näkyy, että alueen pohjoisosan metsäiset kalliot on säilytetty. Myös alueen eteläosissa on huomioitu maastonmuodot ja säilytetty puustoisia alueita. Varsinkin eteläisimmällä puustoalueella kaupunkikuvallisen vaikutuksen lisäksi merkitys hulevesien viivytyksessä.



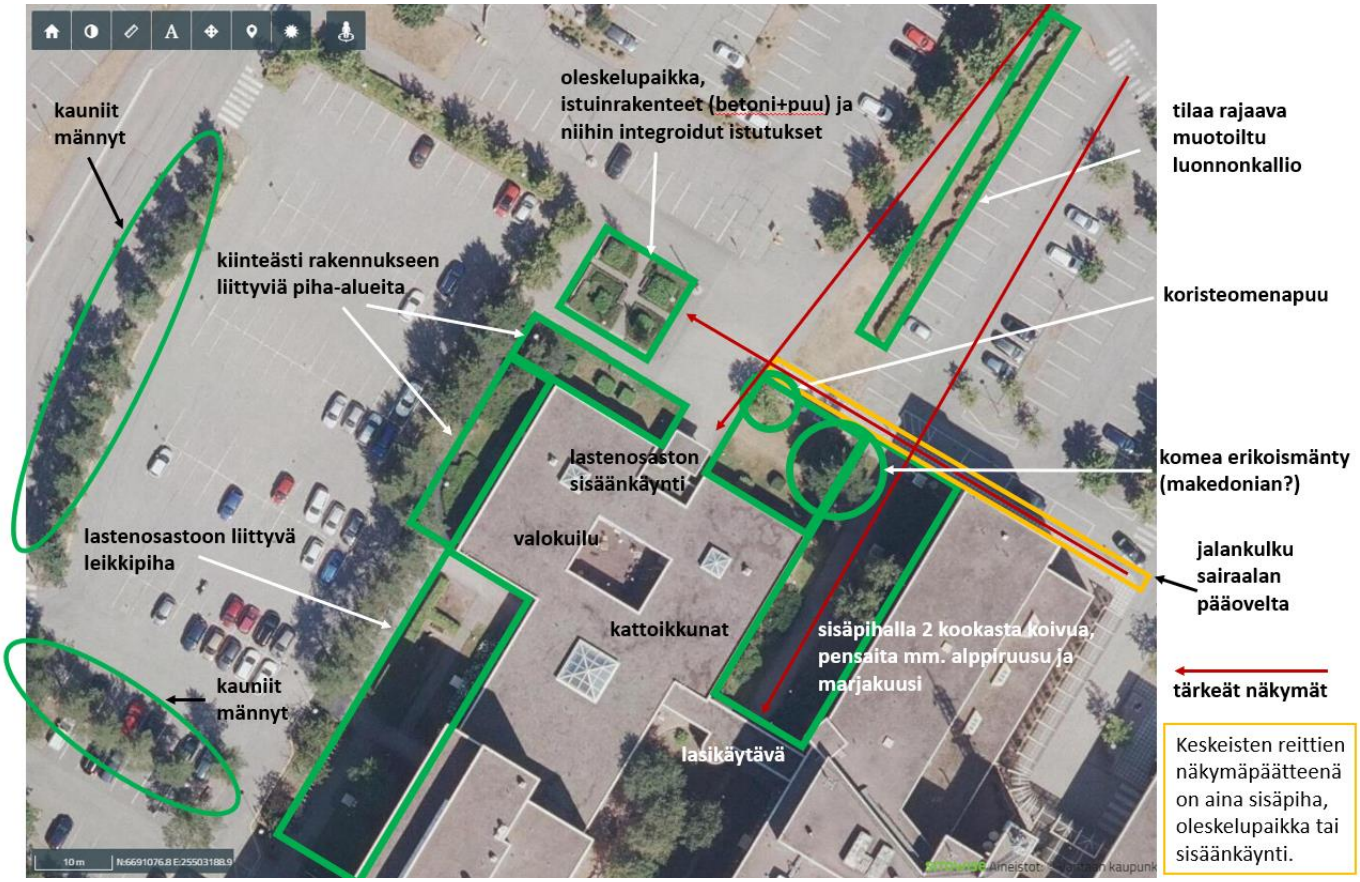
Ilmakuva vuodelta 1998, Vantaan karttapalvelu.

Sairaalan kolmas, kaakkoisosan laajennus, on tehty 2005–2007 Pekka Koivulan johdolla. Laajennus toteutettiin niin, että eteläiset sisäpihat säilyivät. Ilmakuvassa vuodelta 2007 (alla) näkyy, että sairaalarakennusta on laajennettu kaava-alueen kaakkoisosaan kohti Sairaalakatua, jolloin alueen puustoisuus on vähentynyt. Pysäköintialuetta on laajennettu kaava-alueen luoteisosan metsäalueelle. Koilliskulman metsäinen kallio on vielä tässä vaiheessa säästynyt rakentamiselta.



Ilmakuva vuodelta 2007, Vantaan karttapalvelu.

Oleva sairaalarakennus on sovitettu maastoon, ja maastonmuotoja on käytetty hyväksi eri toimintojen jakamisessa eri tiloihin. Rakennus, samoin kuin pihojen käsittely se ympärillä, on pienipiirteistä ja sairaalan eri osien käyttötarkoituksiin sovitettua. Laatuun on panostettu ja ihmisen mittakaava huomioitu. Piha-alueiden tukimuureissa on hyödynnetty paikan kallion muotoja ja suuria kiviä. Keskeisten reittien näkymäpäätteenä on aina sisäänkäynti, oleskelupaikka tai sisäpiha. Tilaa ja toimintoja on jäsennelty istutuksin ja rakentein.



Kaavio: Huomioita purettavan rakennuksen ja siihen liittyvien piha-alueiden ominaispiirteistä ja suunnit-teluperiaatteista.



Valokuva: Kaunis luonnonkallio nykyisen sairaalarakennuksen lounaispuolella.



Valokuva: Näkymä lounaiselta sisäänkäynniltä etelään pitkin kävelytietä.



Valokuva: Näkymä samalta kävelytieltä kohti Sydäntietä.



Valokuva: Näkymä pitkin kävelytieltä luoteeseen kohti sairaalaa.

Olevaa kallioympäristöä ja sen luontaista kasvillisuutta on hyödynnetty, ja otettu mukaan vaihtelun luomiseksi myös erilaisia lehtipuita (myös kukkivia) sekä havu- ja lehtipensaita. Näkymiä sairaalan sisältä ulkotiloihin on mietitty tarkkaan ja sisäpihojen sekä rakennuksen edustan istutusten avulla tuotu luontoa ikkunoiden kautta myös rakennuksen sisälle.



Valokuva: Osaksi lumen peittämä oleskelupaikka sairaalarakennuksen pohjoispuolella.



Valokuva: Näkymä lounaasta kohti sairaalarakennusta, rakennuksen ja pysäköinnin välissä mänty- ja ja suurehkoja lehtipuita.

Rakennuksen sisällä korostuvat useat erilaiset keinot tuoda mahdollisimman paljon päivänvaloa rakennuksen sisälle. Rakennuksen pienipiirteisyys ja moniulotteisuus antaakin tähän paljon mahdollisuuksia.



Valokuva: Alueen lounaisosassa pysäköintialuetta on pengerretty kivistä ladotuin tukimuurein.



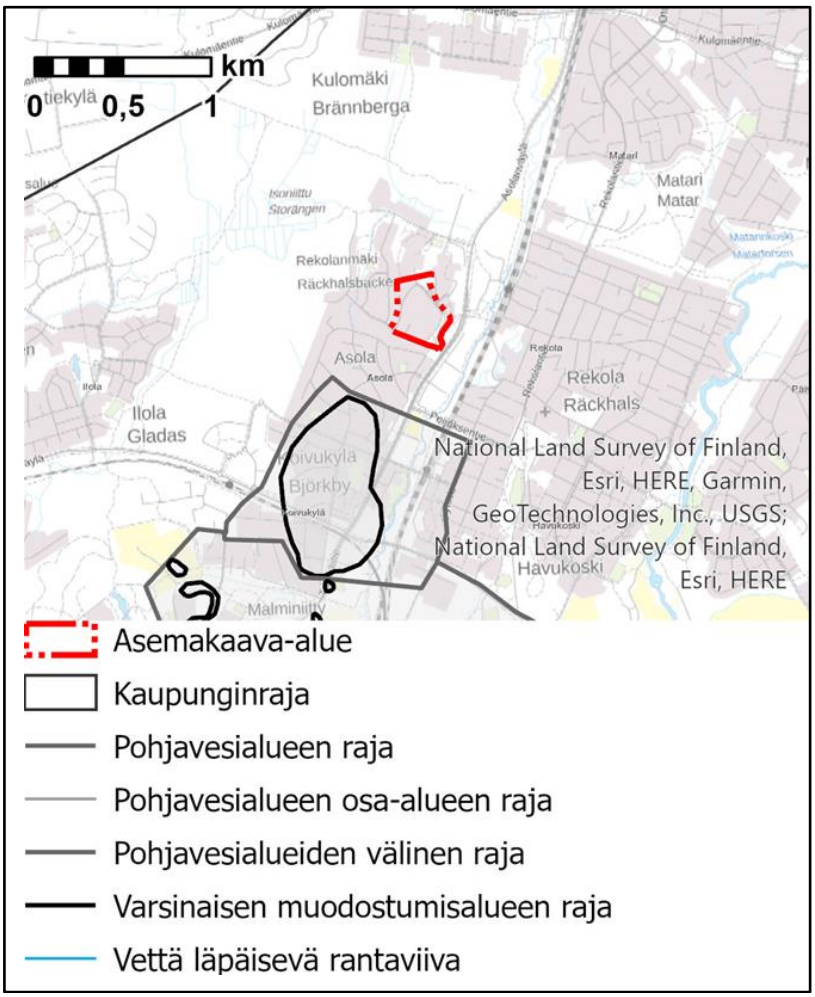
Valokuva: Alueen eteläosan puustoinen painanne viivyttää ja haihduttaa hulevesiä.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue sijaitsee Rekolanojan valuma-alueella pienvesistön varrella ja Koivukylän pohjavesialueen pohjoispuolella. Maanpinta on nykyisin suurelta osin pinnoitettua ja rakennettua ympäristöä. Pintavalunta kulkeutuu hulevesiviemäreiden kautta Rekolanojaan. Kalliopinta vaikeuttaa hulevesien imeyttämistä, joten hallintamenetelmistä tärkein on läpäisevien kasvillisalueiden runsas määrä.

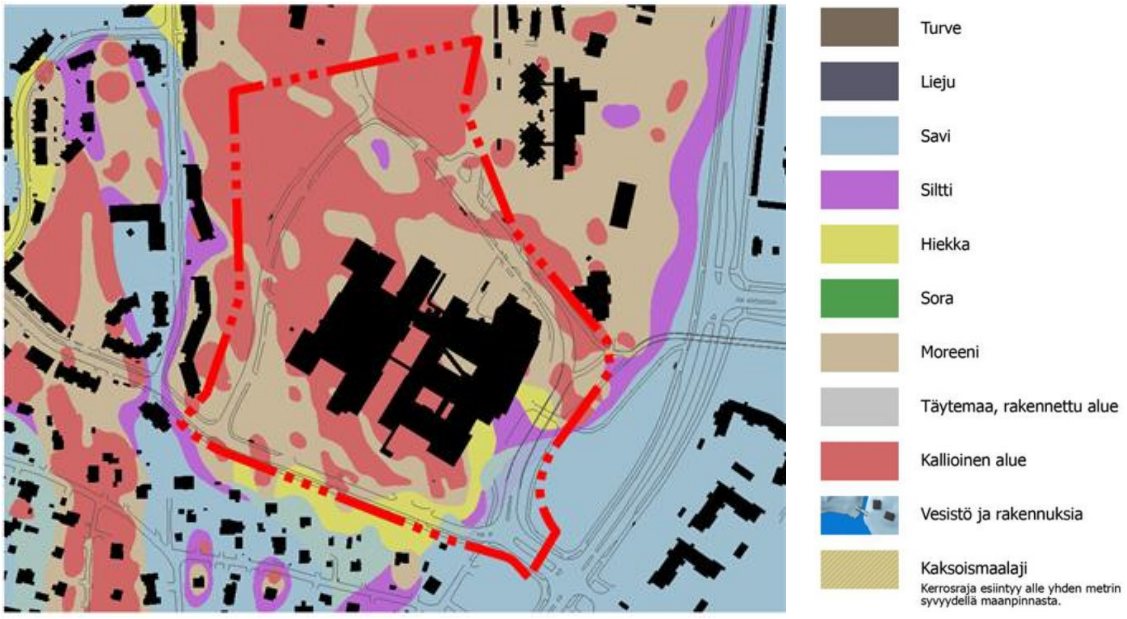
Vantaan virtavesiselvityksen 2010–2011 mukaan Rekolanoja on arvokas virtavesi. Kalastoltaan Rekolanoja on Vantaan rikkaimpia purovesistöjä. Erityisen huomionarvoista on taimenen palaaminen takaisin Rekolanojan luonnonvaraiseen lajistoon. Purossa on viime vuosina tehty lukuisia havaintoja kookkaista merestä kudulle nousseista taimenista, jotka ovat myös onnistuneet lisääntymään menestyksekkäästi Rekolanojassa. Lisäksi puron rannoilla elää uhanalaisia kasveja.

Rekolanojan vesistöön ei saa aiheutua laatumuutoksia eikä lähialueen pohjaveden korkeuteen pysyviä muutoksia.



Maaperä

Kaava-alueen maaperä on pääosin kalliota ja moreenia. Alueen kaakkoiskulman laaksoalueella on savea, silttiä ja hiekkaa.

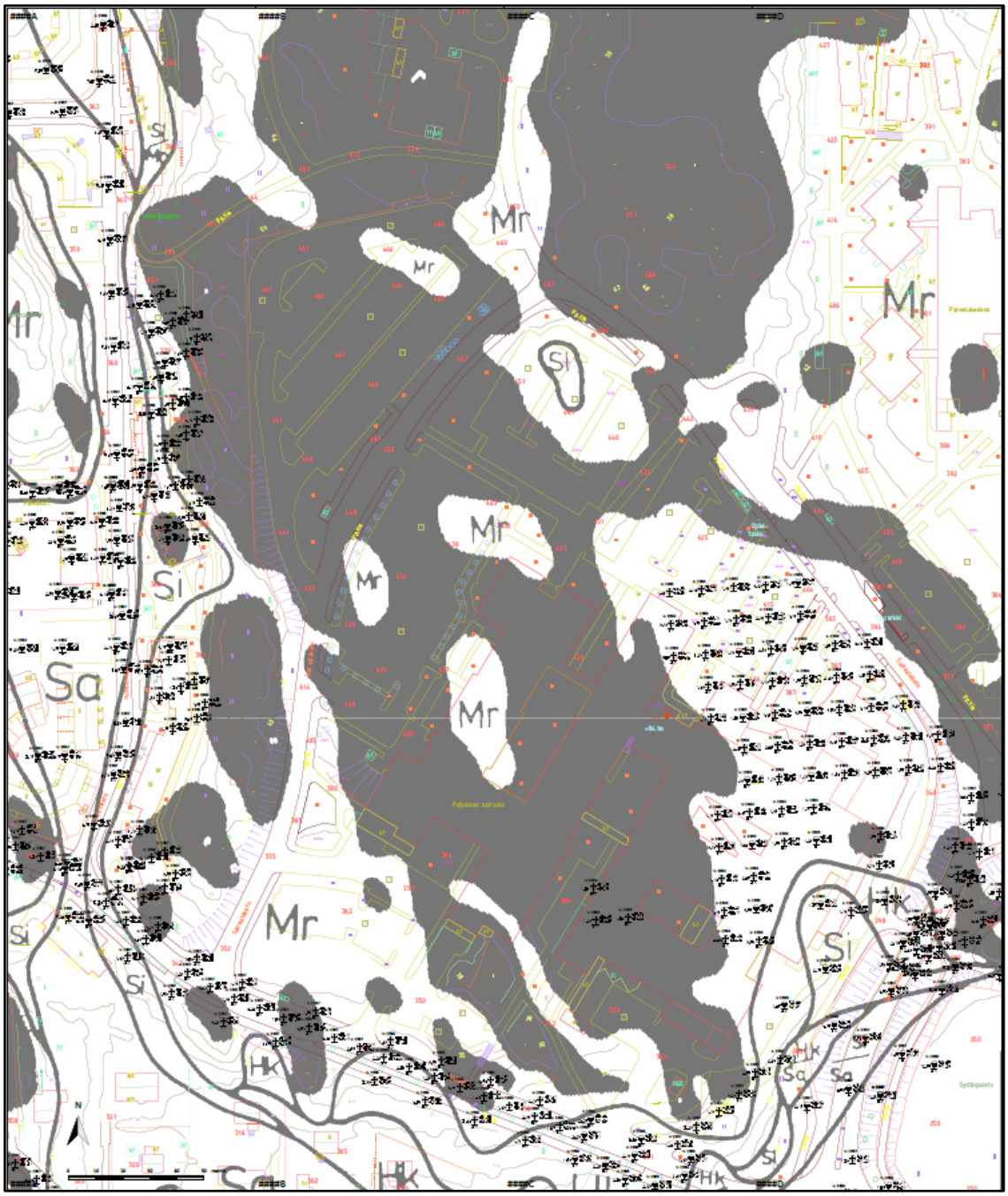


Maalajikartta, Vantaan karttapalvelut

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kaava-alueen maaperä on pääosin kalliosta ja kovaa pohjaa, eli maarakentamainen on laajasti louhintaa. Kallioperästä ei ole kairaustutkimuksia. GTK:n kallioperäkarttojen perusteella alueelle ei ole merkitty siirros- tai ruhjevyöhykkeitä, eli kallion voidaan olettaa olevan normaalin laatuista rakennettavuudeltaan. Näin ollen syvä avolouhinta on alueella mahdollista.

Louhinta- ja kallionlujitustekniikat mahdollistavat nykyisin syvän louhinnan jopa ympäröivien rakennusten perustusten viereen, mutta muutaman metrin väli olisi teknisesti ja taloudellisesti jo halvempaa. Louhintatöitä rajoittava tekijä voi olla nykyisen sairaalan tärinäherkät laitteet, joka voivat vaikuttaa rakentamisen kustannuksiin.



Topografia

Alue sijaitsee reunoiltaan jyrkähkön kallioselänteen etelärinteellä. Maaston korot vaihtelevat +51,7 ja noin 25 metrin välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Asolan kaupunginosan väkiluku vuonna 2021 oli 5 135, ja se oli yksi niistä Vantaan kaupunginosista, joilla väkiluku oli noussut hieman vuodesta 2020. Vuonna 2020 se oli 4 931. Nousussa olivat myös naapurikaupunginosien, Rekolan ja Koivukylän väkiluvut, minkä vuoksi koko Koivukylän suuralueen väkiluku nousi vuodessa 30 319:sta 30 508:aan. Myös pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna sekä suuralueen että kaupunginosan väkiluvut ovat nousussa – vuonna 2016 suuralueen väkiluku oli 28 062 ja kaupunginosan 4 078.

Asolan väestörakenne on hyvin samankaltainen kuin koko Koivukylän suuralueella ja koko Vantaalla. Lapsia ja nuoria on melko vähän, nuoria aikuisia ja keski-ikäisiä huomattavan paljon, ja yli 65-vuotiaiden osuus on suurempi kuin lasten. Koivukylän suuralueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen, lapsettomat pariskunnat ja työttömyys. Koivukylän suuralueen työttömyysaste on Vantaan toiseksi korkein heti Hakunilan jälkeen.

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Sen eteläpuolella on kuitenkin pääosin 1950-luvulla rakentunut ja jossain määrin myöhemmin täydentynyt ja uudistunut Asolan rintamamiestaloalue, jonka rakennukset ovat 1–2-kerroksisia. Kaava-alueen länsipuolella on 1990-luvun taitteen molemmin puolin rakentuneita, maksimissaan 4-kerroksisia asuinkerros-, pienkerros- ja rivitaloja. Kaava-alueen itäpuolella on Palvelukeskus Foiben 5-kerroksisia asuinkerrostaloja, joista kaksi on valmistunut 1990-luvulla ja yksi vuonna 2000. 1-kerroksinen Palvelukeskus Foiben avopalvelujen rakennus on valmistunut vuonna 1993.

Palvelut ja työpaikat

Peijaksen sairaala on Asolan kaupunginosan suurin yksittäinen työllistäjä (noin 1 100 työpaikkaa). Vuonna 2021 koko Koivukylän suuralueella oli 5 984 työpaikkaa, joista 2 671 (45 %) terveys- ja sosiaalipalveluiden toimialalla. Asolan kaupunginosassa oli vuonna 2021 noin 2 394 työpaikkaa.

Peijaksen sairaalassa toimii vuonna 2023 muun muassa kirurgian, psykiatrian ja sisätautien osastot. Vuodeosastoilla on potilaspaikkoja 267 kpl ja lisäksi 50 kpl paikkoja psykiatrian osastolla. Sairaalassa on myös useita erikoisalojen poliklinikoita sekä tutkimusta ja hoitoa tukevia toimintoja sekä kahvila.

Asolassa on julkisia palveluita, kuten koulu ja päiväkoteja ja lisäksi jonkin verran pienyritysten tarjoamia yksityisiä palveluita. Aivan kaava-alueen pohjoispuolella sijaitsee Sairaalakatu 4:ssä Hansin päiväkoti, jonne on nykyisin kulku kaava-alueen pohjoisosan kautta. Kaava-alueesta noin 500 metriä Asolanväylää etelään on K-Citymarket Vantaa Koivukylä, ja sen läheisyydessä Koivukylän keskustassa myös S-Market Koivukylä ja Lidl Koivukylä. Elmon urheilupuiston valmistuminen tuo Asolaan lisää työpaikkoja, samoin Asolaan tuleva päivittäistavarakaupan myymälä.

Yhdyskuntarakenne

Peijaksen sairaala-alue sijaitsee lähellä Asolanväylää ja on osa laajempaa julkisten palveluiden ja hallinnon aluetta. Aivan sairaalan eteläpuolella on Asolan rintamamiestaloalue, itäpuolella tehokkaampaa asuinaluetta ja länsipuolella hieman vähemmän tehokasta. Rekolan aseman ympäristössä ei ole juurikaan yksityisiä palveluita, vaan ne ovat keskittyneet Koivukylään. Rautatie muodos-

taa alueella erityisesti kävelyn ja pyöräilyn reitistöön vaikuttavaa estevaikutusta, ja jakaa Asolan ja Rekolan selvästi erilleen toisistaan.

Kaupunkikuva

Asola ja Rekola jakaantuvat erilleen maisemarakenteen ja rautatien vaikutuksesta. Asolan, Havukosken ja Rekolan selännealueet erottuvat maisemassa asuinalueina, ja Rekolanojan pohjois-eteläsuuntainen laakso on muodostunut sekä autoilun että rautatien pääreitiksi. Alueen tärkeimpiä identiteettitekijöitä ovat avoimet maisematilat puroineen, metsäiset selänteet, pientaloalueet, päärata sekä korkean selänteen päällä sijaitsevat Peijaksen sairaala ja Rekolan kartano. Vanhasta viljelysmaisemasta on melko vähän jäljellä, sillä osa entisistä pelloista on rakennettu ja osa taas on kasvanut umpeen, minkä vuoksi maisematila hahmottuu vaihtelevasti. Asolassa rakentaminen on pääosin melko väljää ja maastonmuotoihin sovitettua. Kaupunginosan rakennuskanta on pääosin alle kolmikerroksista, paitsi kerrostalovaltaisilla alueilla Asolanväylän ja Valtimotien ympäristössä, missä kerroskorkeudet vaihtelevat 4–7 välillä.



Valokuva: Näkymä Hansinkatua pohjoiseen. Kapea katu, jolla on vähän liikennettä. Kadun itäpuolen rakennusten ikkunat ja parvekkeet avautuvat pääosin Hansinkadun puolelle.



Valokuva: Näkymä Hansinkadulta itään pihan läpi kohti sairaala-aluetta.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Lokakuussa 2022 valmistuneessa Vantaan 1980-ja 1990-lukujen rakennuskannan inventointi ja arvottaminen -raportissa (osa 1: Kokoontumisrakennukset) Peijaksen sairaalan todettiin kuuluvan luokkaan V, eli rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot ovat vaatimattomat.

Asolan ja Rekolan vanhimpia säilyneitä rakennuksia ovat kaava-alueen koillispuolella 1880-luvun ja 1910-luvun välillä valmistuneet Rekolan kartanon päärakennus ja kivinavetta, jotka ovat suojeltuja rakennusperintökohteita. Päärata oli otettu käyttöön jo 1862, ja junat olivat alkaneet pysähtyä Rekolan seisakkeella jo 1902. Vuoden 1933 Pitäjänkartassa näkyy, että radan itäpuolella oleva Rekolan pientaloalue oli jo tuolloin pitkälle rakentunut. Rekolan rakennuskanta on nykyäänkin omakotitalovaltaista ja pääosin maksimissaan kaksikerroksista.

Asolan rintamamiestaloalue heti kaava-alueen lounaispuolella on rakentunut vasta sotien jälkeen, pääosin 1940- ja 50-lukujen vaihteessa, mutta täydentynyt vähitellen myös uudemmilla rakennuksilla. Alueen yhtenäinen, vehreä ilme on kuitenkin säilynyt. Rakennusten kerroskorkeus alueella on maksimissaan kaksi.

550 metrin päässä lounaassa kaava-alueesta sijaitsee 1970- ja 1980-luvuilla rakennettu maakunnallisesti merkittävä Havukosken asuntoalue. Tiiviisti rakennetun lähiön maamerkkinä ovat kahdeksan kalliolle rakennettua tornitaloa.

Kaava-alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Noin 200 metrin päässä kaava-alueen itäpuolella seurailee virkistysreitti Rekolanojan purouomaa. Peijaksen sairaalaa lähimpänä sijaitsevat viheralueet ovat sen eteläpuolella Honkapuisto, Honkapuistikko ja Sydänpuisto sekä länsipuolella Räckhalsinpuisto ja Madelininpuisto. Kauempana

kaava-alueen ympärillä sijaitsevat laajoille Rekolan Isoniitun, Haxberginmetsän ja Matarin luonto- ja viheralueille sijoittuvat ulkoilureitit. Näiltä viheralueilta virkistysverkosto jatkuu Kylmäojan ja Rekolanojan varsien ulkoilureittejä pitkin Keravanjoen ja sen jälkeen Vantaanjoen varsien reittejä pitkin aina merelle saakka.



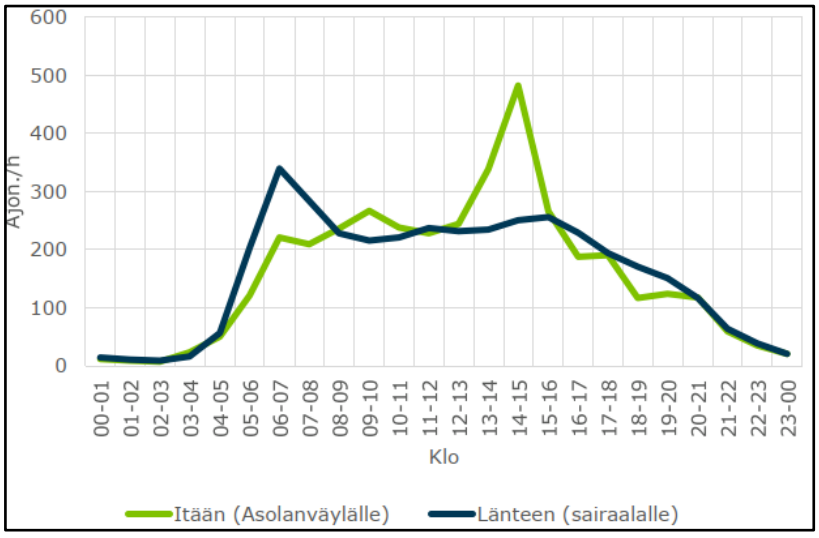
Valokuva: Näkymä sairaala-alueen pohjoispuolella kulkevalta puistoreitiltä kohti itää.

Liikenne

Alueen pääkatu on Asolanväylä, joka yhdistää Korson ja Koivukylän suuralueiden keskustat. Sairaalakatu ja Sydäntie ovat liityntäkatuja, joiden kautta Peijaksen sairaalan liikenne välittyy Asolanväylälle. Asolanväylään liittyvän Sairaalakadun alussa liikennemäärä on noin 7 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tämän pohjalta on arvioitu, että itäistä Sairaalakatua kulkee arkipäivänä noin 5 600, Sydäntietä noin 1 900 ja läntistä Sairaalakatua noin 800 ajoneuvoa vuorokaudessa (ks. kuva alla).



Kuva: Nykytilan liikennemäärät (ajoneuvoa/arkivuorokausi), Sitowise Oy, 12.1.2023. Tiedot: Vantaan kaupunki, Liikennetieto (liikennevalot).



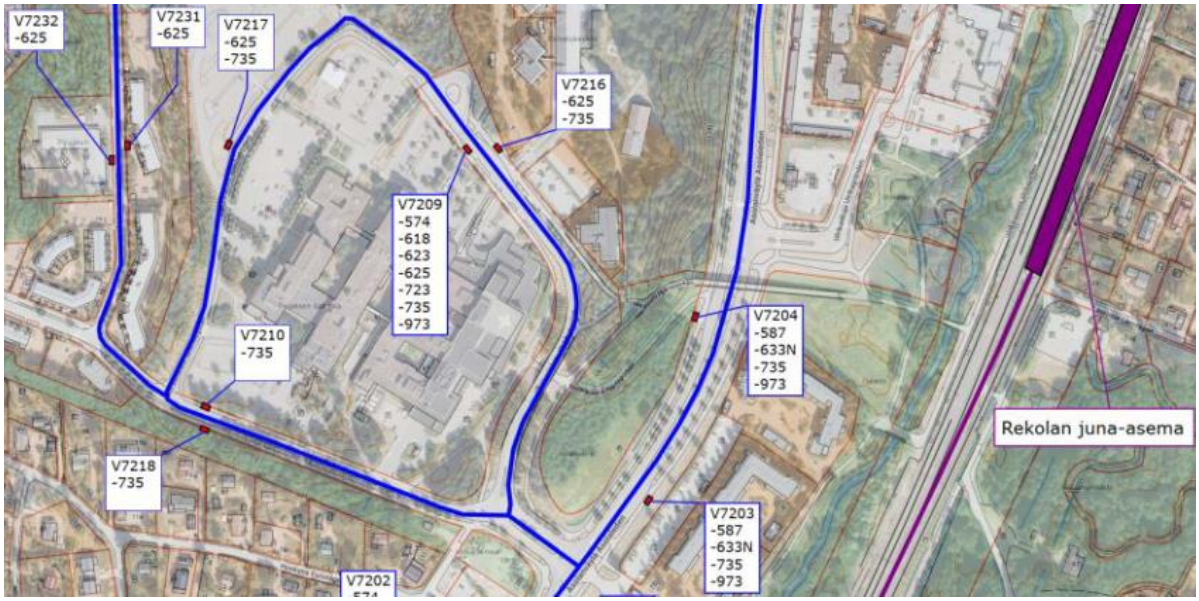
Kuva: Arkipäivän liikenteen jakauma, Sitowise Oy, 12.1.2023. Tiedot: Vantaan kaupunki, Liikennetieto (liikennevalot).

Pysäköinnin määrä sairaalan alueella on nykytilanteessa 643 autopaikkaa eli 1,38 ap/hum^2 (1,13 ap/br-m^2). Näistä 483 kpl on henkilökuntapaikkoja ja 160 asiakaspaikkoja.

Asemakaava-alue sijoittuu joukkoliikenteen runkovyöhykkeelle. Peijaksen sairaala-alueella ja sen ympäristössä on joukkoliikenteen pysäkkejä Sairaalakadulla ja Sydäntiellä sekä Asolanväylällä. Alueella on monipuolinen joukkoliikenteen tarjonta ja sairaala-alue on melko hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa eri suunnista. Peijas toimii päätepysäkkinä useille eri linjoille. Nykyiset pysäkit sijaitsevat kuitenkin melko etäällä (n. 120 m) sairaalan pääsisäänkäynnistä. Rekolan juna-asema

on noin 500 m päässä koillisessa, mutta kävelyreittejä pitkin matkaa tulee asemalta sairaalan pääovelle 720 m.

Sairaalaan suuri koko ja sen sijainti rinteessä asettavat jonkin verran haasteita jalankulkuverkoston sujuvuudelle, vaikka se onkin mm. Sairaalakadun alikulkutunnelin sekä Asolanväylän ylittävän sillan ansiosta melko toimiva ja turvallinen. Pyörätieverkosto on kattava. Asolanväylän vartta kulkee pyöräilyn pääreitti. Sairaalakadun varressa on kaupunkipyöräasema. Päärata ja Rekolanoja muodostavat estevaikutusta niiden toiselle puolelle itään suuntautuvaan jalankulku- ja pyöräliikenteeseen, joiden reitti kulkee Rekolan juna-aseman sekä etelämpänä Peijaksentien alikulkujen kautta.



Kuva: Joukkoliikennereittien nykytilanne, Sitowise Oy, 12.1.2023.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Alueelle on rakennettu vesihuolto. Vesi tulee Peijaksentien ja Asolanväylän d300 sekä Sydäntien d225 jakelujohtojen kautta. Alue saa verkostoveden Helsingin Pitkäkosken vesilaitokselta. Vesi johdetaan Ylästön ja Koivukylän paineenkorotusasemien kautta Korson painepiiriin, jossa alue sijaitse

Alueen vesisäiliönä on Korson vesitorni, jonka tilavuus 4000 m³, NW +87.5 ja HW +94.4. Vesijohtoverkon alin painetaso alueella on noin +86.3 ja ylin on noin +101.3. Painetasot on ilmoitettu N2000-korkeusjärjestelmässä.

Jätevesiviemäröinti

Jätevedet ohjataan Sydäntien d200 ja Sairaalakadun d200 kokoojaviemäreillä pääradan länsipuolella kulkevaan Korso-Tikkurilan d1000 betoniseen pääviemäriin. Sieltä jätevedet ohjataan KUVES:n meriviemärin kautta edelleen Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle. Puhdistettu jätevesi lasketaan Suomenlahteen.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Sydäntien d300 ja Sairaalankadun d300 hulevesiviemärit laskevat Rekolanojaan, joka johtaa hulevedet Keravanjoen ja Vantaanjoen kautta mereen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Sydäntien eteläpuolta pitkin sekä Sydäntien, Sairaalakadun ja Asolanväylän katualueilla. Lisäksi johtoja on Sydänpuiston alueella ja sairaalakiinteistön kaakkoisreunalla.

Sähköverkko

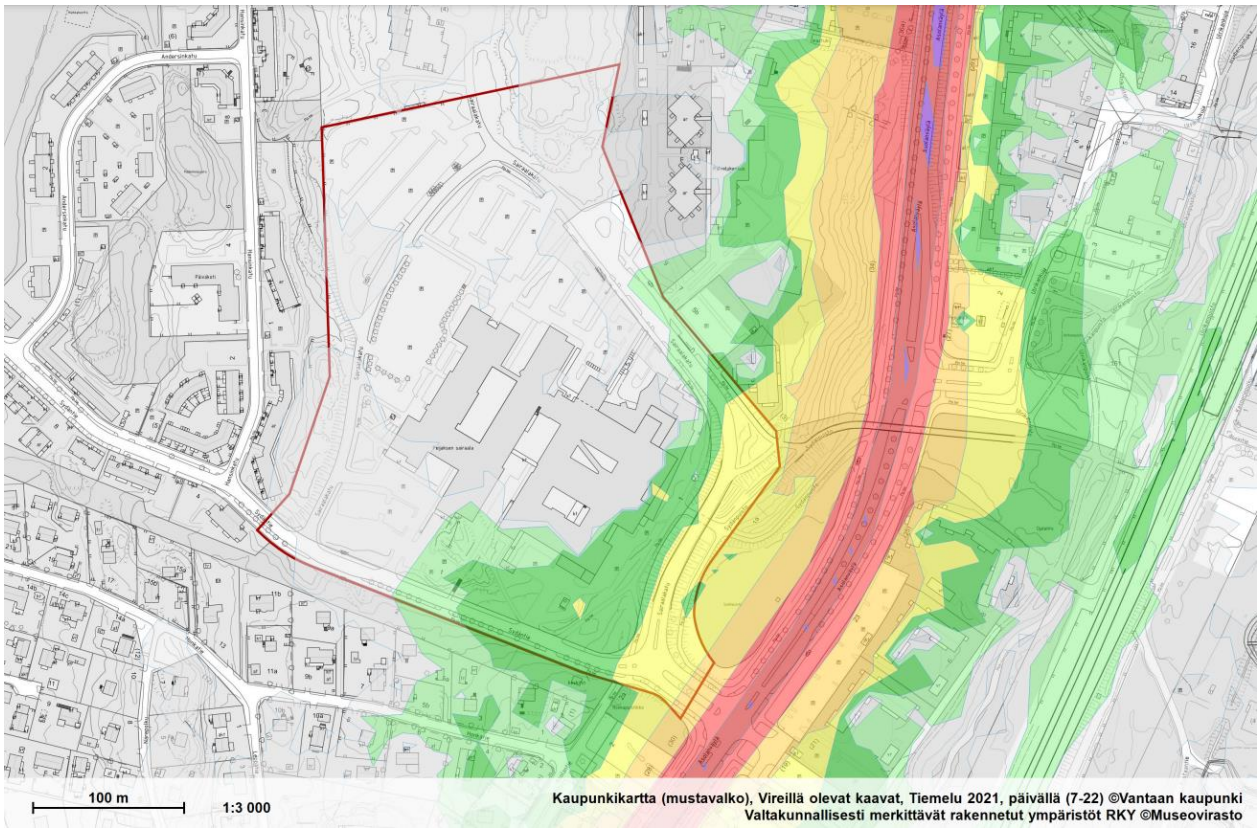
Vantaan Energialle kuuluvia keskijännitemaakaapeleita on Sydäntien eteläpuolella, Sairaalakadun katualueella sekä Sydänpuiston alueella. Lisäksi kaapeleita on sairaalakiinteistön itä-, lounais- ja eteläosissa.

Ympäristöhäiriöt

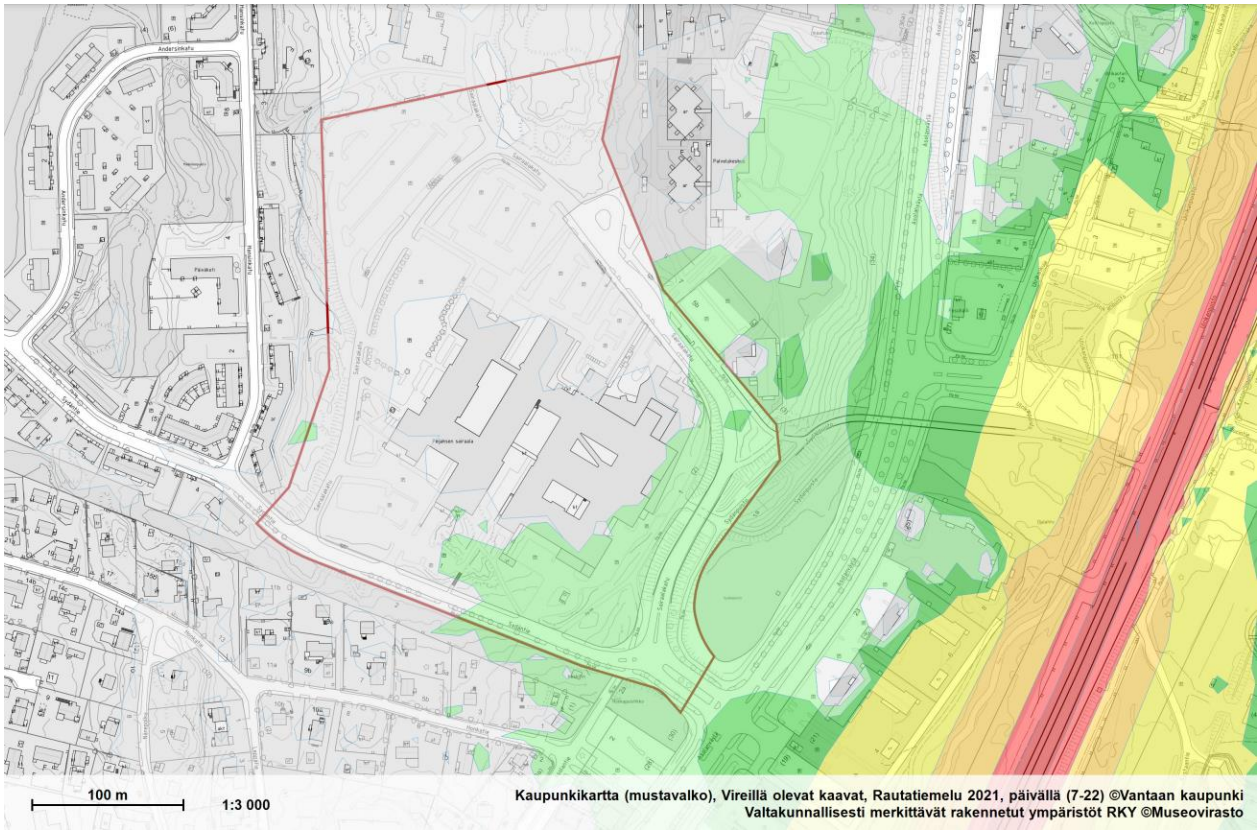
Melu

Suunnittelualue sijaitsee junaradan tärinän- ja runkomelun vaikutusalueiden ulkopuolella. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitseva merkittävin tieliikennemelulähde on Asolanväylä. Päärata aiheuttaa raideliikennemelua. Suunnittelualue ei sijaitse lentomelualueella.

Asolanväylä on vilkasliikenteinen katu, joten Sairaalakadun eteläpää on melko korkean melun aluetta, noin 55–60 dB. Sairaalakadun kääntyessä luoteeseen melutaso laskee kuitenkin nopeasti ensin 50 dB:iin ja sen jälkeen alle 45 dB:iin. Sairaalakadun pohjoispuolella kulkeva pyörätie osuu eteläosaltaan pääosin 50–55 dB tieliikennemelun alueelle, kuten myös sairaalakiinteistön eteläosat. Melulaskennassa on vuoden 2021 liikennetiedot ja maastomalli, mutta olevia rakennuksia ja meluesteitä ei ole huomioitu (kuva alla).



Suunnittelualueelle ulottuu päivällä (7–22) 45–50 dB suuruista rautatiemelua (v. 2021, Vantaan karttapalvelu), kuitenkin lähinnä katualueille ja sairaalakiinteistön eteläosiin. Melulaskennassa on vuoden 2021 liikennetiedot ja maastomalli, mutta olevia rakennuksia ja meluesteitä ei ole huomioitu (kuva alla).



Muut ympäristöhäiriöt

Suunnittelualueelle ei sijoitu pilaantuneita maa-alueita.

Ilman laatu

Kaava-alue sijaitsee Asolanväylän nykyisen liikennemäärän mukaista ilmanlaadun suositusetäisyyttä kauempana, eikä Asolanväylä siten aiheuta merkittäviä ilmanlaatuvaikutuksia sairaalan alueelle.

Erityistoiminnat

Sairaalan katolla on helikopterikenttä.

2.1.4 Maanomistus

Koko kaava-alueen (sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa ja/tai opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue sekä Sydäntien ja Sairaalakadun katualueet) omistaa Vantaan kaupunki.

092-072-0018-0007	Vantaan kaupunki	7,3
Katualue	Vantaan kaupunki	1,7
Yhteensä		**9,0**

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

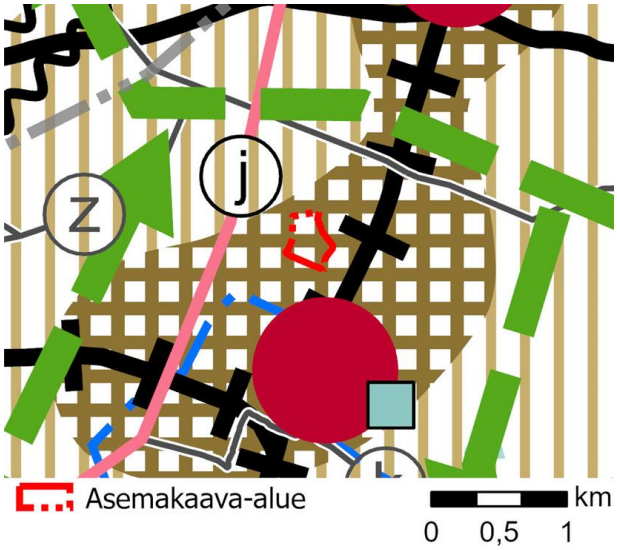
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja

kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.

Maakuntakaava



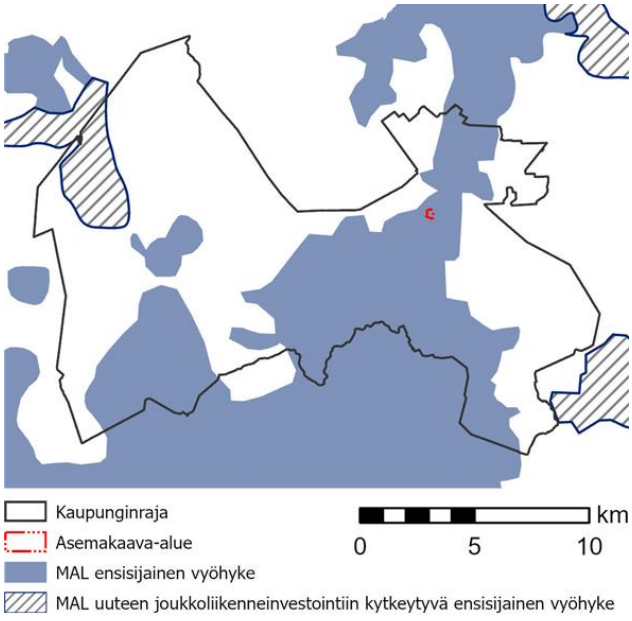
Alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050, joka korvaa kaikki muut voimassa olevat maakuntakaavat paitsi Östersundomin alueen kaavaa. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti voimaantulosta 7.12.2020.

Kaavasta valitettiin, minkä vuoksi Helsingin hallinto-oikeus kielsi päätöksen täytäntöönpanon. 24.9.2021 hallinto-oikeus totesi, ettei täytäntöönpanokieltoa ollut enää aihetta pitää voimassa siltä osin kuin valitukset oli hylätty, ja kaavakokonaisuus tuli pääosin voimaan.

Uusimaa-kaavassa 2050 alue on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä (ruskea ruuturasteri). Havukosken asuinalue on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi (vaaleansininen neliö). Kaava-alueen eteläpuolella on Koivukylän aseman ympäristössä keskustatoimintojen alue, keskus (punainen ympyrä). Lisäksi kaava-alueen eteläpuolella on pohjavesialue (sininen pistekatkoviiva). Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

MAL 2019 -suunnitelma

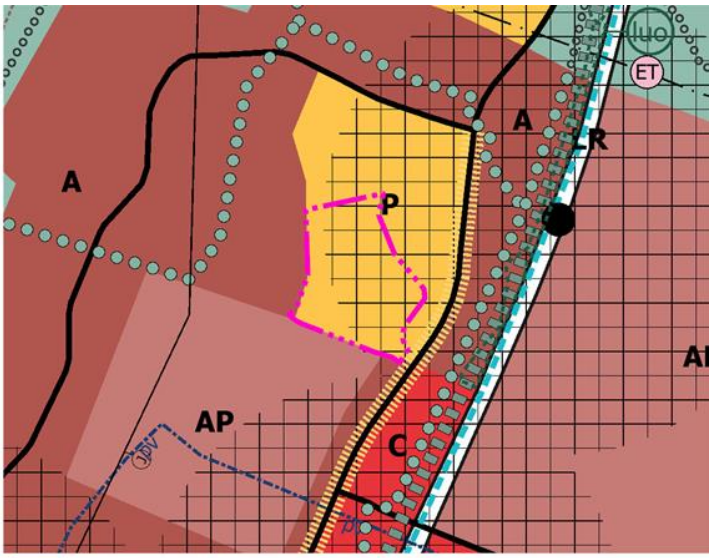
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti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



Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

Kaava-alue (punainen piste) sijaitsee MAL-sopimuksen ensisijaisella vyöhykkeellä.

Vantaan yleiskaava 2020



P

Palveluiden ja hallinnon alue

Alue varataan monipuolisille julkisille ja yksityisille palvelutoiminnoille, sekä niitä palveleville asuin- ja huoltotiloille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Alueella olevaa asumista saa ylläpitää ja täydentää harkitusti.

Kestävän kasvun vyöhyke

Joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Kaupan rakentuminen raitiotien vaikutusalueella tulee kytkeä raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen.

Katukuvan kehittämisvyöhyke

Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen.

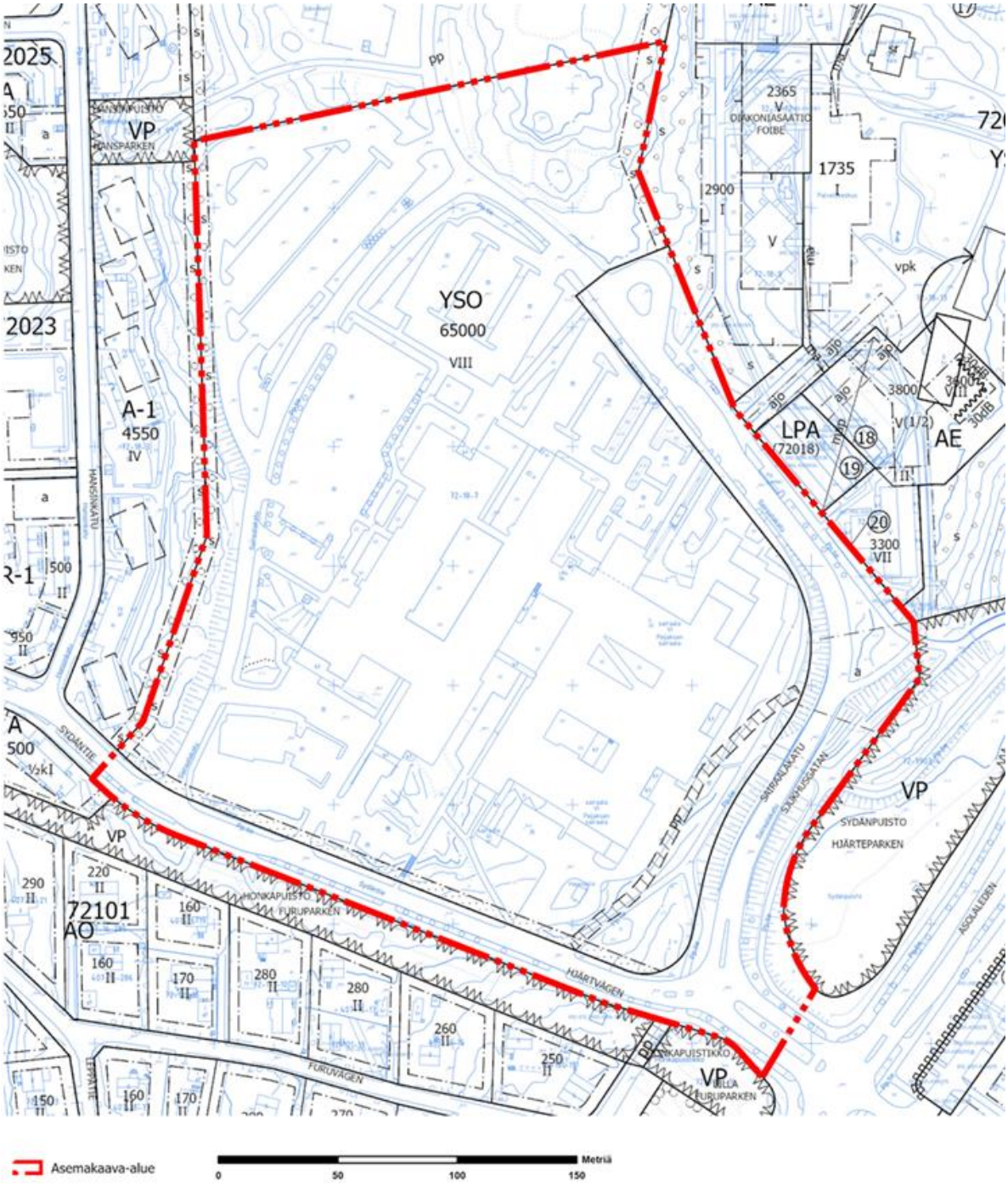
Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.

Vantaan yleiskaavassa 2020 (Kv 25.1.2021, voimaan 11.1.2023) kaava-alue sijoittuu pääosin kestävän kasvun vyöhykkeelle, jolla asuminen tukeutuu joukkoliikenteen runkoverkostoon. Asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta. Alue on merkitty palveluiden ja hallinnon alueeksi (P), jolla rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen.

Kaava-alue rajautuu etelässä pientalovaltaiseen asuinalueeseen (AP). Lännessä kaava-alue rajautuu asuinalueeseen (A). Kaava-alueen eteläpuolella, heti Asolanväylän toisella puolella alkaa kaupunkikeskustan alue (C). Kaava-alueen itäpuolella noin 150 m päässä sijaitsee Rekolanojan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo). Asolanväylä on tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva liikenneyhteys. Asolanväylän varrelle on merkitty katukuvan kehittämisvyöhyke.

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



Korttelissa on voimassa asemakaavamuutos nro 000985 (Kv 25.3.1991). Siinä sairaalan tontti on osoitettu sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa ja/tai opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeksi (YSO), ja koulun ja päiväkodin tontti yleisten rakennusten korttelialueeksi (Y). Rakennusoikeutta YSO-tontilla on 65 000 kem2 ja rakennusten suurin sallittu kerroskorkeus on kahdeksan. Todellisuudessa rakennus on nykyisin kuusikerroksinen.

YSO-tontin lounaisreunaan on merkitty 5 metriä leveä istutettava alueenosa ja tontin kaakkoisosaan ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueenosa. Tontin länsireunalle on merkitty 5 metriä leveä alueenosa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Samanlainen merkintä on myös tontin koillisreunassa, jossa kuitenkin pohjoisimmalla osuudella alueenosa on leveämpi, 10 metriä.

Sairaalakadun eteläosassa on voimassa asemakaavamuutos nro 000521 (Kv 7.4.1986), johon on merkitty kadun tai liikennealueen alittava jalankulkukatu. Sydäntien katualueella on voimassa asemakaava REKOLANMÄKI 720300 (Kv 19.4.1982).

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan kaupungin jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 8.4.2022. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002507 ja kaavoitus tuli vireille 27.4.2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- Kaavamuutoksen hakijat
- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Aluetta ympäröivien alueiden omistajat ja vuokralaiset
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Pelastuslaitos, Vantaan kaupunginmuseo, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, HSY, HSL

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Koivukylän ajankohtaisia kaavahankkeita esiteltiin teams-kokouksena järjestetyssä asukasillassa 6.9.2022 kello 18:00-19:30 ja 4.4.2023 Koivukylässä järjestetyssä asukasillassa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteet pyydettiin 27.4. - 3.6.2022 välisenä aikana.

Kaavamuutoksesta järjestettiin kaavoittajan puhelinaika 12.5.2022 klo 10–11. Tiedusteluita tai soittoja ei tänä aikana saatu.

Mielipiteitä saatiin 7 kappaletta, joista 1 kpl tuli lähiympäristön asukkailta.

Caruna Oy totesi, ettei kaava-alueella sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Fingrid Oyj totesi, ettei alueella ei ole Fingridin voimajohtoja.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä esittää, että runsas joukkoliikenteen tarjonta vaatii toimivan infrastruktuurin. Peijas toimii päätepysäkkinä useille eri linjoille, joten alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka, vessat kuljettajille ja mahdollisuus bussien seisonnalle - myös rakentamisvaiheen aikana. Lisäksi tulee huomioida joukkoliikenteen hyödyntämistä edistävät toimet, kuten esteetön yhteys joukkoliikenteen ja sairaalan palveluiden välillä. Nykyiset pysäkit sijaitsevat etäällä sairaalan sisäänkäynnistä. HSL on mielellään mukana alueen jatkosuunnittelussa suunnittelemassa uusia pysäkki- ja liikennejärjestelyjä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää, että kaava-alueen nykyiset rakennukset on liitetty rakennettuun vesihuoltoon. Myöhemmissä suunnitteluvaiheissa on tutkittava, edellyttääkö kaavamuutos yleisen vesihuollon lisärakentamista Sairaalakadulle. Kaavamuutos ei aiheuta johtosiirtoja.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Vantaan kaupunginmuseo lausuu, että mikäli Vantaan 1980- ja 1990-luvun rakennuskannan inventoinnissa todetaan Peijaksen sairaalarakennuksessa olevan kulttuurihistoriallisia arvoja, niiden lisäselvittäminen on tarpeen kaavasuojelun kohdentamiseksi. Museo tarkentaa mahdollisen lisäselvitystarpeen lokakuun 2022 jälkeen. Lisäksi museo toteaa, että alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja, eikä alueelta tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Rekola-Asolan Omakotiyhdistys ry näkee keskeisenä tavoitteena useiden terveydenhuollon ja sosiaalitoimen toimintojen keskittämisen saman katon alle. Huolta herättää liikenteen määrän merkittävä lisääntyminen Peijaksen sairaalan alueella ja lähiympäristössä sairaalatoimintojen laajentumisen ja alueen muiden muutosten yhteisvaikutuksesta. Vaihtoehtoista kulkureittiä Peijaksesta Valtimotien kautta Koivukylänväylälle ei pidetä realistisena. Lisäksi toivotaan, että liikennesuunnittelussa huomioidaan alueen kahden päiväkodin saattoliikenne sekä Rekolanmäen koululaisten turvallinen koulutie.

Viranomaisyhteistyö

Pelastuslaitosneuvottelu kaavamuutosta koskien pidettiin 16.1.2023.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana kasvatetaan ja rakennetaan hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa. Kaupungissa mahdollistetaan helppo liikkuminen sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan luonnon monimuotoisuus halutaan säilyttää. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Sosiaalipalvelut, terveyspalvelut ja pelastuspalvelut siirtyvät vuonna 2023 Vantaan kaupungilta Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Tavoitteena on varmistaa, että liittyminen hyvinvointialueeseen sujuu hallitusti ja hyvässä yhteistyössä.

Vantaan hankinnat tukevat vastuullisuustavoitteita, ja kaupunki tähtää kiertotalouden edelläkävijäkaupungiksi: esimerkiksi Green deal -sitoumuksella tavoitellaan purkumateriaalien uudelleenkäyttöä ja kierrättämistä.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 10.10.2022)

- Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista.
- Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista.
- Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.

- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
- Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Viherrakenne on terveyttä tukeva ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saavutettavuutta.
- Luodaan hyvät edellytykset kestävälle ja monimuotoiselle liikkumiselle.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vesihuollon tavoitteet

Tavoitteena on vesihuollon kustannustehokas toteutus ja saavutettavuus. Lisäksi hulevesien hallinta on toteutettava kaupungin hulevesiohjelman mukaisesti. Myös Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen ja muiden toimijoiden erityistarpeiden on huomioitava vesihuollon ratkaisuissa.

Kaupunkisuunnittelun muut tavoitteet

Kaavan mahdollistama uusi rakentaminen pyritään sovittamaan maastonmuotoihin ja kaupunkikuvaan, hiilijalanjälkeä pyritään kohtuullistamaan ja ympäristöhäiriöt minimoimaan. Linja-autoliikenne sekä ympärivuorokautisesti toimivan päiväkodin liikenne huomioidaan rakennusten ja katureittien vaiheistuksessa. Kaavan mukainen rakentaminen ei saa kuormittaa alueen vesistöjä.

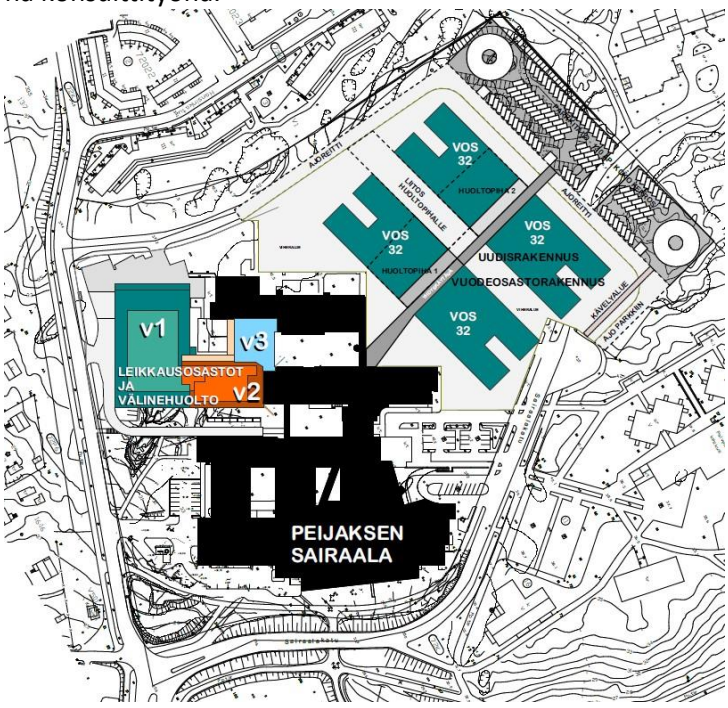
Toimijoiden tavoitteet

Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen (VAKEHYVA) ja Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin kuntayhtymän (HUS) tavoitteena on laadukas ja toimiva arkkitehtuuriltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealaatuinen sairaalakampusalue. Alueen ominaispiirteet, kuten puusto ja kalliot on huomioitava suunnittelutyössä. HUS:in vuodeosastorakentamisen laajuus on noin 33 400 k-m2 (288 vuodepaikkaa), ja Vantaan ja Keravan Hyvinvointialueen vuodeosastorakentamisen laajuus noin

49 000 k-m2 (448 vuodepaikkaa). Rakentaminen tullaan toteuttamaan vaiheittain. Sairaalan tulee voida toimia ja palvella normaalisti rakentamisen kaikkien vaiheiden aikana.

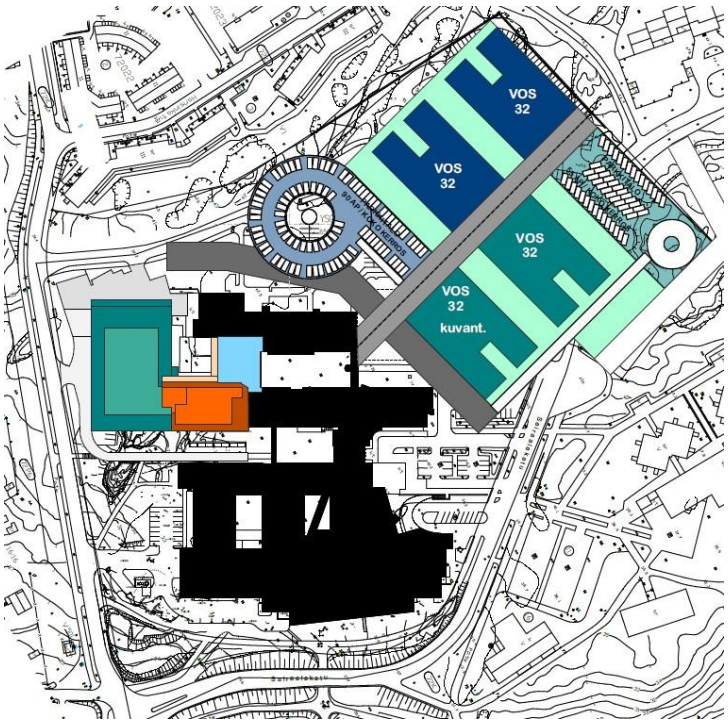
3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Asemakaavaratkaisun pohjaksi tehtiin useita vaihtoehtoisia alustavia luonnoksia toimijan tilaamana konsulttityönä.



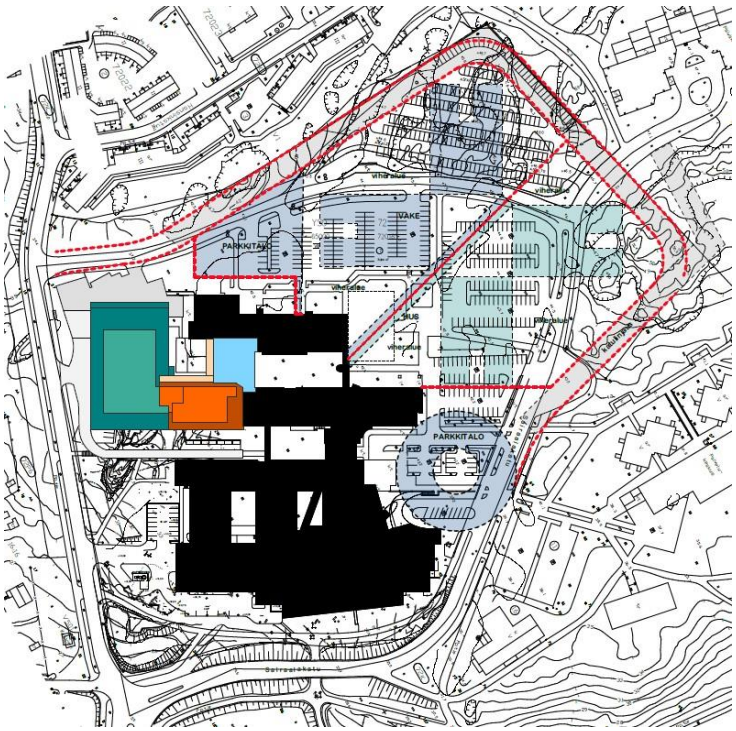
Vaihtoehto A: Periaatekaavio, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 11.4.2022.

Vaihtoehdossa A on pyritty mukailemaan olevan sairaalarakennuksen mittakaavaa ja selkeää suorakulmaista muotokieltä. Vuodeosastorakennukset sijaitsevat kuitenkin sommittelullisesti erillään ja toiminnallisesti kaukana nykyisestä sairaalasta. Pysäköintitalo on sijoitettu vaihtelevaan kalliomaastoon selänteen huipulle.



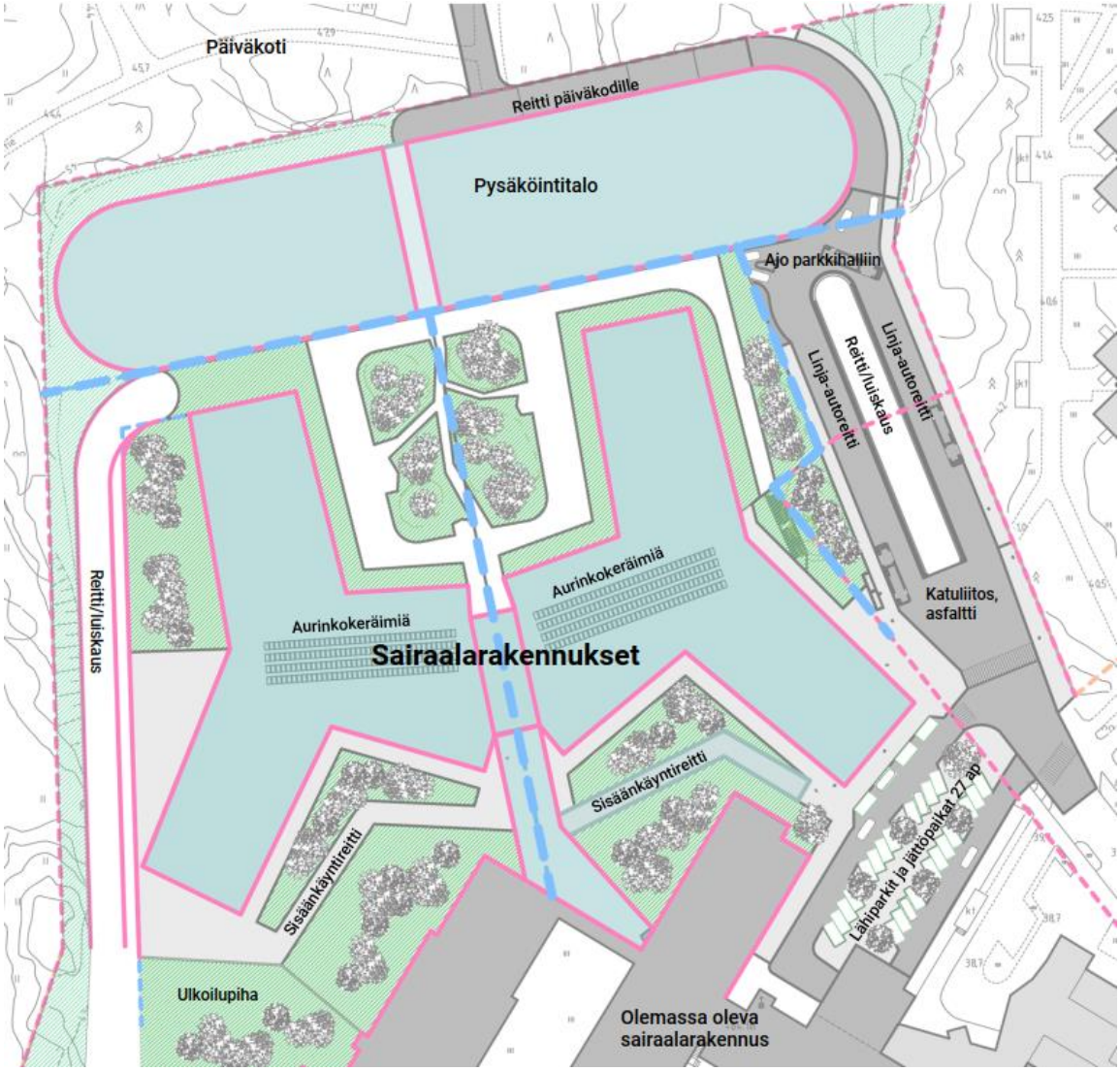
Vaihtoehto B: Periaatekaavio, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 28.8.2022.

Vaihtoehdossa B osa pysäköinnistä on siirretty lähemmäksi nykyistä sairaalaa. Ratkaisu vaikuttaa käyttäjille erittäin hankalasti navigoitavalta. Pysäköintiratkaisu on monimutkainen ja aiheuttaa turhaa liikennettä alueella.



Vaihtoehto C: Periaatekaavio, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 28.8.2022.

Vaihtoehdossa C uudet vuodeosastot muodostavat ristin, jolloin näkymät ikkunoista avautuvat eri suunnille ympäröivään maisemaan. Paikka on kuitenkin maastossa ahdas ja sommitelma sulkeutunut, eikä pysäköinti istu luontevasti kokonaisuuteen.

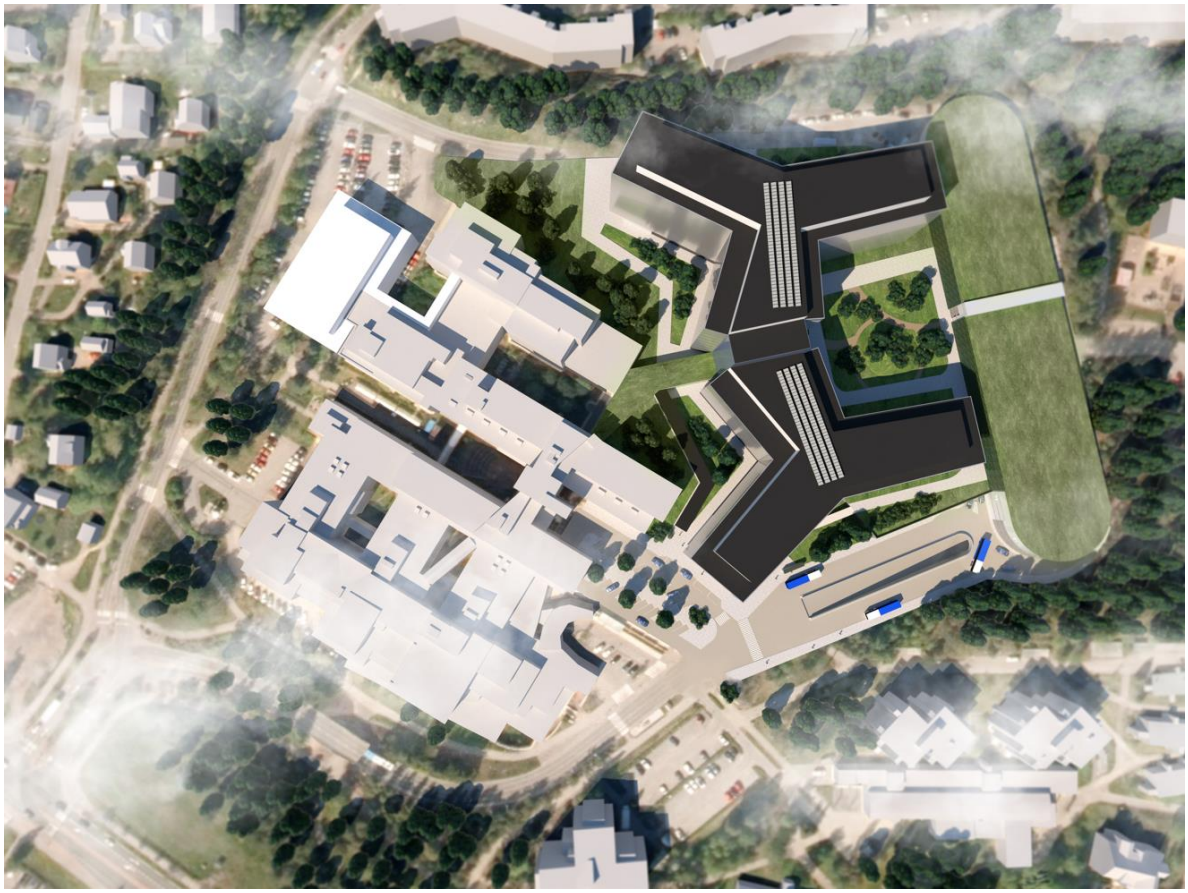


Vaihtoehto D: Periaatekaavio, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 3.3.2023.

Vaihtoehto D on kuvassa tarkasteltu muita vaihtoehtoja pidemmälle. Siinä vuodeosastorakennukset on sijoitettu ja muotoiltu sisätiloista avautuvien näkymien ja valon kannalta optimaalisesti. Rakennusten muodot ja massat muodostavat kontrastin oleville rakennuksille. Toinen rakennusmassoista on viitesuunnittelussa (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) esitetty 6-kerroksiseksi ja toinen 8-kerroksiseksi, molemmat ns. teepaitamallisiksi rakennusmassoiksi, joiden väliin muodostuu suojainen kansipiha. Sisäpihan ympärillä olevista vuodeosastohuoneista avautuu näkymiä kansipihalle, pysäköintitalon katolle ja pysäköintitalon yli kohti pohjoista. Pysäköinti ja huoltoliikenne on ratkaistu selkeämmin kuin muissa vaihtoehdoissa. Ajo päiväkodille mahdollistuu pysäköintitalon itäpuolelta.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Vaihtoehdossa D toiminnot on sijoiteltu sujuvammin yhteen kuin muissa ratkaisuissa, jolloin navigoitavuus sairaala-alueella on helpompaa. Uudet rakennusmassat ovat selkeämpiä, mutta toisaalta myös suurempia kuin muissa vaihtoehdoissa, eivätkä istu optimaalisesti ympäröivän rakenteen mittakaavaan. Ne saavat maamerkkimäisen luonteen, mikä asettaa suunnittelulle korkeat laadulliset tavoitteet. Suuresta mittakaavastaan huolimatta rakennukset istuvat ympäröivään kaupunkikuvaan suhteellisen hyvin. Siirtymä varsinkin Asolan rintamamiestaloalueen pienimittakaavaiseen rakennuskantaan on suuri, mutta välissä oleva kapea viheralue pehmentää sitä.



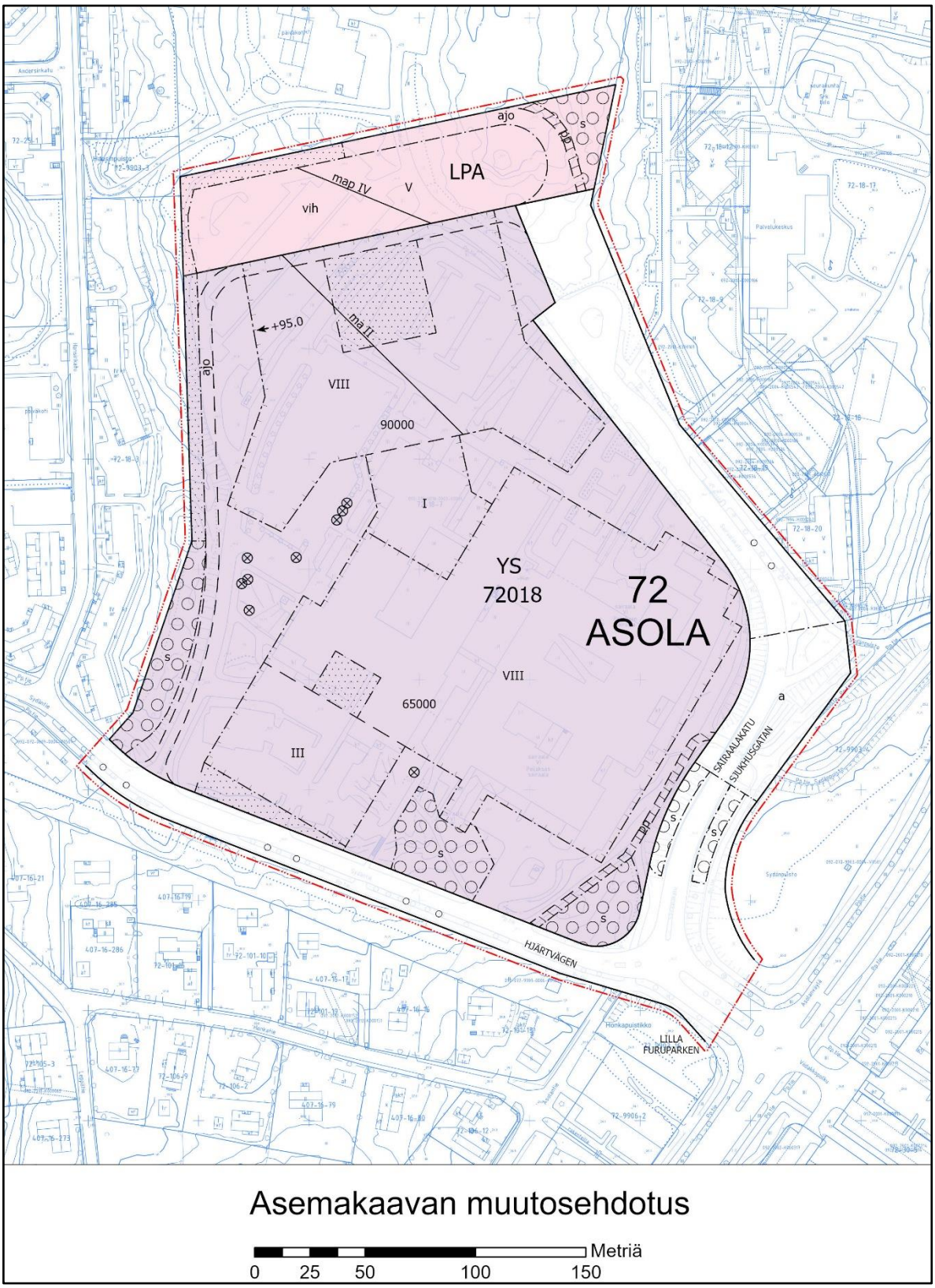
Arkkitehdin näkemys: Ilmakuva, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 28.4.2023.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla lisätään sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) rakennusoikeutta seuraavasti: Nykyinen kerrosala on 65 000 k-m^2, johon lisätään sairaalan laajennuksen edellyttämä 90 000 k-m^2, jolloin tuleva kerrosala on yhteensä 155 000 k-m^2. Lisäksi Sairaalakadun katualuetta laajennetaan hieman muuttamalla pieni osa sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueesta (YS) katualueeksi. Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueen (YS) pohjoisin osa muutetaan autopaikkojen korttelialueeksi (LPA).

Käytössä oleva sairaalarakennus on suunniteltu säilyväksi ja sille osoitetaan rakennusala. Ainoastaan olevan sairaalarakennuksen matalin osa sen pohjoispäädyssä on viitesuunnitelmassa (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) osoitettu purettavaksi, jotta nykyinen ja tuleva uusi sairaalarakennus saadaan liittymään toisiinsa luontevasti. Tämä on huomioitu kaavassa. Lisäksi Sairaalakadun pohjoispäässä katualue laajenee niin, että ajoyhteys päiväkodille säilyy.



Kuva kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Kaavassa mahdollistetaan tulevaa uudisrakentamista yhteensä 90 000 m2. Lukuun sisältyvät suunnitellut viitesuunnitelman (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) mukaiset vuodeosastora-

kennukset. Lukuun eivät sisälly IV-konehuoneet, parkkitasot eikä LPA-alueelle rakennettava uusi pysäköintitalo.

Koko kaava-alueelle on saatu tavoitteeksi yhteensä noin 1 700 autopaikkaa, jonka pohjana on viitesuunnittelussa (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) käytetty mitoitusperusteina sairaalan nykyistä paikkamäärää, uuden rakentamisen määrää, referenssikohteiden vertailua sekä HUS:in esittämiä määriä. Tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä määritellään kuitenkin vasta rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella.

Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue, YS: 6,32 hehtaarin alue. Rakennusoikeus on yhteensä 155 000 k-m2. Tehokkuusluvuksi muodostuu e=2,5. Kaava mahdollistaa korttelissa enintään kahdeksan maanpäällistä kerrosta ja kaksi maanalaista kerrosta.

Autopaikat: Kaavassa on määrätty, että tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella. Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueelle on tavoitteena sijoittaa noin 200 ap.
Pyöräpaikat: Kaavassa on määrätty, että tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella. Ulos sijoitettavista pyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla runkolukittavia ja säältä suojattuja.

Kaavamuutoksella muuttuu lähivirkistysaluetta (YS) autopaikkojen korttelialueeksi (LPA) yhteensä 0,87 hehtaaria ja katualueeksi yhteensä 0,14 hehtaaria.

Autopaikkojen korttelialue, LPA: 0,87 hehtaarin alue.

Autopaikat: Kaavassa on määrätty, että tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella. Autopaikkojen korttelialueelle on tavoitteena sijoittaa noin 1500 ap. Kaava mahdollistaa korttelissa enintään viisi maanpäällistä pysäköintitasoa ja neljä maanalaista pysäköintitasoa. Tehdyn selvityksen (Sitowise, 4.9.2023) mukaan yhdeksälle pysäköintitasolle mahtuu noin 1449 ap (161 ap / taso).

Katualueet (Sairaalakatu ja Sydäntie): yhteensä 1,85 hehtaaria.



Alueleikkaus sisäpihan kohdalta, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 6.4.2023.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

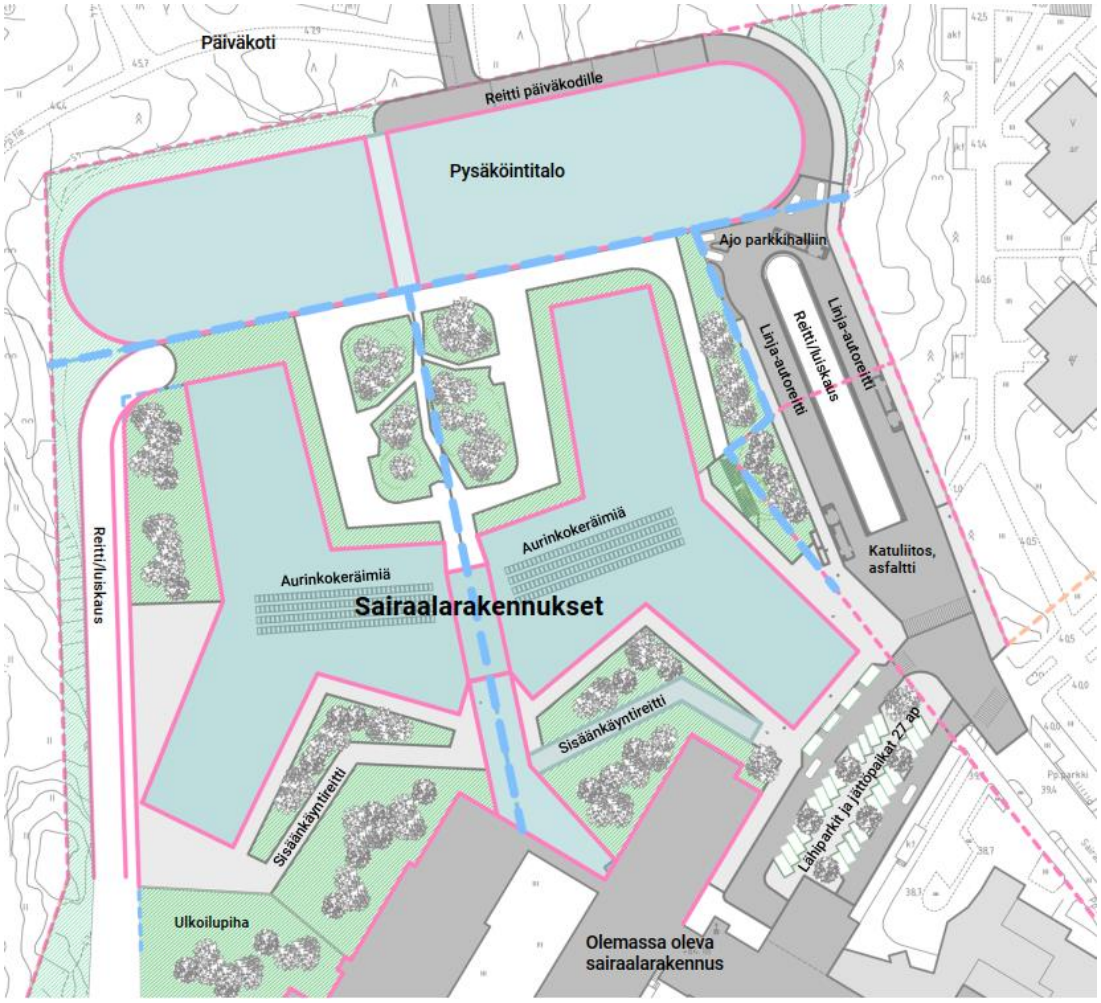
Kaavaratkaisun mukaiset uudet rakennukset on pyritty sovittamaan alueen topografiaan ympäröivät asuin- ja virkistysalueet huomioiden. Ne eivät noudata ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa, vaan toimivat suurmaisemassa pikemminkin maamerkkinä. Korttelin rakennuksia sitoo yhteen maantasokerros toimintoineen sekä piha-alueiden yhtenäinen käsittely. Piha-alueista, rakennusten arkkitehtuurista ja kaupunkikuvasta on annettu useita laatua koskevia kaavamääräyksiä.

Luonnon monimuotoisuus ja paikan kasvuolosuhteet on otettu huomioon. Uusiutuvan energian käyttöä edellytetään ja energiankierrätykseen kannustetaan. Meluntorjunta, pienhiukkaset ja hulevesien hallinta on huomioitu. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti hanke tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen, ja on joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Kaavassa varaudutaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin määräämällä vihertehokkuudesta ja hulevesien hallinnasta korttelialueilla. Kaavassa on määrätty viherkertoimen tavoitetaso 0,8, joka on saavutettu viitesuunnittelussa (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023). Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.



Arkkitehdin näkemys: Näkymä uudisrakennuksen sisäpihalta, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 28.4.2023.



Asemapiirros, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 8.3.2023.

4.3 ALUEVARAUKSET

Pääosa alueesta on sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialuetta (YS). Asemakaava-alueen pohjoisosaan muodostetaan uusi autopaikkojen korttelialue (LPA). Sairaalakatua laajennetaan muuttamalla sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueesta (YS) pieni osa katualueeksi.

4.3.1 Korttelialueet

YS, sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue

Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa ja/tai opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue (YSO) muutetaan sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueeksi (YS). Asemakaavamääräyksen mukaan korttelialueelle saa sairaalarakennusten lisäksi sijoittaa terveysalan tutkimus- ja opetustoimintaa palvelevia tiloja sekä tontin käyttäjiä palvelevaa myymälä- ja palvelutilaa.

Kortteliin on merkitty kaavakarttaan kaksi sitovaa rakennusalaa. Niistä eteläisempi, jonka rakennusoikeus on 65 000 kerrosneliömetriä, käsittää ohjeellisen 8-kerroksisen rakennusalan (olevan sairaalarakennuksen) ja ohjeellisen 3-kerroksisen rakennusalan (uudisrakennus). Kerroslukuun viittaavat rakennusalat on siis merkitty kaavakarttaan ohjeellisina.

Korttelin pohjoispäähän on kaavakarttaan merkitty sitova 90 000 kerrosneliömetrin rakennusoikeudella varustettu rakennusala, jonka alle on osoitettu 2-kerroksinen maanalainen rakennusala.

Sitova rakennusala pitää sisällään ohjeellisen 8-kerroksisen rakennusalan (uudisrakennukset) ja ohjeellisen yksikerroksisen rakennusalan (yhdyskäytävä). Viitesuunnitelmassa (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) vuodeosastorakennukset on esitetty kahtena erillisenä rakennusmassana, mutta kaavaratkaisun mukainen väljä rakennusala mahdollistaa muitakin vaihtoehtoja. Sitovan rakennusalan (90 000 kem) kerrosluvut lasketaan tasosta +47 m, ja lisäksi määrätään, että rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema on +95 m. Ohjeellisen 8-kerroksisen rakennusalan yhteyteen tulee rakentaa sisäpihamainen pihakansi, jolle avautuu näkymiä vuodeosastojen huoneista. Pihakannen sijainti ja koko on ohjeellinen.

Korttelialueella (YS) kaavamääräyksiä on annettu mm. arkkitehtuurin laadusta, kaupunkikuvasta, pihojen laadusta ja vihertehokkuudesta, uusiutuvan energian tuotannosta, melusta ja hulevesien hallinnasta. Kaavamääräyksin pyritään edistämään korttelialueen turvallisuutta ja viihtyisyyttä sekä helpottamaan alueella suunnistamista ja liikkumista. Lisäksi on annettu ilman laatuun ja melun torjuntaan liittyviä määräyksiä. Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Tontilla on edellytykset mm. aurinkovoiman ja maalämmön hyödyntämiseen. Energiankierrätysratkaisuja tulee tutkia.

Kaupunkikuvasta on määrätty mm., että rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia. Korttelin rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus. Rakennuslupaa varten on laadittava pihasuunnitelma, hulevesisuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma. Vihertehokkuuslaskelmassa tulee saavuttaa 0,8 vihertehokkuus. Kaavakarttaan on merkitty alueenosat, joilla puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen arvo säilyy. Näin pyritään säilyttämään alueella hiilinieluja ja vehreyttä, ja lisäksi edistämään hulevesien hallintaa. Myös yksittäisiä kaupunkikuvallisesti merkittäviä puita on merkitty suojeltaviksi.

Viitesuunnitelman (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) mukaan pysäköinnistä osa (arviolta noin 200 ap) sijoittuisi YS-kortteliin vuodeosastorakennusten alle ja nykyisille pysäköintipaikoille, mutta valtaosa (arviolta noin 1 500 ap) keskittyy LPA-korttelin pysäköintirakennukseen. Tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tarkentuu rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella. Pysäköintiin ajo, kuten myös kaikki vuodeosastojen potilas- ja huoltoliikenne, tapahtuu Sairaalakadun puolelta. Kaavakarttaan on merkitty Sairaalakadun pohjoispäästä Sydäntielle ohjeellinen ajoyhteys. Maanalaisiin tiloihin johtavat ajoluiskat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi ja rakennusalan rajoittamatta.

Kaavassa on määräyksiä liittyen jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuuteen, sujuvuuteen ja opastukseen. Kaavassa ei ole määrätty pyöräpaikkojen määrästä, vaan määrä on selvitettävä rakennusluvan yhteydessä erillisellä selvityksellä.

LPA, autopaikkojen korttelialue

Autopaikkojen korttelialue sijoittuu kaava-alueen pohjoisosaan. Sille on kaavan mukaan mahdollista toteuttaa 9-kerroksinen pysäköintilaitos, jonka neljä alinta kerrosta on mahdollista toteuttaa nykyisen maanpinnan alapuolelle. Pysäköintiselvityksen (Sitowise, 4.9.2023) mukaan kaavaratkaisun mukaiseen pysäköintilaitokseen mahtuisi noin 1450 autopaikkaa (161 ap/kerros), mutta tarkka pysäköinnin määrä määritellään rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella. Pysäköintiin ajo on esitetty tapahtuvaksi Sairaalakadun puolelta.

Pysäköintitalon katto on kaavakartassa osoitettu viherkatoksi. Pysäköintilaitoksen katto on osa näkymää kaikista vuodeosastorakennusten pohjoisen ja sisäpihanpuoleisista ikkunoista. Lisäksi se jää keskipäivällä korkeiden vuodeosastorakennusten varjoon, joten sen merkitys maisemallisena elementtinä on suurempi kuin sen merkitys energiantuotannon näkökulmasta.

Sairaalakatu 4:ssä sijaitsevan Hansin päiväkodin huolto- ja saattoliikenne järjestetään pysäköintilaitoksen itäpuolitse kulkevalla ohjeellisella ajoyhteydellä, jonka yhteyteen on toteutettava yleisen jalankulun ja polkupyöräilyn yhteys, jonka sijainti on ohjeellinen, mutta yhteys on sitova. Autopaikkojen korttelialueen koillisosassa pieni alue kallioista mäntymetsää säilyy alueen osana, jonka

puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Sairaalakadun katualue laajenee pohjoispäästään nykyiselle sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueelle (YS). Sairaalakadun katualueen länsireunan komeaa männikköä on osoitettu alueenosiksi, joiden puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Alikulun paikka on osoitettu kaavassa. Osa sekä Sairaalakadun että Sydäntien katupuista on osoitettu merkinnällä säilytettävä/istutettava puurivi. Ne tulee säilyttää, hoitaa elinvoimaisina ja tarvittaessa uudistaa. Lisäksi Sairaalakadulla on alikulun luiskien komeat erikoismännyt merkitty alueen osiksi, joilla puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennusperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavan toteuttamisella ei arvioida olevan vaikutuksia alueen väestön rakenteeseen ja kehitykseen.

Vaikutukset maisemaan

Kaavan mahdollistamalla uudisrakentamisella on korkeutensa vuoksi olevaa sairaalarakennusta näkyvämpi rooli ympäröivässä maisemassa. Sairaala myös sijoittuu ympäristöään korkeamman Rekolanmäen etelärinteelle. Osa uudisrakentamisesta on kuitenkin kaavassa osoitettu maan alle, mikä madaltaa sitä suhteessa maanpintaan. Uudisrakentaminen jää Asolanväylän suunnasta katsottuna osittain nykyisen sairaalarakennuksen taakse, mikä pienentää sen merkitystä lähimaisemassa (ks. havainnekuva alla).

Kaukomaisemassa kaavan mahdollistama uudisrakentaminen näkyy kauas, muttei kilpaile huomiosta 550 metrin päässä lounaassa kohoavien Havukosken maakunnallisesti arvokkaan asuinalueen tornitalojen kanssa. Sillä ei myöskään ole merkittävää vaikutusta yli kahden kilometrin päässä etelässä avautuvaan maisemallisesti arvokkaaseen Hanabölen viljelymaisemaan.



Havainnekuva: Näkymä Sydäntieltä Sairaalakatu pitkin kohti pohjoista, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 9.1.2023.

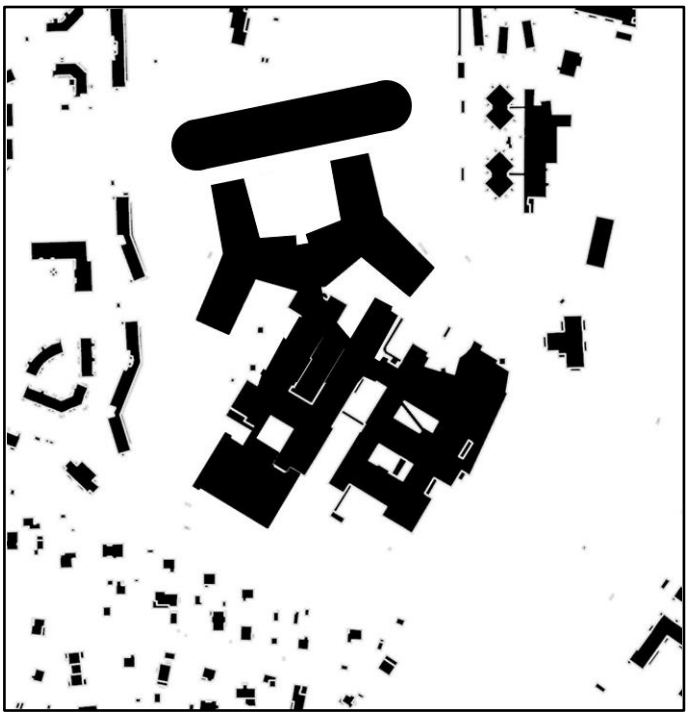


Alueleikkaus idästä, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 9.1.2023.

Neljä pysäköintilaitoksen kerroksista ja kaksi vuodeosastorakennusten alinta kerrosta on kaavassa mahdollistettu maan alle, jolloin pysäköintilaitoksen kokonaiskorkeus ei nouse puiden latvuksien yläpuolelle. Tämä kuitenkin tarkoittaa suurimittakaavaista louhintaa ja pysyvää muutosta kallioselänteen muotoon. Yli puolet kaavassa autopaikkojen korttelialueeksi osoitetusta alueesta on nykyisinkin pysäköintialueina, mutta pysäköintilaitoksen ja ajoyhteyden rakentaminen ulottuu myös nykyiselle mäntymetsää kasvavalle Rekolanmäen kallioselänteen huipulle kaava-alueen koillisnurkassa.

Kaavan maisemallisia vaikutuksia on pyritty pienentämään määräämällä kaavassa olevan puuston säilyttämisestä ja uuden istuttamisesta, pysäköintilaitoksen maisemoinnista köynnöksin ja määräämällä pysäköintilaitoksen katto viherkatoksi. Kaavamääräyksen mukaan rakennettavien alueiden ulkopuolella tulee välttää louhintaa. Rakennusluvan yhteydessä alueelle tulee laatia pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma, jossa tulee saavuttaa 0,8 vihertehokkuus.

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Asolan kaupunginosaan, asuinalueen keskelle laajan kallioselänteen etelärinteelle, Rekolan aseman ja Rekolanmäen metsäalueiden väliin. Kaakkoispuolella laaksossa virtaa Rekolanoja ja sitä myötäilee alueen pääkatu Asolanväylä. Kaava-alueen eteläpuolella on Asolan pientaloalue, ja Rekolan asema sijaitsee noin 500 m päässä koillisessa.

Asolassa rakentamisen mittakaava on vaihteleva. Kaavaratkaisu noudattaa olevan sairaalarakennuksen mittakaavaa.

Rakentaminen sijoittuu joukkoliikenteen runkovyöhykkeelle. Bussipysäkit sijoittuvat kävelyetäisyydelle.

Kaupunkikuva

Vaikutuksia kaupunkikuvaan on tarkasteltu viitesuunnittelun (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) yhteydessä. Uudisrakentamisen mittakaava on suuri ja muodostaa kontrastin olevan rakennuskannan kanssa. Viitesuunnittelussa on tutkittu vuodeosastorakennusten toteutusta kahden ns. t-paitamallisen rakennuksen muodossa, mutta rakennusala mahdollistaa muitakin toteutusmahdollisuuksia. Rakennusala on rajattu siten, että korttelin reunoille jää tilaa myös pelastusteille, maanalaisiin tiloihin johtaville luiskille sekä istutusalueille, joita tarvitaan mm. tasoerojen maisemoimiseen ja uuden rakentamisen kaupunkikuvallisten vaikutusten minimoimiseen.

Peijaksen sairaalan ympäristön kaupunkitila muuttuu asemakaavan vaikutuksesta kaupunkimaisemmaksi, suurimittakaavaisemmaksi, varjoisammaksi ja jäsennellymmäksi, koska suuri osa pysäköintialueista korvautuu suurimittakaavaisella uudisrakentamisella. Toisaalta suurin osa pysäköinnistä keskittyy pysäköintilaitokseen, jolloin sairaalarakennusten yhteyteen jää tilaa vehreille oleskelupihoille. Vaikka rakentamisen määrä kaava-alueella lisääntyy, kortteleista saadaan silti vehreitä vihertehokkuudesta määräämällä. Lisäksi korttelialueilla pystytään säilyttämään jonkin verran olevaa puustoa osoittamalla kaavaan alueenosia, joilla puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

Kaavassa on annettu useita kaupunkikuvan laatua koskevia määräyksiä. Kaavassa määrätään, että uudisrakennusten ja olemassa oleviin rakennuksiin tehtävien muutosten sopeutumiseen kaupunkikuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Tämä tarkoittaa, että nykyisten rakennusten ominaispiirteet tulee tunnistaa, ja jotakin niistä käyttää uudisrakentamisessa sairaala-alueen kokonaisuutta yhdistävänä tekijänä. Yhdistävä piirre voi olla esimerkiksi väri, kuvio (kuten vaakaraidat) tai materiaali – kunhan vaikutus on toivottu ja riittävä. Toisaalta olevan ja uudisrakentamisen olisi hyvä myös jollakin tavalla erottua toisistaan, jotta niiden ajalliset kerrostumat erottuvat ja jotta sairaala-alueella on helppo suunnistaa. Kaavassa määrätään myös, että sairaala-alueen käyttäjien suuntautumista ja liikkumista rakennuksissa ja ulkoalueilla tulee tukea ja helpottaa arkkitehtuurin keinoin, ja että rakennusten keskeisiä julkisivuja ja toiminnallisia kohtia sekä alueen tärkeitä ulko-

tiloja tulee korostaa maisemasuunnittelun ja rakennusten arkkitehtuuriin liittyvin rakenteellisin keinoin.

Kaavamääräyksen mukaan rakentamis-, korjaus- ja muutostyöt tulee suunnitella osaksi sairaala-alueen kokonaisuutta, ja kaavan mahdollistaman uudisrakentamisen tulee olla kestävää ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaista. Kaavassa on myös määräys, että korttelin rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus, ja sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein. Sydäntien puoleisten uudisrakennusten julkisivujen käsittelyssä tulee kaavamääräyksen mukaan huomioida sairaala-alueen rajautuminen Asolan pientaloalueeseen. Lisäksi määrätään, että teknisten tilojen ja laitteiden sekä maanalaisia tiloja palvelevien kuilujen ja hormien sovittamiseen kaupunkikuvaan ja olemassa oleviin rakennuksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota, ja että varastot, parvekkeet, katokset ja tekniset laitteet, kuten muuntamot, varavoimalaitteet ja happisäiliöt voidaan rakentaa rakennusalan rajoittamatta ja ne tulee sovittaa kaupunkikuvaan.

Kaavassa määrätään, että pysäköintilaitoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen, ja että pysäköintilaitoksen laajuutta ja korkeutta tulee tarkastella niin, että mahdollisimman paljon asemakaava-alueen koillisosan kalliota säilyy. Myös pysäköintilaitoksen sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Kaavassa määrätään, että pysäköintilaitoksen pohjoinen julkisivu tulee käsitellä siten, että se luo laadukasta kaupunkikuvaa ja tukee Sairaalakatu 4:ssä toimivan päiväkodin pihapiirin viihtyisyyttä. Lisäksi määrätään, että paikoitustalon julkisivun päiväkodin suuntaan ja sairaalan sisäpihan suuntaan näkyvät osuudet tulee maisemoida köynnösistutuksin. Jotta myös liittyminen Sairaalakadulta korttelialueille olisi kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, määrätään kaavassa, että Sairaalakadun rakenteiden, muurien ja tukimuurien tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. Samasta syystä katualueille on osoitettu kaavassa säilytettäviä/istutettavia puurivejä ja alueen osia, joiden puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

Kaavassa on useita määräyksiä, joiden tarkoituksena on edistää erityisesti sairaalan käyttäjien, asiakkaiden ja henkilökunnan viihtymistä. Kaavassa on määrätty myös piha-alueiden laadusta. Piha-alueet tulee rakentaa korkeatasoisiksi ja viihtyisiksi istutuksin, kalustein ja pintamateriaalein. Istutuksissa tulee käyttää monimuotoista, kuivuutta kestävää ja kerroksellista kasvillisuutta. Rakenteiden, muurien ja tukimuurien tulee olla arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia ja ne on sovitettava korttelin olevien piha-alueiden maisema-arkkitehtuuriin. Uudisrakennusten yhteyteen tulee rakentaa sisäpihamainen pihakansi, jolle avautuu näkymiä vuodeosastojen huoneista. Pihakannella tulee olla monipuolisesti istutettuja alueita. Sekä pihakannelle että pysäköintilaitoksen katolle avautuu näkymiä tulevien sairaalarakennusten ikkunoista, joten niiden istutusten laadulla on suuri merkitys viihtyvyydelle. Kasvikattojen suunnittelussa voidaankin hyödyntää laajan tasaisen pinnan antamaa mahdollisuutta luoda kasvillisuuden avulla erilaisia väreiltään ja kuvioiltaan vaihtelevia sommitelmia.



Alueleikkaus lännestä, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 9.1.2023.



Arkkitehdin näkemys: Näkymä idästä, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 28.4.2023.



Arkkitehdin näkemys: Näkymä pysäköintitalon kulmalta, Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 28.4.2023.

Rakennettu kulttuuriympäristö, rakennusperintö ja rakennettu ympäristö

Saatsi Arkkitehdit Oy:n tekemä *Vantaan 1980-ja 1990-lukujen rakennuskannan inventointi ja arvottaminen - Osa 1: Kokoontumisrakennukset* valmistui 31.10.2022. Siinä todettiin Peijaksen sairaala kulttuurihistoriallisilta arvoiltaan vaatimattomaksi, vaikka sillä onkin harvinaisuuteen, tyypillisyyteen, edustavuuteen, alkuperäisyyteen, historialliseen todistusovimaisuuteen ja historialli-

seen kerroksellisuuteen liittyviä arvoja. Tämä on selvityksen toteuttajan ja Vantaan kaupunginmuseon yhteinen näkemys vuonna 2022. Noin 80 m kaava-alueen itäpuolella sijaitsevien suojeltujen rakennusperintökohteiden Rekolan kartanon ja navetan ympäristöt ovat jo aikaisempina vuosikymmeninä muuttuneet voimakkaasti, eikä kaavalla ole niihin vaikutuksia. Kaavalla ei arvioida olevan vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön tai rakennusperintöön.

Muuhun rakennettuun ympäristöön kaavalla on vaikutuksia, koska kaavan mahdollistama uudisrakentaminen on suurimittakaavaista. Asemakaava mahdollistaa uusien vuodeosastorakennusten rakentamisen kiinni Peijaksen nykyiseen sairaalarakennukseen. Nykyisen sairaalarakennuksen pohjoisin (ja matalin) osa voidaan purkaa uudisrakentamisen yhteydessä, jotta uudet rakennukset saadaan liitettyä vanhaan rakennukseen tarkoituksenmukaisesti ja kaupunkikuvallisesti laadukkaalla tavalla. Purettava osuus on osa vuonna 1990 valmistunutta Peijaksen sairaalakokonaisuutta.

Kaavassa on kuitenkin annettu määräyksiä uuden rakentamisen sovittamisesta vanhaan. Uudisrakennusten ja olemassa oleviin rakennuksiin tehtävien muutosten sopeutumiseen kaupunkikuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Rakentamis-, korjaus- ja muutostyöt tulee suunnitella osaksi kokonaisuutta. Rakenteiden, muurien ja tukimuurien tulee olla arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia ja ne on sovitettava korttelin olevien piha-alueiden maisema-arkkitehtuuriin. Uudisrakentamisesta määrätään, että rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia, ja että korttelin rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus. Kokonaisuus voi perustua myös kontrastiin, mikäli se toimii sommittelullisesti ja kaupunkikuvallisesti.

Asuminen

Kaava-alueelle ei tule asuntoja. Vaikutukset lähiympäristön olemassa olevin asuinalueiden (Asolan rintamamiestaloalue, Hansinkadun asunnot sekä palvelukeskus Foibe) näkymiin ja valaistusoloihin pysyvät kohtuullisina pääasiassa kaava-alueen topografian ja olevan ja istutettavan puuston ansiosta sekä siksi, että osa rakentamisesta osoitetaan maan alle, jolloin maan pinnalle tuleva osuus on matalampi. Myös ympäröivien asuintonttien oma puusto sulkee näkymiä sairaalan suuntaan.

Palvelut ja työpaikat

Alueella säilyy nykyisen Peijaksen sairaalarakennuksessa olevat toiminnot. Lisäksi sairaalaan on suunnitteilla uusi leikkaussali- ja välinehuollon rakennus. Kaavamuutos mahdollistaa sairaalaan noin 736 uutta vuodepaikkaa, josta HUSin osuus on noin 288 vuodepaikkaa, ja Vantaan ja Keravan Hyvinvointialueen osuus noin 448 vuodepaikkaa. Tuleva vuodepaikkamäärä on siis yhteensä noin 1 000 sekä lisäksi 50 kpl psykiatrian osaston paikkaa.

Nykyisin sairaalassa työskentelee noin 1 100 henkilöä. Uusiin vuodeosastorakennuksiin sijoittuvat toiminnot tuovat alueelle lisää työpaikkoja, koska vuodepaikkojen määrä yli kolminkertaistuu. Uusien vuodeosastorakennusten maantasokerroksiin sallitaan kaavassa tontin käyttäjiä palvelevaa liiketilaa. Työpaikat ja Peijaksen sairaalan palvelut ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja pyöräily-yhteyksien varrella, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena.

Sairaalakatu 4:ssä toimivan päiväkodin huolto- ja saattoliikenne turvataan jatkossakin esittämällä kaavakartassa autopaikkojen korttelialueen itäosaan ohjeellinen ajoyhteys (merkintä sitova, sijainti ohjeellinen) päiväkodille. Myös koululaisten turvallinen kulku autopaikkojen korttelialueen läpi päiväkodin takana sijaitsevalle Rekolanmäen koululle on haluttu varmistaa, joten ohjeellisen ajoyhteyden lisäksi on kaavakartassa osoitettu sitova, mutta sijainniltaan ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa. Kaavassa on määrätty reittien turvallisuudesta autopaikkojen korttelialueella seuraavasti: Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet alueella tulee järjestää turvallisesti. Jalankulkureittien tulee olla sujuvia ja helposti tunnistettavia. Rakennusten läpi johtavat jalankulkureitit tulee merkitä siten, että alueella asioivat löytävät ne helposti. Lisäksi on määrätty, että Sairaalakatu 4:ssä sijaitsevat päiväkodin saatto-, huolto- ja pelastusliikenteen sujuvuus tulee turvata kaikissa sairaalan rakennusvaiheissa.

Taloudelliset vaikutukset

Sairaalarakennuksen laajennus on mittava investointi toimijoille. Se tuo Asolan alueelle merkittävästi uusia työpaikkoja, mikä lisännee verotuloja Vantaan kaupungille. Laajennus toteutetaan olevan tontin sisällä, minkä seurauksena se ei edellytä mittavia kunnallistekniikan investointeja. Sairaalakadun katualuetta pidennetään ja päiväkodille johtavaa ajo- ja kulkureittiä siirretään, mistä koituu kaupungille jonkin verran kustannuksia. Mikäli kadun alla kulkevaa kunnallistekniikan verkostoa on tarpeen laajentaa, tästä koituu kaupungille jonkin verran lisäkustannuksia. Vesihuollon osalta ei synny muita kaavan toteuttamiseen liittyviä kunnallisteknisen rakentamisen kustannuksia. Kaupungille aiheutuvat kulut ovat hankkeen mittakaavaan nähden erittäin vähäiset.

Valitussa ratkaisussa uusien ja vanhojen rakennusmassojen väliin jää (yhdyskäytävää lukuun ottamatta) rakentamatonta tilaa, mikä vähentää louhintatarvetta nykyisten rakennusten perustusten vieressä ja tekee hankkeesta edullisemman ja teknisesti helpomman toteuttaa. Hankkeen kustannuksia nostavat uuteen rakentamiseen ja maanalaisiin rakenteisiin liittyvät laajat louhinnat, joiden toteutusta voivat lisäksi rajoittaa nykyisen sairaalan tärinäherkät laitteet. Rakennuksen käyttöön liittyviä kustannuksia voidaan pienentää energiatehokkailla ratkaisuilla.

Yhdyskunta- ja energiatalous

Peijaksen sairaalatoiminnot säilyvät ja täydentyvät samassa sijainnissa kuin ennenkin, eri kulkumuodoilla hyvin saavutettavalla paikalla. Toiminnot sijoittuvat tiiviisti nykyiselle yleisten alueiden korttelialueelle. Sairaala on kaukolämpöverkossa. Lisäksi kaavassa määrätään, että sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa, ja että energiankierrätysratkaisuja tulee suosia. Sairaalatontti sijaitsee aurinkoenergian hyödyntämisen näkökulmasta edullisessa etelärinteessä. Viitesuunnittelun (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) osana on tehty hiilineutraalisuustarkastelu (Ramboll, 2023), jossa löydettiin potentiaalia energian säästämiseksi mm. lämpöpumppuratkaisujen avulla sekä kierrättämällä lämmityksen ja jäähdytyksen energiavirtoja rakennuksen sisällä.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia Asolan alueen sosiaaliseen ympäristöön. Hanke on VAT:n mukainen.

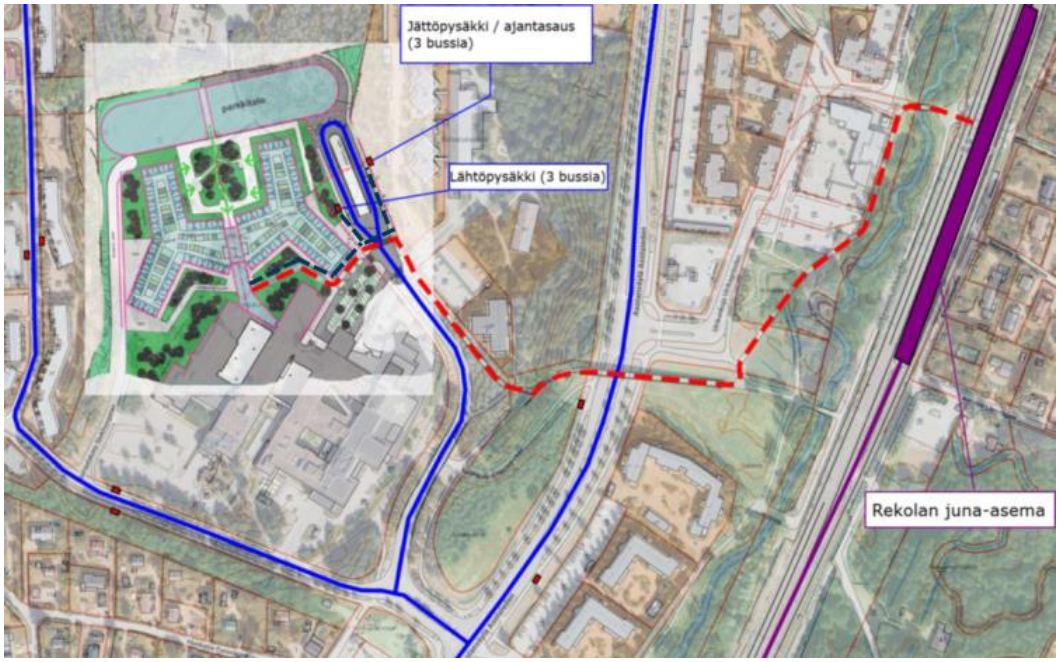
Virkistys

Kaavahankkeen ei arvioida lisäävän alueen viher- ja virkistysalueiden käyttöä. Uusi pysäköintilaitos heikentää jonkin verran asemakaava-alueen pohjoispuolella sijaitsevan yleisten rakennusten korttelialueen (Y) kautta itä-länsisuuntaisesti kulkevan ulkoilureitin virkistysarvoja mm. varjostaen sitä. Reittiyhteys alkaa Hansinkadulta, jatkuu Hansinpuiston läpi ja päättyy Sairaalakadulle. Se palvelee erityisesti alueen päiväkodin ja koulun käyttäjiä, mutta myös asukkaiden virkistyskäyttöä. Ajantasa-asemakaavassa reitti on merkitty jatkuvaksi yleisten rakennusten korttelialueella (Y) metsäisen kallion yli länteen AE-korttelialueen rajalle saakka, joten sitä on mahdollista jatkaa tarvittaessa.

Ympäristön päiväkodit käyttävät asemakaava-alueen koillisosan kalliometsää ulkoiluun. Ainakin Hansin päiväkoti käyttää metsäaluetta viikoittain ja myös Rekolanmäen päiväkoti jonkin verran mm. metsäretkiin. Päiväkodin ja koulun tontilla sijaitsevat metsäalueet säilyvät kuitenkin ennallaan, joten niitä on mahdollista jatkossakin hyödyntää ulkoiluun. Lisäksi lähellä on useita puistoalueita. Esimerkiksi kävelyreittejä pitkin reilun 300 metrin päässä Hansin päiväkodin länsipuolella on Räckhalsinpuisto, jossa on leikkipaikka.

Rakennukset sijoittuvat nykyisen sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa ja/tai opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueen (YSO) pysäköintiin käytetyille alueille ja pieneltä osin kallioiselle metsäalueelle. Hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne



Joukkoliikennereitit tulevassa tilanteessa, Sitowise Oy, 12.1.2023.



Kaava-alue sijaitsee noin 500 metrin päässä Rekolan juna-asemalta, mutta kävelyreittejä pitkin asemalta sairaalan pääovelle on 720 m. Lähimmille bussipysäkeille on sairaalan ovelta noin 120 m. Sairaala on siis joukkoliikenteellä kohtuullisen hyvin saavutettavissa. Joukkoliikenteen pysäkit säilyvät kaavamuutoksessa muuten entisillä paikoillaan, mutta itäisimmät (pääsisäänkäynnin) pysäkit siirtyvät hieman pohjoisemmaksi. Kävely- ja pyöräily-yhteydet säilyvät muilta osin pääsääntöisesti ennallaan. Kaavassa määrätään, että jalankulku- ja pyöräily-yhteydet alueella tulee järjestää turvallisesti, jalankulkureittien tulee olla sujuvia ja helposti tunnistettavia, sekä lisäksi, että rakennusten läpi johtavat jalankulkureitit tulee merkitä siten, että alueella asioivat löytävät ne helposti.

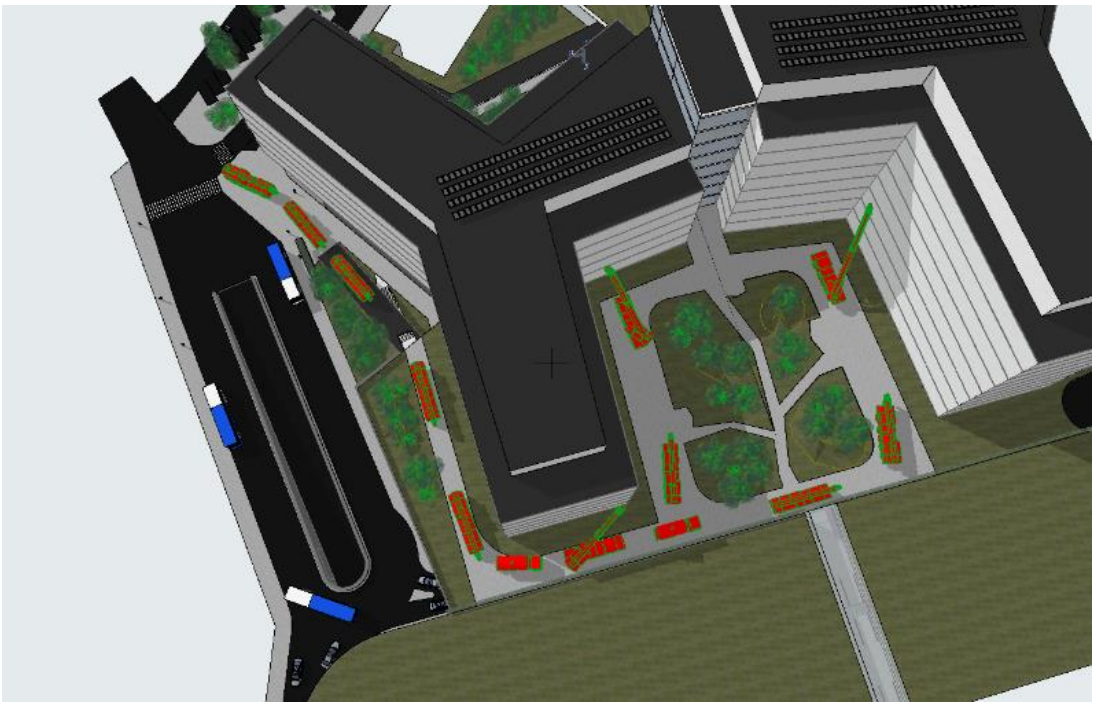
Joukkoliikenteen käytön sujuvoittamiseksi kaavassa määrätään, että jalankulun yhteyksien sairaalan pääsisäänkäyntien ja joukkoliikennepysäkkien välillä tulee olla esteettömiä, ja että alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka, mahdollisuus bussien seisonnalle ja taukotilat kuljettajille sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen.

Vuodeosastopaikkojen määrän lisääntyminen lisää ajoneuvoliikennettä Sairaalakadulla. Kaava-alueen pysäköinti järjestetään kaava-alueella uudisrakennusten kahdessa maanalaisessa kerroksessa, nykyisillä osittain pysäköintipaikoilla sekä uudessa pysäköintilaitoksessa. Kaavassa on määrätty, että tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella.

Lisärakentamisen myötä sairaala-alueen liikennetuotos kasvaa matkatuotoslaskelman (Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, YM 2008) mukaan nykyisestä noin 6 700 ajoneuvosta /vrk noin 17 700 ajoneuvoon/vrk. Sairaala-alueen liikenne jakautuu Sairaalakadun ja Sydäntien välille, joiden molempien kautta on ajoyhteys sairaala-alueelle ja pysäköintialueille. Sairaalakadun ja Asolanväylän liittymä on liikennevalo-ohjattu ja liittymässä on erilliset kääntyvien suuntien kais-

tat kaikilla liikennesuunnilla. Asemakaavassa Sairaalakadun alkuosan sekä Sairaalakadun ja Asolanväylän ja Sairaalakadun ja Sydäntien liittymien katualueen tilavaraus mahdollistaa liittymäalueiden sekä kaistajärjestelyiden kehittämisen kasvavan liikennemäärän tarpeiden mukaan. Katualueiden riittävä tilavaraus mahdollistaa myös rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyiden toteuttamisen turvallisina ja sujuvina.

Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueelle on kaavamääräyksellä osoitettu kansipiha, joka tulee mitoittaa niin, että se kestää pelastuskaluston painon. Pihakannen pelastusreitti tulee merkitä selvästi. Viitesuunnittelun (Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023) yhteydessä on esitetty yksi vaihtoehto pelastuksen järjestämiseksi (ks. kuva alla).



Kuva: Viitesuunnittelun yhteydessä esitetty pelastusreittien periaate. Arkkitehtiryhmä Reino Koivula Oy, 2023.

Kaavassa määrätään myös, että korttelin pyöräpaikoista vähintään puolet pitää olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Viitesuunnittelussa on tarkasteltu sairaala-alueen sisäisiä kulkuyhteyksiä eri liikennetilanteissa, jotta sujuva liikenne saadaan järjestettyä eri kerrostasoilla.

Vesihuolto

Kaavamuutosalue sijaitsee olemassa olevan vesihuollon piirissä, joten kaavaa varten ei välttämättä ole tarvetta laajentaa HSY:n vesihuoltoverkostoa. Alueelle on rakennettu vesihuolto kohdan 2.1.3. mukaan.

Ympäristöhäiriöt

Kaavan toteuttaminen voi jonkin verran lisätä liikennemelua ja liikenteen ilmanlaatuvaikutuksia alueella. Lisäksi pysäköintilaitoksesta voi levitä pienhiukkasia ja melua ympäristöön. Kaavassa annetaan määräyksiä melu ja ilmanlaatuhaittojen ehkäisemiseksi sekä määrätään, että rakennuslupavaiheessa on esitettävä melu- ja ilmanlaatuselvitys sekä tarvittaessa toimenpiteet melun ja ilmanlaatuvaikutusten estämiseksi. Selvityksen tulee kattaa myös koko rakentamisvaihe, ja vaikutuksia on tarkasteltava myös kaava-alueen ulkopuolella. Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä myös suunnitelma rakentamisen vaiheistamisesta. Suunnitelmassa on esitettävä toimintojen jär-

jestäminen rakentamisen eri vaiheissa niin, ettei rakentamisesta aiheudu merkittävää haittaa ympäristölle ja ihmisille.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole merkittävää vaikutusta alueen luontoarvoihin. Alueella ei ole Vantaan kaupungin paikkatietojen mukaan erityisiä luontoarvoja, mutta kalliota louhitaan paljon ja puustoa poistuu erityisesti kaava-alueen koillisosasta. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa, mutta rakentamisen eri vaiheissa saatetaan joutua tekemään muutoksia. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Kaavakarttaan on merkitty alueen osia, joilla puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Lisäksi kaavassa määrätään, että istutettavien alueen osien kasvillisuuden tulee olla kerroksellista, monimuotoista ja kuivuutta kestävää. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Maa- ja kallioperä

Kaava-alueen maaperä on pääosin kalliota. Kaavan toteuttamisella on vaikutuksia alueen kallioperään, koska kalliota louhitaan pois, jotta saadaan toteutettua rakennusten maanalaiset kerrokset ja kaava-alueen koillisosan liikenneratkaisut. Vuodeosastorakennusten alta louhitaan kalliota kahden kerroksen verran ja pysäköintilaitoksen neljä alinta tasoa louhitaan kallioon.

Kaavan toteuttamisen seurauksena korttelialueilta poistuu kallion lisäksi jonkin verran maa-ainesta. Kaavassa kuitenkin määrätään, että olemassa olevaa puustoa, muuta kasvillisuutta ja maapohjaa tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää. Kaavassa määrätään myös hulevesien hallinnasta sekä rakentamisen aikana että sen jälkeen, joten louhinnassa syntyvä liete ja kiviaines eivät pääse leviämään ympäristöön. Rakentamisella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kaava-alueen maaperään.

Vesistöt, vesitalous ja hulevedet

Kaavamuutoksen myötä vettä läpäisemättömän pinnan määrä jonkin verran lisääntyy, vaikka alue on jo nykyisellään suureksi osaksi läpäisemätöntä pintaa. Kalliopinta vaikeuttaa hulevesien imeyttämistä.

Kaavamääräyksen mukaan tontilla muodostuvia hulevesiä tulee imeyttää tai viivyttää ennen vesien johtamista yleiseen hulevesiviemäriverkostoon. Kaava-alueella toteutetaan hulevesien hallintaa Vantaan hulevesiohjelman (2023) ja Vantaan hulevesien toimintamallin (2014) mukaisesti. Hanke on teettänyt hulevesisuunnitelman kaavamuutosalueelle. Kaavassa hulevesiä määrätään hallitsemaan viherkatoin, kasvillisuuspeitteisin painantein ja ohjaamalla vesiä istutetuille alueille. Lisäksi määrätään, että tulvareitit tulee suunnitella niin, ettei luiskia pitkin päädy hulevettä maanalaisiin tiloihin.

Peijaksen sairaalan kiinteistön hulevedet johdetaan HSY:n hulevesiviemärin kautta Rekolanojaan. Sairaalan laajennuksen maanrakennustöissä joudutaan suorittamaan louhintatöitä. Työmaan pintavedet sisältävät todennäköisesti runsaasti kiviainesta, typpeä ja lietettä, joita ei saa päästää suoraan hulevesiviemäriin tai ojaan, koska ne kohottavat purkuvesistön pH:ta. Rekolanojan vesistöön ei saa aiheutua laatumuutoksia eikä lähialueen pohjaveden korkeuteen pysyviä muutoksia.

Rakennuslupahakemukseen on liitettävä työmaavesien käsittelysuunnitelma. Säilyvä maaperä ja kasvillisuus tulee huomioida työmaan aikana. Puhtaat hulevedet tulee ohjata kasvillisuuden käyttöön ja estää likaisten vesien päätyminen näille alueille. Säilyvillä kasvillisuusalueilla tulee estää lammikoituminen työmaan aikana.

Louhintatyömaavesien käsittelyssä ja johtamisessa tulee noudattaa pääkaupunkiseudun kuntien yhteistä työmaavesiohjetta (arvioitu valmistuminen syksyllä 2023). Louhinnat ja mahdollisesti paikalla tehtävät murskaukset saattavat tarvita rakennusluvan lisäksi ympäristönsuojelulain mukaisen lupa- tai ilmoituspäätöksen.

Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite Vantaalla on, että virtaamahuiput eivät rakentamisen myötä kasvaisi suhteessa luonnontilaiseen virtaamahuippuun. Kaavamuutosalueen hulevesien muodostumista pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön, kasvillisuuspainanteiden ja kasvikattojen avulla sekä soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita.

Huleveden käsittely on suunniteltava tontti- tai korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10 minuuttia. Tämä mitoitus tapahtuu vihertehokkuuslaskurin avulla. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasauksessa tulee huomioida, että vesien tulee mahtua lammikoitumaan piha-alueille, joilla ei normaalitilanteessa viivytetä vesiä. Näillä sadetapahtumilla tontilta saa poistua samansuuruinen virtaama kuin sieltä laskennallisesti poistuisi luonnontilassa. Näitä sadetilanteita harvinaisemmat sateet saa ohjata tulvareittejä pitkin yleisille alueille.

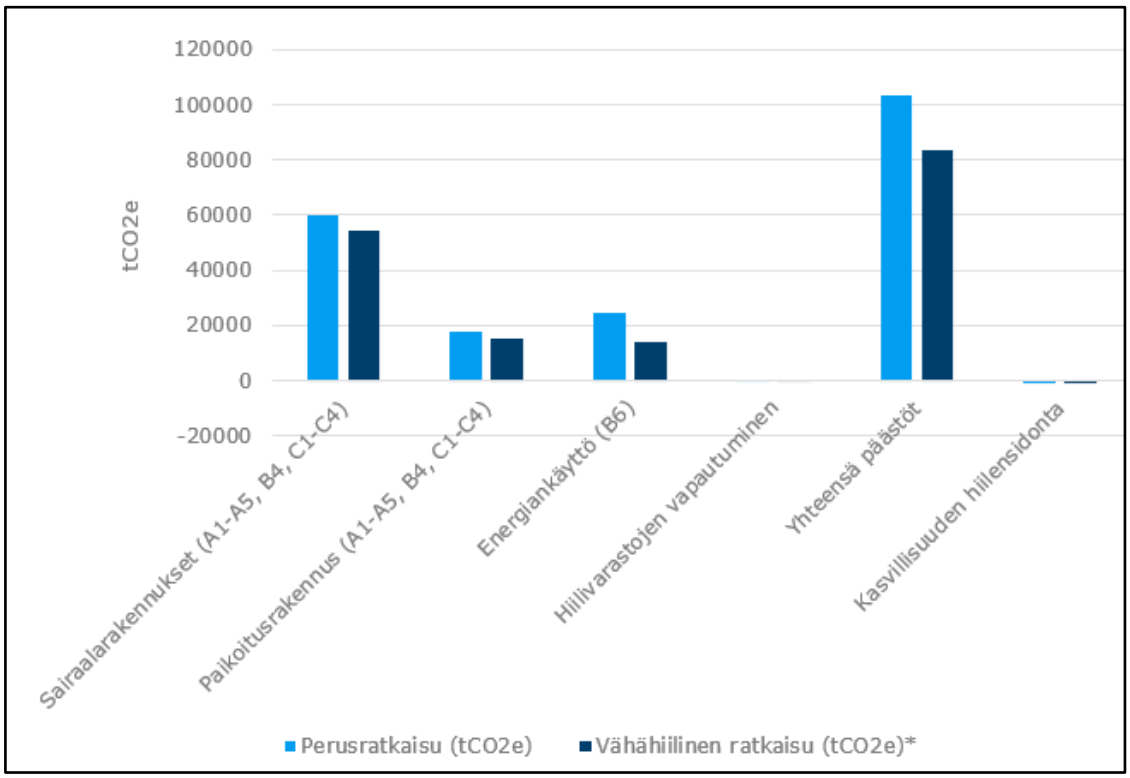
4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksen mahdollistama sairaalan laajennus sijoittuu kokonaan nykyiseen sairaalakortteliin ja tiivistää siten olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Rakentaminen lisää kuitenkin aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta.

Asemakaavamuutoksesta on tehty hiilineutraalisuusselvitys (Peijaksen sairaalan uudisrakentamisen hiilineutraaliusselvitys, Ramboll, 3.3.2023). Selvityksessä on huomioitu talonrakentamisen ja infrarakentamisen tuotesidonnaiset vaikutukset (sairaalarakennukset, pysäköintilaitos ja infra), käytönaikainen energiankulutus sekä hiilivarastot ja -nielut. Tarkastelusta on rajattu pois liikenteen vaikutukset ja olemassa olevat rakennukset.

Hiilineutraaliusselvityksen perusteella uudisrakennusten rakentamisen myötä suunnittelualueelta poistuu noin 5500 m^2 kallioista metsäaluetta (kasvillisuus ja maaperä) kaavamuutosalueen koillisnurkassa. Sen vaikutuksesta poistuu karkeasti arvioiden 340 tCO_2e suuruinen hiilivarasto, josta 58 % maaperästä ja 42 % kasvillisuudesta.

Laskennan tarkastelujakso on 50 vuotta, ja sen rajaus noudattaa rakennuksen elinkaaren vaiheita, eli se sisältää päästöt ennen käyttöä, käyttövaiheessa ja elinkaaren lopussa. Alla olevassa kuvaajassa on esitetty kohteen karkeat päästöarviot eri toiminnoista 50 vuoden tarkastelujaksolla. Ns. perusratkaisulla kaavan toteuttamisesta syntyvät päästöt ovat yli 100 000 tCO_2e ja ns. vähähiiliselläkin ratkaisulla yli 80 000 tCO_2e. Vähähiilisellä ratkaisulla päästöjä on siis mahdollista vähentää noin 20 000 tCO_2e verran. Suurin päästöjen lähde on talon- ja infrarakentamisen päästöt. Suurimmat päästövähennykset on mahdollista saavuttaa energiankäytön tuotantoratkaisujen valinnalla mahdollisesti melko kustannustehokkaasti.



Kohteen karkeat päästöarviot eri toiminnoista 50 vuoden tarkastelujaksolla. Ramboll, 3.3.2023.

Perusratkaisu:

- Ns. normaalit tuotteet sairaalarakennuksissa
- Paikoitusrakennuksen rakentaminen osittain maan alle
- Kaukolämpö lämmitysratkaisuna

* Vähähiilinen ratkaisu:

- Mahdollisuus saavuttaa -10 % päästövähennys vähäpäästöisillä tuotteilla sairaalarakennuksissa
- Paikoitusrakennuksen rakentaminen kokonaan maan päälle (osittain maanalaisen sijaan)
- Ilma-vesilämpöpumppu lämmitysratkaisuna kaukolämmön sijaan (vertailu kaukolämmön keskimääräisiin päästöihin)

Kokonaisuudessa sairaalan suurten uudisrakennusten ja paikoitusrakennuksen talon- ja infrarakentamisen päästöt muodostavat merkittävän osuuden kokonaispäästöistä. Energianpäästöt jäävät vähäisemmiksi, koska energiantuotannon päästöjen arvioidaan merkittävästi vähentyvän tarkastelujakson kuluessa.

Paikoitusrakennuksen osittainen sijoittaminen maan alle vaikuttaisi lisäävän päästöjä, kokonaisuus huomioiden kuitenkin rajallisesti. Lisäksi päästövähennyspotentiaalia on tunnistettu vähähiilisissä materiaaliratkaisuissa, koska kokonaisuudessa materiaaleista aiheutuvat päästöt ovat merkittäviä ja ratkaisuja on markkinoilla tarjolla.

Energiankäytön päästöt ovat suhteessa kokonaisuuteen suhteellisen pienet, mutta tuotantoratkaisun valinnalla voidaan saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä, jotka voivat olla kustannustehokkaasti toteutettavissa. Kasvillisuuteen liittyvät vaikutukset ovat suhteessa muihin vaikutuksiin pieniä.

Kaavassa määrätään, että sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa ja tutkia energiankierrätysratkaisuja. Alue soveltuu hyvin maalämpökaivoille. Lisäksi kaavassa määrätään, että rakennettavien alueiden ulkopuolella tulee välttää louhintaa.

Kaavassa on määrätty materiaalien kierrätyksestä mm. seuraavasti: Ennen rakennus- tai purkuluvan hyväksymistä on luvanhakijan laadittava ympäristöministeriön ohjeen mukainen purkukartoitus. Lisäksi on määrätty, että rakentamisessa ja infrarakentamisessa tulee käyttää mahdollisuuksien mukaan alueelta puretuista rakennuksista saatavia rakennusosia tai -materiaaleja, kunhan niiden kelpoisuus on osoitettu asianmukaisella tavalla.

Kaavassa on myös määrätty vihertehokkuuden käytöstä. Vihertehokkuuden avulla edistetään ilmastonmuutokseen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä. Kaavamääräyksin säilytetään jonkin verran olevaa maaperää ja puustoa ja lisätään istutetun alueen määrää korttelialueilla, mikä ajan myötä kasvattaa alueen hiilinieluja. Kaavakarttaan on merkitty alueen osia, joilla puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

Kaavassa pysäköintilaitoksen neljä alinta kerrosta ja vuodeosastorakennusten kaksi alinta kerrosta on esitetty kaupunkikuvallisista ja maisemallisista syistä maan alle, vaikka ratkaisu lisääkin hiilidioksidipäästöjä. Kokonaisuuden kannalta ratkaisun päästövaikutus on kuitenkin suhteellisen pieni – vastaava päästövähennys saadaan helpommin ja taloudellisemmin uusiutuvan energian käytöstä ja energian kierrätyksestä.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Sitowise:	Kati Vaaja	liikennesuunnittelu
Arkkitehtiryhmä Reino Koivula:	Markus Kuusela	arkkitehti
	Mikko Sinervo	arkkitehti
HUS:	Timo Peltoniemi	kiinteistöpäällikkö
	Salla Itäaho	arkkitehti
	Henri Uusitalo	
VAKEHYVA:	Pasi Salo	tilakeskuspäällikkö
	Mervi Savolainen	hankekehitysasiantuntija
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkiympäristö		
asemakaavoitus:	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti, alk. 1.2.2022
	Noora Koskivaara	asemakaava-arkkitehti
	Milja Halmkrona	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
Yleiskaava:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Anni Vuorikari	maisema-arkkitehti

Toimitilajohtaminen:	Pekka Wallenius	tilakeskusjohtaja
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
	Ismo Kaarnasaari	suunnitteluinsinööri
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon yleissuunnittelu
	Heikki Väänänen	liikenteen aluesuunnittelu
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
	Marja Vuorinen	ympäristösuunnittelija
Rakennusvalvonta:	Harri Andersson	lupa-arkkitehti
	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 24. päivänä lokakuuta 2023

Noora Koskivaara
asemakaava-arkkitehti

Milja Halmkrona
asemakaava-arkkitehti

Mari Jaakonaho
aluearkkitehti

6.ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	23.08.2023
Kaavan nimi	002507 Asola 72 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	27.04.2022
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002507
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	9,0384	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	2,3547	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	9,0384

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**9,0384**	**100,0**	**155000**	**1,71**	**0,0000**	**90000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	6,3194	69,9	155000	2,45	-1,0060	90000
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	2,7190	30,1	0		1,0060	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

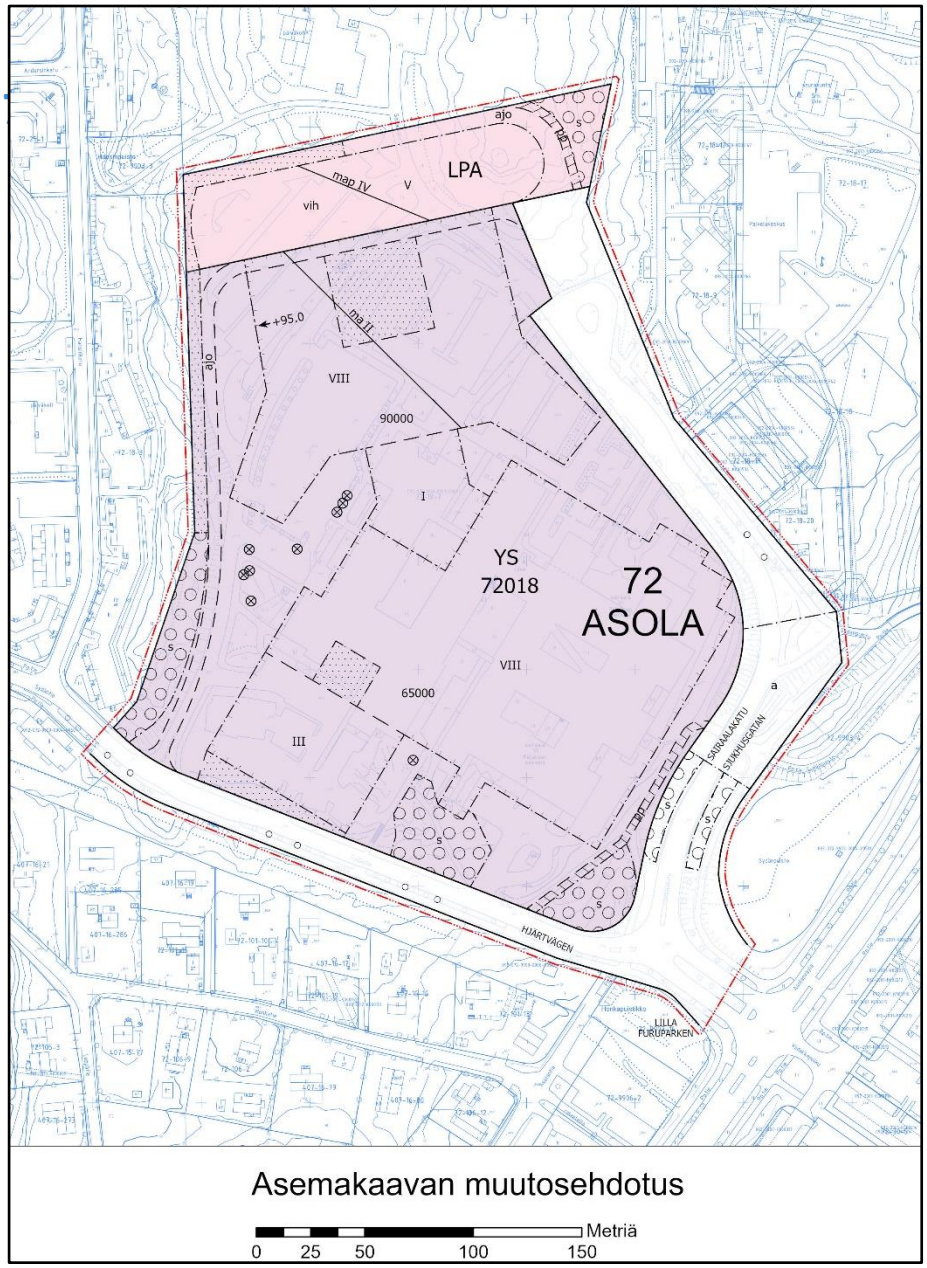
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,3547**	**26,1**	**0**	**2,3547**	**0**

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

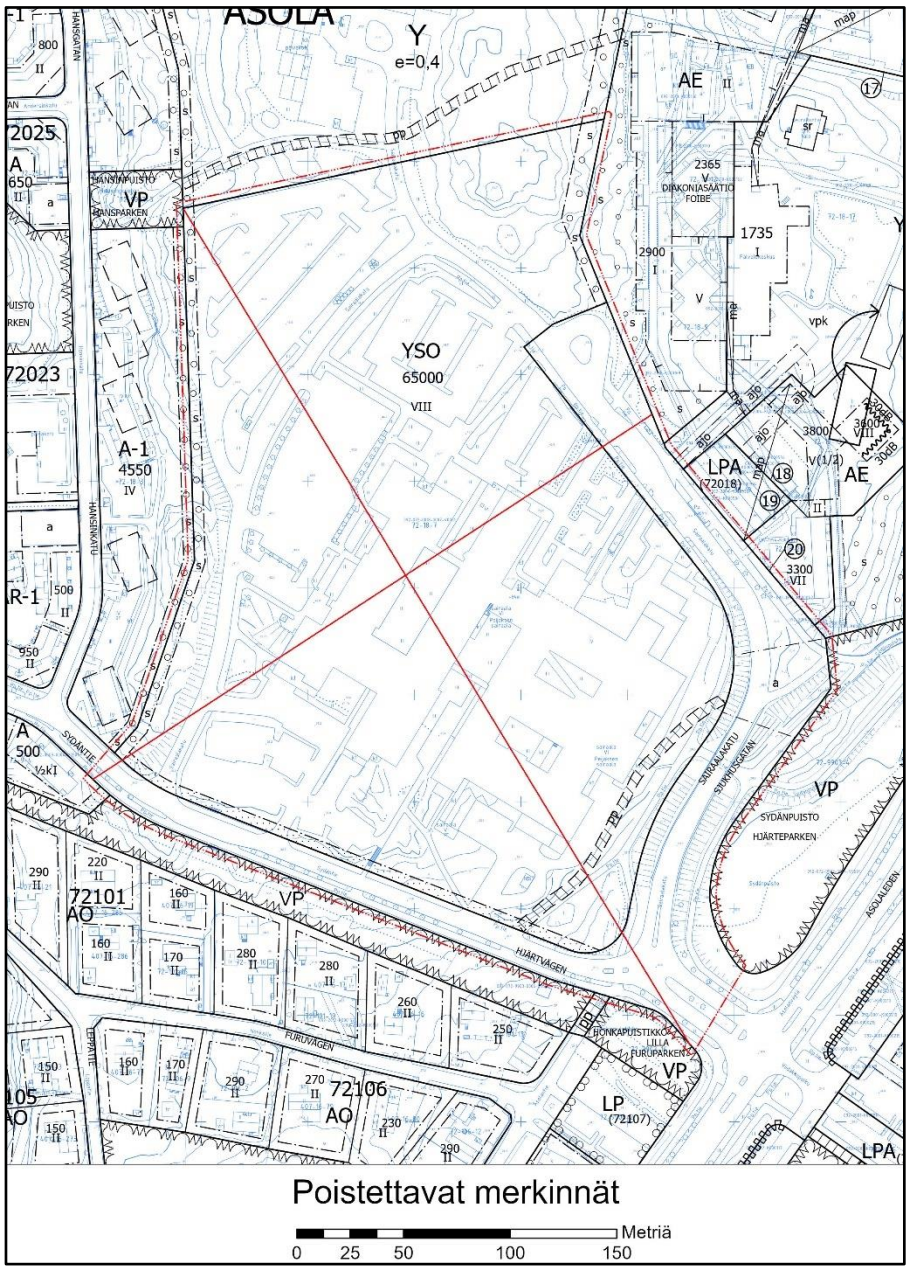
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**9,0384**	**100,0**	**155000**	**1,71**	**0,0000**	**90000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	6,3194	69,9	155000	2,45	-1,0060	90000
YSO	0,0000		0		-7,3254	-65000
YS	6,3194	100,0	155000	2,45	6,3194	155000
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	2,7190	30,1	0		1,0060	0
Kadut	1,8523	68,1	0		0,1393	0
LPA	0,8667	31,9	0		0,8667	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,3547**	**26,1**	**0**	**2,3547**	**0**
map	0,6553	27,8	0	0,6553	0
ma	1,6994	72,2	0	1,6994	0



Asemakaavan muutosehdotus

Metriä
0 25 50 100 150



Poistettavat merkinnät

Metriä
0 25 50 100 150

1/5

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002507	Päiväys Datum 24.10.2023

Vantaan kaupunki

002507 - Peijaksen sairaalan laajennus

Kaupunginosa 72, ASOLA

Vanda stad

002057 - Utvidgning av Peijas sjukhus

Stadsdel 72, ASOLA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 72018 ja katualuetta.

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 72018 och gatuområdena.

1:2000

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
YS	**Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för byggnader för social verksamhet och hälsovård.**
	Korttelialueelle saa sijoittaa sairaalarakennuksia. Korttelialueelle saa lisäksi sijoittaa terveysalan tutkimus- ja opetustoimintaa palvelevia tiloja sekä tontin käyttäjiä palvelevaa myymälä- ja palvelutilaa.	I kvartersområdet får sjukhusbyggnader placeras. Utrymmen för forskning och undervisning samt affärs- och servicelokaler får därtill placeras på kvartersområdet.
	Arkkitehtuuri ja kaupunkikuva	**Arkitektur och stadsbild**
	Uudisrakennusten ja olemassaoleviin rakennuksiin tehtävien muutosten sopeutumiseen kaupunkikuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Rakentamis-, korjaus- ja muutostyöt tulee suunnitella osaksi sairaala-alueen kokonaisuutta.	Särskild vikt bör fästas vid anpassningen av nybyggnader och ändringar i befintliga byggnader i stadsbilden. Byggnads-, renoverings- och ändringsarbeten ska planeras som en del av sjukhusområdets helhet.
	Rakennusten tulee olla kestäviä ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia. Korttelin rakennusten tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus.	Byggnaderna ska vara hållbara och till sin arkitektur hålla hög standard. Byggnaderna i kvarteret ska bilda en enhetlig helhet.
	Sydäntien puoleisten julkisivujen käsittelyssä tulee huomioida sairaala-alueen rajautuminen Asolan pientaloalueeseen.	Vid hantering av fasaderna mot Hjärtvägen ska gränsning till Asola småhusområdet beaktas.
	Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.	Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, bl.a. genom skärmtak och material.
	Uudisrakennusten sisätiloista tulee avata näkymiä ympäristöön mahdollisuuksien mukaan myös käytävä- ja aulatiloista.	Från nybyggnadernas insida bör vyer i mån av möjlighet öppnas över omgivningen också från korridorer och entréhallar.
	I-kerroksiselle rakennusalalle sijoittuvan yhdyskäytävän katto tulee toteuttaa viherkattona, jonka kasvualusta on yli 20 cm paksuinen.	Taket till korridoren på byggnadsytan med I-våning ska byggas som ett gröntak med ett växtunderlag som är över 20 cm tjockt.
	Rakennusoikeus ja rakennusala	**Byggrätt och byggnadsyta**
	Korttelin pohjoisosan VIII-kerroksisen rakennusalan kerrosluvut lasketaan tasosta +47 m.	Åningstalen av byggnadsytan med VIII våningar i kvarterets norra del räknas från nivå +47 m.
	Sairaalarakennuksista tulee järjestää porras- ja hissiyhteyksiä maanalaisiin tiloihin.	Från sjukhusbyggnaderna ska byggas trapp- och hissförbindelser till de underjordista utrymmena.

Maanalaisiin tiloihin saa sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisten tilojen lisäksi huolto- ja logistiikkapihoja, yhdyskäytäviä, väestönsuojia, teknisiä tiloja sekä huolto-, saatto- ja linja-autoliikennettä palvelevia tiloja, pysäköintipaikkoja ja jalankulun reittejä.	Utöver utrymmen i enlighet med huvudanvändningsändamålet får service- och logistikgårdar, förbindelsegångar, skyddsrum, tekniska utrymmen samt utrymmen som betjänar service-, avlämnings-, hämtnings- och busstrafik, parkeringsplatser och gångvägar placeras i underjordiska utrymmen.
Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee integroida arkkitehtuuriin ja sovittaa kaupunkikuvaan.	Utöver våningstalet och byggrätten får tekniska utrymmen och anordningar byggas och installeras på taket och dem ska integreras i arkitekturen och anpassas till stadsbilden.
Varastot, parvekkeet, katokset ja tekniset laitteet, kuten muuntamot, varavoimalaitteet ja happisäiliöt voidaan rakentaa rakennusalan rajoittamatta ja ne tulee sovittaa kaupunkikuvaan.	Förråd, balkonger, skärmtak och tekniska anordningar, som transformatorer, reservkraftsenheter och syrgasbehållarna kan byggas utan att begränsas av byggnadsytan och dem ska anpassas till stadsbilden.
Pihat	**Gården**
Rakennettavien alueiden ulkopuolella tulee välttää louhintaa.	Bergsbrytning ska undvikas utanför de områden som ska byggas.
Rakennusluvan yhteydessä alueelle tulee laatia pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma, jossa tulee saavuttaa 0,8 vihertehokkuus.	I samband med bygglovet ska en plan över gården utarbetas och gröneffektiviteten beräknas, där 0,8 ska uppnås som gröneffektivitet.
Rakenteiden, muurien ja tukimuurien tulee olla arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia ja materiaaleiltaan yksinkertaisia mutta laadukkaita. Ne on sovitettava korttelin olevien piha-alueiden maisema-arkkitehtuuriin.	Konstruktioner, murar och stödmurar skall vara högklassiga till sin arkitektur och enkla men högklassiga till sin material. De ska anpassas till landskapsarkitekturen på existerande gårdsområdena i kvarteret.
Piha-alueet tulee rakentaa korkeatasoisiksi ja viihtyisiksi istutuksin, kalustein ja pintamateriaalein. Istutuksissa tulee käyttää monimuotoista, kuivuutta kestävää ja kerroksellista kasvillisuutta.	Gårdsområdena ska byggas så att de håller hög standard och är trivsamma med hjälp av planteringar, möbler och ytmaterial. I planteringarna ska man använda varierande växtlighet som tål torka och växer i skikt.
Korttelin pohjoisosan VIII-kerroksisen rakennusalan yhteyteen tulee rakentaa sisäpihamainen pihakansi, jolle avautuu näkymiä vuodeosastojen huoneista. Pihakannella tulee olla monipuolisesti istutettuja alueita.	I anslutning till den byggnadsytan med VIII våningar i kvarterets norra del ska ett gårdsdäck med innergårdskänsla byggas, dit vyer öppnas från bäddavdelningarnas rum. På gårdsdäcket ska det finnas mångsidigt planterade områden.
Pihakansi tulee mitoittaa niin, että se kestää pelastuskaluston painon. Pihakannen pelastusreitti tulee merkitä selvästi.	Gårdsdäcket skall dimensioneras så, att vägen bär räddningsmaterialets vikt. Räddningsvägen på gårdsdäcket skall tydligt märkas ut.
Pihakannelle tulee istuttaa puita ja varmistaa, että kannelle varataan puille riittävät kasvualustat.	På gårdsdäcket ska planteras träd, och på gårdsdäcket ska reserveras tillräckliga växtunderlag för träden.
Hulevedet	**Dagvatten**
Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesien viivytysmäärät lasketaan vihertehokkuuslaskennan yhteydessä.	I området ska fördröjning av dagvatten ordnas innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. Mängderna fördröjt dagvatten beräknas i samband med gröneffektivitetskalkylen.
Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.	För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.
Tulvareitit tulee suunnitella siten, ettei luiskia pitkin päädy hulevettä rakennusten maanalaisiin tiloihin.	Avledningsvägar ska planeras så att dagvatten inte hamnar i byggnadernas underjordiska utrymmen via slänter.
Hulevesien hallinnassa tulee noudattaa Vantaan hulevesien toimintamallin periaatteita ja menetelmiä.	I hanteringen av dagvatten ska principerna och metoderna i Vandas verksamhetsmodell för dagvatten följas.
Istutusalueilla tulee viivyttää hulevesiä maanpäällisissä kasvillisuuspeitteisissä painanteissa tai ohjaamalla hulevesiä istutuksille.	På planterade områden ska dagvattnet fördröjas i vegetationssänkor eller så att dagvattnet avleds till planteringar.
Hulevesirakenteiden viivytystilavuuden tulee olla 1m³ jokaista 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden, ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto.	Dagvattenkonstruktionernas fördröjningsvolym ska vara 1 m³ för varje 100 m² yta som inte släpper igenom vatten, och dessas översvämning ska planeras.
Pihoilla tulee välttää vettä läpäisemättömiä pintamateriaaleja.	Ytmaterial som inte släpper igenom vatten ska undvikas.
Liikenne ja pysäköinti	**Trafik och parkering**
Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tulee järjestää turvallisesti. Jalankulkureittien tulee olla sujuvia ja helposti tunnistettavia. Rakennusten läpi johtavat jalankulkureitit tulee merkitä siten, että alueella asioivat löytävät ne helposti.	Gång- och cykelförbindelser ska ordnas på ett säkert sätt på tomten. Gångvägar ska vara smidiga och lätta att känna igen. Gångvägar som leder genom byggnader ska märkas ut så att de som uträttar ärenden i området lätt hittar dem.
Pyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.	Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsning.
Tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella.	Bil- och cykelparkeringens exakta storlek ska fastställas i samband med bygglovet utifrån en separat utredning.
Alueelle saa rakentaa tarvittavat pysäköintipaikat maantasoon.	I området får byggas nödvändiga parkeringsplatser i marknivå.

002507 *3/5*

	Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto	**Miljöstörningar och energiförsörjning**
	Sairaalarakennuksen äänitasoero tie-, raide- ja lentomelua vastaan tulee olla vähintään 28 dB(A).	Sjukhusbyggnadens ljudnivåskillnad mot väg-, spår- och flygbuller ska vara minst 28 dB(A).
	Sairaalarakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että liikennemelun A-painotettu ekvivalenttitaso (LAeq) ei ylitä potilastiloissa päivällä 35 dB(A) ja yöllä 30 dB(A), neuvottelu-, tai kokoushuoneissa 35 dB(A) ja toimistotiloissa sekä vastaavissa työtiloissa 45 dB(A).	I planeringen av sjukhusbyggnaderna ska det säkerställas att den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) för trafikbuller inte överskrider 35 dB (A) dagtid och 30 dB (A) nattetid i patientutrymmen, 35 dB (A) i förhandlings- eller mötesrum och 45 bB(A) i kontorslokaler och motsvarande arbetslokaler.
	Sairaalan oleskeluun käytettävät piha-alueet tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata siten, ettei melutason ohjearvotaso ylity.	De av sjukhusets gårdsområden som används för vistelse ska placeras och vid behov skyddas så att riktvärdet för bullernivån inte överskrids.
	Katujen varteen sijoittuvien rakennusten ilmanvaihdon suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenteestä ja pysäköintilaitoksesta aiheutuvien päästöjen haittojen torjumiseen.	Vid planeringen av ventilation för de byggnader som står invid gatan ska särskild uppmärksamhet fästas vid att avvärja de olägenheter som trafikutsläppen och parkeringsanläggningen förorsakar.
	Rakennusten raittiin ilman otto tulee suunnata siten, ettei sisäilman pienhiukkasten raja-arvo ylity.	Byggnadernas friskluftsintag skall riktas så, att gränsvärdet för småpartiklar i inneluften inte överskrids.
	Korttelin pohjoisosan VIII-kerroksisen rakennusalan maanalaisiin kerroksiin sijoittuvan huoltopihan ilmanvaihtohormit tulee suunnitella siten, että ne eivät aiheuta haittaa alueen asuinkäytölle tai Sairaalakatu 4:ssä sijaitsevan päiväkodin käytölle.	Ventilation av underhållsgården i underjordiska utrymmen av byggnadsytan med VIII våningar i kvarterets norra del bör planeras så att inget men uppstår för boendet eller daghemmet i Sjukhusgatan 4.
	Energiankierrätysratkaisuja tulee tutkia.	Energiåtervinningslösningar bör utredas.
	Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Energiantuotantoon liittyvät laitteet tulee integroida luontevasti arkkitehtuuriin.	I kvartersområdet ska förnybar energi produceras. Tekniska anordningar för energiproduktion ska integreras i arkitekturen på ett naturligt sätt.
LPA	**Autopaikkojen korttelialue**	**Kvartersområde för bilplatser**
	Pysäköintilaitoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen.	Parkeringsanläggningen ska hålla hög kvalitet till sin arkitektur.
	Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.	Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, bl.a. genom skärmtak och material.
	Pysäköintilaitoksen pohjoinen julkisivu tulee käsitellä siten, että se luo laadukasta kaupunkikuvaa ja tukee Sairaalakatu 4:ssä toimivan päiväkodin pihapiirin viihtyisyyttä.	Parkeringsanläggningens norra fasad ska hanteras så, att den skapar stadsbild av hög kvalitet och stödjer trivsamhet av miljön av daghemmet i Sjukhusgatan 4.
	Pysäköintilaitoksen julkisivun päiväkodin suuntaan ja sairaalan kansipihan suuntaan näkyvät osuudet tulee elävöittää köynnöksin.	Parkeringsanläggningens fasader mot daghemmet och sjukhusets däcksgård ska liva upp med klätterväxter.
	Pysäköintilaitoksen julkisivujen tulee olla pääosin valoaläpäisemättömiä. Pysäköintilaitos ei saa valaista ympäristöään.	Parkeringsanläggningens fasader skall till största delen vara oljusgenomsläppliga. Parkeringsanläggningen får inte belysa sin omgivning.
	Rakennettavien alueiden ulkopuolella tulee välttää louhintaa.	Bergsbrytning ska undvikas utanför de områden som ska byggas.
	Pysäköintilaitoksen laajuutta ja korkeutta tulee tarkastella niin, että mahdollisimman paljon asemakaava-alueen koillisosan kalliota säilyy.	Parkeringsanläggningens omfattning och höjd ska granskas så att en så stor del som möjligt av berget i detaljplaneområdets nordöstra del bevaras.
	Kerrosluvut lasketaan tasosta +47 m.	Våningstalen räknas från nivå +47 m.
	Tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella.	Bil- och cykelparkeringens exakta storlek ska fastställas i samband med bygglovet utifrån en separat utredning.
	Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tulee järjestää turvallisesti. Jalankulkureittien tulee olla sujuvia ja helposti tunnistettavia. Rakennusten läpi johtavat jalankulkureitit tulee merkitä siten, että alueella asioivat löytävät ne helposti.	Gång- och cykelförbindelser ska ordnas på ett säkert sätt på tomten. Gångvägar ska vara smidiga och lätta att känna igen. Gångvägar som leder genom byggnader ska märkas ut så att de som uträttar ärenden i området lätt hittar dem.
	Pysäköintilaitos ja sen ilmanvaihto tulee suunnitella siten, että siitä ei aiheudu melu- tai ilmanlaatuhaittaa sairaalalle, lähialueen asuinalueille tai Sairaalakatu 4:ssä sijaitsevalle päiväkodille.	Parkeringsanläggningen och dess ventilation bör planeras så att inget men uppstår för sjukhuset, boendet eller daghemmet i Sjukhusgatan 4.
	Katujen varteen sijoittuvien rakennusten ilmanvaihdon suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenteestä aiheutuvien päästöjen haittojen torjumiseen.	Vid planeringen av ventilation för de byggnader som står invid gatan ska särskild uppmärksamhet fästas vid att avvärja de olägenheter som trafikutsläppen förorsakar.
	Koko kaava-aluetta koskevat määräykset: Alue on rakennettava ja maanmuokkaustoimenpiteet tehtävä niin, että ne eivät aiheuta haittaa sairaalalle ja sen toiminnalle.	**Bestämmelser som gäller hela planområdet:** Området ska byggas och markbearbetningsåtgärderna ska genomföras så att de inte orsakar olägenheter för sjukhuset och dess verksamhet.
	Sairaala-alueen käyttäjien suuntautumista ja liikkumista rakennuksissa ja ulkoalueilla tulee tukea ja helpottaa arkkitehtuurin keinoin. Rakennusten keskeisiä julkisivuja ja toiminnallisia kohtia sekä alueen tärkeitä ulkotiloja tulee korostaa maisemasuunnittelun ja rakennusten arkkitehtuuriin liittyvin rakenteellisin keinoin.	Orientering och rörelse av sjukhusområdets användare i byggnader och utomhusområden ska stödjas och underlättas med hjälp av arkitektur. Bebyggelsens centrala fasader och funktionella punkter och områdets viktiga uterum bör framhållas med landskapsplanering och strukturella medel relaterade till byggnadernas arkitektur.

002507 *4/5*

	Teknisten tilojen ja laitteiden sekä maanalaisia tiloja palvelevien kuilujen ja hormien sovittamiseen kaupunkikuvaan ja olemassa oleviin rakennuksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota.	Vid planering av tekniska utrymmen och anläggningar samt kanaler och rökgångar för de underjordista utrymmena ska särskild uppmärksamhet fästas vid deras anpassning till stadsbilden och existerande byggnader.
	Maanalaisiin tiloihin johtavat ajoluiskat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi ja rakennusalan rajoittamatta.	Körramper till underjordiska utrymmen får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen och utan att begränsas av byggnadsytan.
	Jalankulun yhteyksien sairaalan sisäänkäyntien ja joukkoliikennepysäkkien välillä tulee olla esteettömiä.	Gångförbindelserna mellan sjukhusets entréer och kollektivtrafikhållplatserna ska vara hinderfria.
	Alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka, mahdollisuus linja-autojen seisonnalle ja taukotilat kuljettajille sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen.	I området ska det finnas en fungerande vändplats, möjlighet att ha bussar stående och pausrum för förare både under byggnadsfasen och efter färdigställandet.
	Sairaalakatu 4:ssä sijaitsevan päiväkodin saatto-, huolto- ja pelastusliikenteen sujuvuus tulee turvata kaikissa sairaalan rakennusvaiheissa.	För daghemmet på Sjukhusgatan 4 ska en smidig avlämnings-, hämtnings-, service- och räddningstrafik tryggas under sjukhusets samtliga byggnadsfaser.
	Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä suunnitelma rakentamisen vaiheistamisesta. Suunnitelmassa on esitettävä, miten sairaalan, päiväkodin ja joukkoliikenteen toiminnot järjestetään rakentamisen eri vaiheissa sujuvasti niin, ettei rakentamisesta aiheudu haittaa ympäristölle ja ihmisille. Vaiheistamissuunnitelman tulee esittää sairaalan toimintojen vaiheistamisen lisäksi liikenteen, pysäköinnin, kunnallistekniikan ja hulevesien hallinnan vaiheistaminen.	I samband med bygglovet ska en plan för indelning av byggandet i faser läggas fram. I planen ska det presenteras hur sjukhusets, daghemmets och kollektivtrafikens funktioner ordnas smidigt i olika faser så att byggandet inte orsakar olägenheter för miljön och människor. I planen för faser ska man utöver fasindelningen av sjukhusets funktioner också presentera indelningen av trafik, parkering, kommunalteknik och hanteringen av dagvatten i faser.
	Tarkka auto- ja pyöräpysäköinnin määrä tulee määritellä rakennusluvan yhteydessä erillisen selvityksen perusteella.	Bil- och cykelparkeringens exakta storlek ska fastställas i samband med bygglovet utifrån en separat utredning.
	Rakennuslupavaiheessa on esitettävä melu-, tärinä- ja pienhiukkasselvitys sekä tarvittaessa toimenpiteet melun, tärinän ja pienhiukkasten leviämisen estämiseksi. Selvityksen tulee kattaa myös rakentamisvaihe. Vaikutuksia tulee tarkastella myös kaava-alueen ulkopuolella.	I bygglovsskedet ska man presentera en utredning av buller, vibrationer och fina partiklar och vid behov åtgärder för att förhindra spridning av buller, vibrationer och fina partiklar. Utredningen ska också omfatta byggnadsfasen. Konsekvenserna ska också granskas utanför planområdet.
	Louhinnan takia työmaan pintavesiin päätyvää kiviainesta tai lietettä ei saa päästää suoraan hulevesiviemäriin tai ojaan. Rakennuslupahakemukseen tulee liittää työmaavesien käsittelysuunnitelma.	Stenmaterial eller slam som på grund av brytningen hamnar i byggarbetsplatsens ytvatten får inte släppas ut direkt i dagvattenavloppet eller i ett dike. En plan för hanteringen av vatten från byggarbetsplatsen ska bifogas till bygglovsansökan.
	Ennen rakennus- tai purkuluvan hyväksymistä on luvanhakijan laadittava ympäristöministeriön ohjeen mukainen purkukartoitus.	Före godkännandet av byggnads- eller rivningstillståndet ska den som ansöker om tillstånd göra en rivningskartläggning.
	Rakentamisessa ja infrarakentamisessa tulee käyttää mahdollisuuksien mukaan alueelta puretuista rakennuksista saatavia rakennusosia tai -materiaaleja, kunhan niiden kelpoisuus on osoitettu asianmukaisella tavalla.	I byggande och infrabyggande ska man i mån av möjlighet använda byggnadsdelar eller -material som fås från byggnader som rivits i området, förutsatt att deras lämplighet har visats på ett ändamålsenligt sätt.
	Sairaalakadun rakenteiden, muurien ja tukimuurien tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.	Konstruktioner, murar och stödmurar på Sjukhusgatan skall vara högklassiga till sin arkitektur ach material.
———	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
—·—·—	**Osa-alueen raja.**	**Gräns för delområde.**
— — —	**Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.**	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
—x—x—	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
72	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
ASOL	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
72018	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
SYDÄNTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
57400	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
III	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**

002507 *5/5*



Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.

Högsta höjd för skärningspunkten mellan fasad och vattentak.



Rakennusala.

Byggnadsyta.



Viher- tai kasvikatto.

Rakennuksen kattopinta-alan tulee olla kokonaan viherkattoa lukuun ottamatta teknisten laitteiden vaatimaa tilaa. Viherkatosta vähintään 50% tulee tehdä kasvualustalle, jonka paksuus on vähintään 20 cm. Viherkaton on oltava tyypiltään vaihtelevasti niitty-/ketokatto ja kattopuutarhaa.

Grön- eller växttak.

Byggnadens takyta ska i sin helhet bestå av gröntak, med undantag av det utrymme som grävs av tekniska anordningar. Minst 50 % av gröntaket ska anläggas på ett växtunderlag som har en tjocklek av minst 20 cm. Gröntaket ska till typen vara ett varierande ängs-/fälttak och en takträdgård.

Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.

Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.



Ohjeellinen rakennusala.

Riktgivande byggnadsyta.



Maanalainen tila. Maanalaisen tilan saa rakentaa kahteen kerrokseen.

Underjordiskt utrymme. Det underjordiska utrymmet får byggas i två våningar.



Maanalainen pysäköintitila. Roomalainen numero osoittaa pysäköintitasojen suurimman sallitun lukumäärän.

Underjordiskt parkeringsutrymme. Den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.

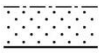


Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

Alueella kasvavat puut tulee säilyttää ja hoitaa elinvoimaisina. Puut on suojattava rakentamisen ajaksi. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia kulkuteitä huolellisesti maastoon sovittaen. Kaupunkikuvallisesti arvokas puusto ja avokalliot tulee säilyttää. Puita ja niiden juuristoa ei saa vahingoittaa.

Del av område där trädbeståndet ska skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.

Träd som växer i området ska bevaras och skötas så att de hålls livskraftiga. Träden ska skyddas under byggandet. Nödvändiga färdvägar som omsorgsfullt anpassas till terrängen får anläggas i området. Det för stadsbilden värdefulla trädbeståndet och berghällarna ska bevaras. Träden eller dess rotsystem får inte skadas.

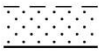


Istutettava alueen osa.

Piha-alueiden tulee olla korkeatasoisia ja monipuolisia. Kasvualustan tulee olla riittävän paksu ja kasvillisuuden kerroksellista, monimuotoista ja kuivuutta kestävää. Istutusten ja piharakenteiden tulee olla alueen ominaispiirteisiin sopivia. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia kulkuteitä huolellisesti maastoon sovittaen. Olemassaolevaa puustoa, muuta kasvillisuutta ja maapohjaa tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää. Poistuvien puiden tilalle tulee mahdollisuuksien mukaan istuttaa uudet tai esittää vaihtoehtoinen istutus.

Del av område som skall planteras.

Gårdsområdena ska vara högklassiga och mångsidiga. Växtunderlaget ska vara tillräckligt tjockt och växtligheten ska växa i skikt, vara varierande och tåla torka. Planteringar och gårdskonstruktioner ska passa in i områdets särdrag. Nödvändiga färdvägar som omsorgsfullt anpassas till terrängen får anläggas i området. Det befintliga trädbeståndet, annan växtlighet och mark ska i mån av möjlighet bevaras. Istället för de träd som tas bort ska nya träd planteras eller alternativa planteringar presenteras.



Ohjeellinen istutettava alueen osa.

Piha-alueiden tulee olla korkeatasoisia ja monipuolisia. Kasvualustan tulee olla riittävän paksu ja kasvillisuuden kerroksellista, monimuotoista ja kuivuutta kestävää. Istutusten ja piharakenteiden tulee olla alueen ominaispiirteisiin sopivia. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia kulkuteitä huolellisesti maastoon sovittaen. Olemassaolevaa puustoa, muuta kasvillisuutta ja maapohjaa tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää.

Riktgivande del av område som skall planteras.

Gårdsområdena ska vara högklassiga och mångsidiga. Växtunderlaget ska vara tillräckligt tjockt och växtligheten ska växa i skikt, vara varierande och tåla torka. Planteringar och gårdskonstruktioner ska passa in i områdets särdrag. Nödvändiga färdvägar som omsorgsfullt anpassas till terrängen får anläggas i området. Det befintliga trädbeståndet, annan växtlighet och mark ska i mån av möjlighet bevaras.

Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

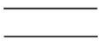
Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.

Säilytettävä/istutettava puurivi

Säilytettävä puurivi, jota tulee hoitaa elinvoimaisina ja tarvittaessa uudistaa.

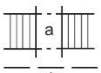
Trädrad som skall bevaras/planteras

Trädrad som skall bevaras och skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas.



Katu.

Gata.



Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.

Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.



Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.
Merkintä on sitova, mutta sijainti ohjeellinen.

Riktgivande körförbindelse inom området.
Markeringen är bindande men platsen riktgivande.



Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
Merkintä on sitova, mutta sijainti ohjeellinen.

Riktgivande för allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.
Markeringen är bindande men platsen riktgivande.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

8. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO



Ote pihasuunnitelmasta, Studio Terra, 21.12.2022.

Tuloskortti

Päivämäärä 9.1.2023

Osoite Sairaalakatu 1, 00140 Vantaa, 72 Asola

Kaavan numero 000985 - Asola/72018/5

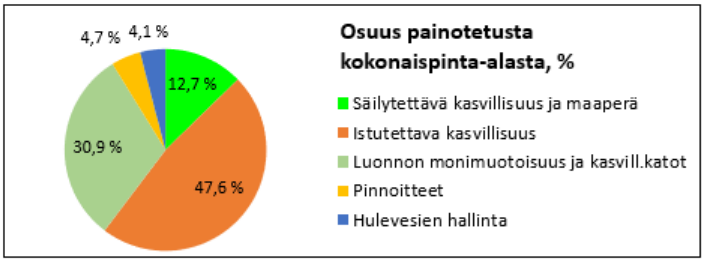
Vihertehokkuuslaskelma

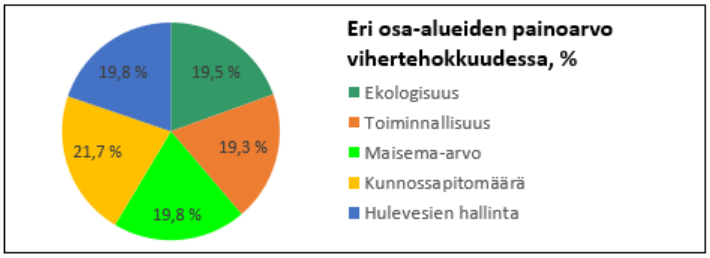
Viher-tehokkuus	**1,1**
Tavoitetaso	**0,8**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	4	7
Istutettava kasvillisuus	6	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	5	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**18**	**36**

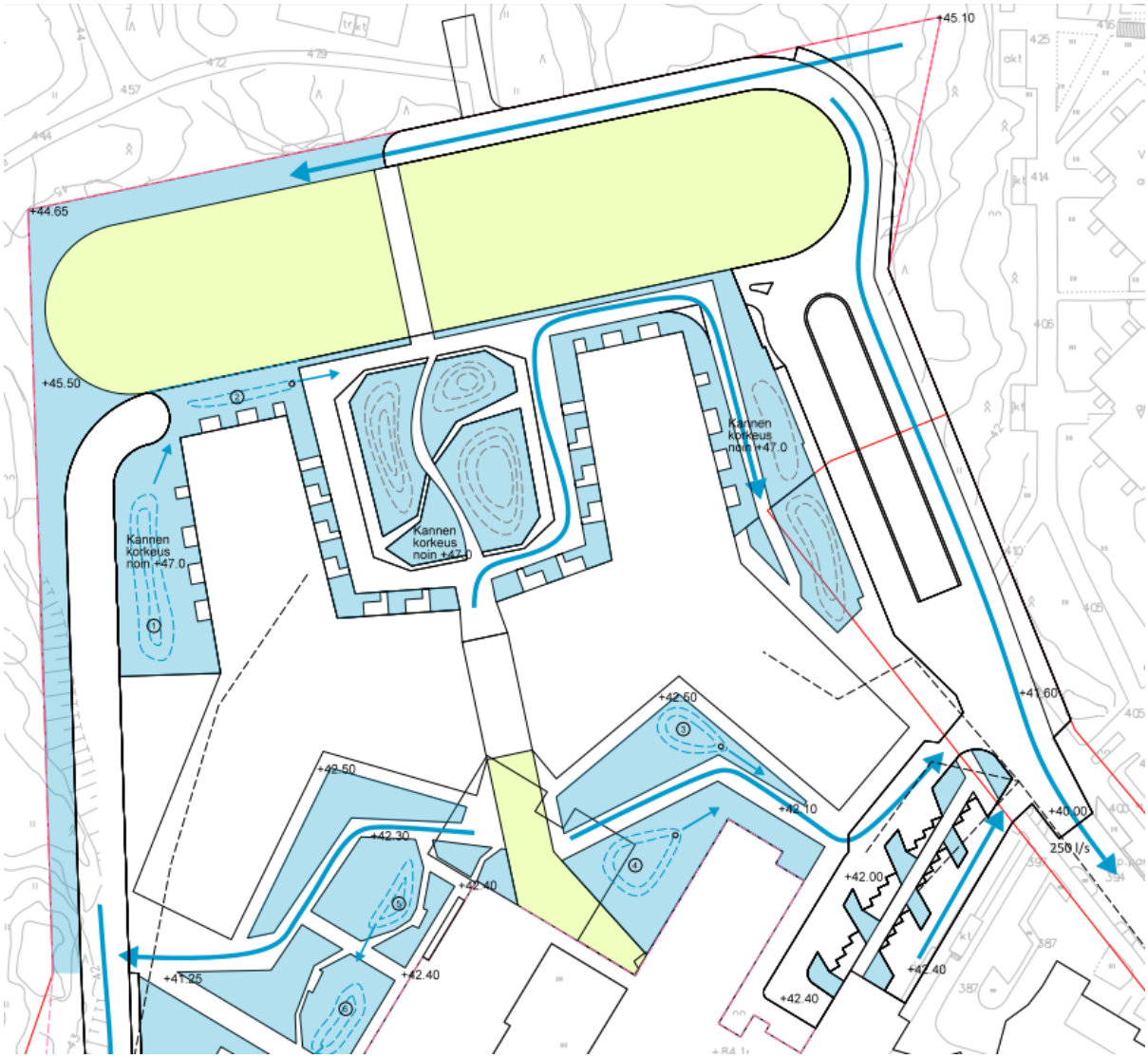
Hulevesimäärä m³	
169,2	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m³	
169,2	
Jää viivyttämättä m³	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³**
0,0	**169,2**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
34 %	





Pihasuunnitelma

Vihertehokkuuslaskelman tuloskortti, Studio Terra, 9.1.2022.



Ote hulevesisuunnitelmasta, Studio Terra, 3.3.2023.

11 § **Asemakaavan muutos 002356, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 1 / SP**

VD/8264/10.02.04.00/2017
SP/JOR/MHÄ/CTA/VIK

Muuran kaupunkikylät 1 on Muuran alueen ensimmäinen asemakaavan muutos, joka toteuttaa Muuran kaavaluonnoksen tavoitetta tunnistettavasta, viihtyisästä ja yhteisöllisistä kaupunkikylistä koostuvasta uudesta asuinalueesta. Tällä asemakaavalla kaavoitetaan asuinkortteleista ja päiväkodista muodostuva syksykylä aukioineen ja katualueineen, Lentoasemantien varren toimitilakortteli, Muuran keskustan itäpuolen korttelit kaupallisine palveluineen (osa sydäntalvikylää), Muuranaukio sekä Vantaan ratikan katualueet Muurassa. Koko kaavamuutosalueen rakennusoikeus on 111 400 k-m2, josta asuinkerrosalaa on 85 100 k-m2 (AK+C), liiketilaa 2 200 k-m2, toimitilaa 21 000 k-m2 sekä päiväkoti 3 000 k-m2.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 52132–52138 ja 52144 sekä katu-, tori- ja virkistys- ja liikennealueita kaupunginosassa 52, Veromies.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa korttelia 52104 sekä katu-, liikenne- virkistys- ja suojaviheralueita.

Alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa ja rajautuu pohjoisessa Plootukallion metsäalueeseen, idässä Lentoasemantiehen ja etelässä Virkatiehen. Lännessä aluetta rajaa Toinensavu ja sen länsipuoliset teollisuus- ja varastorakennusten tontit.

Hakija
Kaavaluonnoksen hakijana on Sponda Oy.

Maanomistus
Alueen päämaanomistajia ovat Sponda Oy ja Vantaan kaupunki. Lisäksi ratikan katualueita ulottuu Avia Real Estate Oy:n ja Sagax Finland:n maalle.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden ja maanomistajien lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Arco Architecture Company Spondan konsulttina.

Kaavaan liitetyt hakemukset
Kaavanumerolle 002356 on yhdistetty Sponda Oy:n 13.9.2017 saapunut kaavamuutoshakemus sekä Vantaan kaupungin alueita koskeva kaavamuutoshakemus 22.12.2022.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kaavassa alue on osoitettu kaupunkikeskustan alueeksi (C), kaupunkikeskustan asuinalueeksi (AC), lähivirkistysalueeksi (VL) ja kestävän kasvun vyöhykkeeksi (ruuturasteri). Alueen länsireunaa kulkee pyöräliikenteen baana ja raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Pohjoisosan halki on osoitettu virkistysalueyhteys ja Lentoasematien yli on merkitty viheryhteyden kehittämiskohta.

Asemakaavamuutos
Tämä asemakaavan muutos on Muuran alueen ensimmäinen varsinainen asemakaava, joka on laadittu Muuran alueen kaavaluonnoksen pohjalta (052600). Asemakaava toteuttaa Aviapoliksen kaavarunkoa.

Mukana suunnittelussa ovat olleet alueen maanomistajat: Sponda Oy, Sagax Finland Oy ja Avia Real Estate Oy sekä Spondan konsulttina arkkitehtitoimisto Arco Architecture Company.

Suunnittelualue koostuu nykyisellään pääosin teollisuus- ja varastorakentamista sekä sen pohjoisosissa säilyneestä Plootukallion metsäalueesta. Pinta-alaltaan suunnittelualue on noin 16,2 ha. Muuran alueesta rakentuu kaavoituksen myötä tunnistettava ja viihtyisä, yhteisöllisistä kaupunkikylistä koostuva uusi asuinalue, johon toimintojen sekoittuneisuutta tuovat toimitilarakentaminen ja julkiset palvelut sekä Muuran keskustan kaupalliset palvelut. Suunnittelun päätavoitteina on ollut muodostaa Muuraan yhteisöllisyyttä tukevaa kaupunkirakennetta, kaupunkikyliä, joiden kaupunkitila on elämyksellistä, arkkitehtuuri tunnistettavaa, liikkuminen älykästä ja toimitilojen suunnittelussa tähdätään tulevaisuuteen. Tällä asemakaavalla kaavoitetaan Muuran asuinkortteleista ja päiväkodista muodostuva syksykylä aukioineen ja katualueineen sekä Muuran keskustan itäpuolen korttelit (osa sydäntalvikylää), Muuranaukio sekä Vantaan ratikan katualueet Muurassa.

Alueen arkkitehtuuri on leikkisää, värikästä ja kodikasta. Kaupunkikuvaa hallitsevat erityisesti harjakatot sekä värikkäät julkisivut. Muurassa asuinkorttelit on ryhmitelty korttelikokonaisuuksiksi, kaupunkikyliksi. Jokaiselle kaupunkikylälle luodaan tunnistettavaa ja omaleimaista identiteettiä kylien oman teeman, vuodenajan avulla. Suunnittelualueen keski- ja itäosiin sijoittuu syksyteemainen kaupunkikylä ja länteen, Muuran keskustan alueelle, osa sydäntalviteemaisesta kylästä. Kylän vuodenaika näkyy rakennusten julkisivuväripaletissa, kasvillisuudessa ja kylän omana katupuuna, kadun kalusteissa ja mm. kylän kohtaamispaikkana toimivien aukioiden toiminnallisuudessa. Toisensavun ja Virkatien risteykseen sijoittuvasta Muuran keskustasta aukioineen suunnitellaan koko Muuran alueen aktiivinen solmukohta, jonne keskittyvät joukkoliikenteen pysäkit, alueen kaupalliset palvelut sekä kahvilat ja ravintolat. Asemakaavan muutoksessa varaudutaan myös päivittäistavarakaupan sijoittumiseen Muuranraitin varrelle keskustan itäpuoliseen kortteliin.

Kaupunkitilasta muodostuu umpikorttelien myötä tiivistä ja kaupunkimaista, mutta vehreyttä saadaan runsaasti kortteleiden taskupuistojen sekä reittien ja aukioiden monipuolisten istutusten avulla. Elävyyttä kaupunkitilaan tuodaan kivijalkaan sijoittuvien liike-, työ- ja asukkaiden yhteistilojen sekä maantasoasumisen keinoin. Muuran keskiosaan muodostuu erilaisten puistoalueiden kokonaisuus, ns. kyläpuisto, jonka merkittävin osa on metsäisenä säilytettävä Plootukallio (asemakaavan muutoksessa mukana suurin osa Plootukallion tulevasta virkistysalueesta).

Muura on kävely-ystävällinen ratikkakaupunki. Ratikan lisäksi myös kaikki muut joukkoliikenteen vaihtoehdot ovat käytettävissä, ja suunnittelussa on keskitytty erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä sujuviin ja houkutteleviin reitteihin. Autoliikenne on keskitetty pääosin kokoojakaduille ja muutamille tonttikaduille, jolloin on saatu rauhoitettua kaupunkikylien sisäosat kokonaan kävelylle ja pyöräilylle. Tärkein kävelyn ja pyöräilyn reitti alueella on ns. kaupunkiraitti, joka yhdistää kaikki kylät toisiinsa sekä toimii sujuvana yhteytenä Muuran keskustaan. Alueen kortteleiden pysäköinti keskitetään pääosin LPA-kortteleihin rakennettaviin pysäköintilaitoksiin, mikä mahdollistaa rehevien maanvaraisten sisäpihojen toteuttamisen. Pysäköintitaloista suunnitellaan monikäyttöisiä, reittejä ja kaupunkitilaa elävöittäviä rakennuksia.

Resurssiviisaus ja ekologisuus näkyvät alueella mm. kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosimisena, resurssiviisaina ratkaisuina rakentamisessa, kasvikattoina, kaupunkivihreän eri ratkaisuina sekä puistojen ja katualueiden hulevesien hallinnan toteuttamisena luonnonmukaisin menetelmin.

Asuinkerrostalojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 68 200 k-m2, josta asumisen osuus 67 700 k-m2 ja liiketilojen osuus 500 k-m2. Keskustatoimintojen korttelialueiden rakennusoikeus on

yhteensä 19 100 k-m2, josta asumisen osuus 17 400 k-m2 ja liiketilojen osuus 1 700 k-m2. Yleisten rakennusten rakennusoikeus on 3 000 k-m2 ja toimitilarakennusten 21 000 k-m2. Kortteleiden rakentamisen määrä on yhteensä 111 300 k-m2. Lisäksi Ropinapihalle on osoitettu rakennusala 100 k-m2 kioskia tai muuta pientä rakennusta varten. Kaavan kokonaisrakennusoikeus on siis 111 400 k-m2. AK-kortteleiden tehokkuus on keskimäärin e=2,2, mutta tehokkuus vaihtelee välillä n. e=1,9-2,5. Y-korttelissa tehokkuus on n. e=0,4 ja C-kortteleissa n. e=2,4.

Asemakaavan muutoksella varaudutaan muuttamaan nykyiset teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet (T), puistoalueet (VP) ja suojaviheralueet (EV) asuinkerrostalojen (AK), keskustatoimintojen (C), toimitilarakennusten (KTY), yleisten rakennusten (Y), autopaikkojen (LPA) korttelialueiksi, virkistys- ja puistoalueiksi (VP, VL) sekä katu- ja torialueiksi.

Hanke tiivistää kaupunkirakennetta, mikä on taloudellisuuden kannalta tärkeää. Se on myös joukkoliikenteen runkolinjan ja suunnitteilla olevan Vantaan ratikan linjan varrella sekä hyvin saavutettavissa kehäradan Aviapolis-asemalta. Hanke on kaupungin tavoitteiden mukainen.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 12.12.2022. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin Spondan ja Sagaxin omistuksessa oleville alueille sisältäen koulutontin ja etenkin ratikan katualueiden osalta osia myös Logicorin ja Avia Real Estaten/Finavian kiinteistöistä. OAS:a on päivitetty 3.4.2023, mm. yleiskaavan voimaantulon osalta. Suunnittelun edetessä päätettiin aikataulusyistä viedä käsittelyyn varsinaisena asemakaavan muutoksena ensimmäisenä ratikan katualueet sekä Spondan alueelle sijoittuvat kortteli-, katu- ja puistoalueet.

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta 01.02.2023 mennessä. Mielipiteitä saatiin yhteensä 7 kpl. Mielipiteiden tiivistelmä on esitetty selostuksessa.
Kaavatilaisuus on pidetty 15.2.2023.

Ratikan kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Muuran kohdalla ratikan katualue on poikkeuksellisesti osa Muuran asemakaavaa 002356 ja siten osa tämän kaavan prosessia. Ratikan osalta Muuraa koskevia mielipiteitä saatiin 2 kpl. Ne on esitetty tarkemmin selostuksessa.
Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Aviapolista koskeva yleisötilaisuus järjestettiin 17.12.2020 (Aviapolis) sekä koko linjan suunnittelua koskeva tilaisuus 23.9.2021.

Viranomaisneuvottelu
MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu on pidetty 2.9.2021 Muuran asemakaavaluonnoksen suunnittelun yhteydessä.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija Sponda Oy ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 4 (20 000 €), yhteensä 20 000 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 § 15

Kaupunkisuunnittelujohtaja va:n esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 6.6.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002356, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 1
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Sponda Oy maksaa muutoskustannukset (20 000 €), yhteensä 20 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunta jätti asiaan yhteisen pöytäkirjalausuman: "Alueen rakentaminen painotetaan niille alueille, jotka ovat jo rakennettua ympäristöä ja nähtävilläolon aikana selvitetään, miten kortteleiden muodostaminen voidaan toteuttaa niin, että alueen luonto säästyy mahdollisimman lähellä nykytilaa sekä suuria räjäytyksiä ja louhintoja ei tarvitse suorittaa rakennusvaiheessa."

_____

Kaupunginhallitus 19.6.2023 § 24

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 6.6.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002356, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 1
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Sponda Oy maksaa muutoskustannukset (20 000 €), yhteensä 20 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunginhallitus jätti asiaan seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:
” Alueen rakentaminen painotetaan niille alueille, jotka ovat jo rakennettua ympäristöä ja nähtävilläolon aikana selvitetään, miten kortteleiden muodostaminen voidaan toteuttaa niin, että alueen luonto säästyy mahdollisimman lähellä nykytilaa sekä suuria räjäytyksiä ja louhintoja ei tarvitse suorittaa rakennusvaiheessa

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 28.6.-28.8.2023. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 19.6.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 12 kpl ja saatiin 5 kpl kappaletta. Lausunnot saatiin Traficomilta, Uudenmaan liitolta, Uudenmaan Ely-keskukselta, Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:ltä sekä

Helsingin seudun ympäristöpalveluilta (HSY). Traficom ja Uudenmaaliitto ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa. Uudenmaan Ely-keskuksen, Vantaan Energian ja HSY:n lausunnoistakaan ei aiheutunut tarkistustarvetta.

Tehdyt tarkistukset
Kaupunkiympäristölautakunta (6.6.2023) sekä kaupunginhallitus (19.6.2023) jättivät kaavasta seuraavan lausuman: "Alueen rakentaminen painotetaan niille alueille, jotka ovat jo rakennettua ympäristöä ja nähtävilläolon aikana selvitetään, miten kortteleiden muodostaminen voidaan toteuttaa niin, että alueen luonto säästyy mahdollisimman lähellä nykytilaa sekä suuria räjäytyksiä ja louhintoja ei tarvitse suorittaa rakennusvaiheessa." Kaavaratkaisussa on pyritty säilyttämään Plootukallion metsäinen alue niin laajana kuin se toimivan kaupunkirakenteen kannalta on ollut mahdollista ja nykyisiä kiinteistön metsäisiä alueita on otettu osaksi Plootukallion lähivirkistysaluetta. Plootukalliolta jatkuva uusi viheryhteys Muuran alueen ja Huberilan yhdistävälle puistosillalle on osittain nykyisen rakennetun kiinteistön osuudella, koska puistosillan paikkaa ei maanomistuksellisesti ole voitu siirtää pohjoisemmaksi siten, että viheryhteys olisi saatu luontevasti kokonaan nykyisen metsäalueen kohdalle. Kaavakartalle on nähtävilläolon jälkeen lisätty suojeltavan puun merkinnällä arvokkaaksi luokiteltuja puita mm. niille asuinkortteleille, joiden pihoilla puiden säilyminen on viitesuunnitteluvaiheessa vaikuttanut mahdolliselta. Alueelle saadaan myös nykytilaan verrattuna paljon lisää vehreyttä kaavan myötä, kun nykyiset asfalttikentät muutetaan vehreiksi pihoiksi ja kaduille ja kävelyn reiteille istutetaan puita sekä runsaasti muuta kasvillisuutta.

Kortteleiden korkotasojen suunnittelussa on pyritty myös siihen, että joudutaan tekemään mahdollisimman vähän louhintaa tai täyttöä. Lopullinen katusuunnittelu ja ratikan katusuunnittelun korot kuitenkin määrittelevät pitkälti sen, miten kortteleiden korkomaailma lopulta toteutuu. Mm. ratikalle soveltuvien pituuskaltevuuksien vuoksi Plootukalliota joudutaan louhimaan ja ratikan korot asettavat korkotason myös Plootukadulle. Lisäksi Plootukadun toimiva yhdistymisen kohta ratikan linjaan, on pitänyt sovittaa ratikan suunnitelmaan, joten tähän ei varsinaisesti korttelisuunnittelussa ole voitu vaikuttaa.

Nähtävilläoloaikana on keskusteltu maanomistajan kanssa myös pysäköinnin järjestämisestä ja pysäköintitalojen toteuttamisesta. Joustavan toteutuksen edesauttamiseksi kaavakartalta on poistettu LPA-kortteleista merkintä niistä kortteleista, joiden pysäköinti kohdistuisi juuri kyseiseen pysäköintitaloon. Pysäköinnin määrää suhteessa rakennusoikeuteen ei ole muutettu. Myös kaavamääräysten puolella on pysäköinnin sijoittamisen määräyksiä yksinkertaistettu sekä muutettu joustavampaan muotoon (mm. AK-kortteleiden pysäköinnin jakautumista ei määritellä kaavamääräyksellä). Määräyksiin lisättiin myös KTY-korttelille mahdollisuus sijoittaa asiakaspysäköintiä tulevan rakennuksen pääsisäänkäynnin eteen, sekä lisättiin kaavakartalla tätä varten p-merkintä. Lisäksi tehtiin muutamia muita pieniä tarkennuksia mm. Muuranaukion katoksen määräykseen.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen selostusta on päivitetty lisättyjen merkintöjen (mm. suojeltavat puut) ja tarkennettujen kaavamääräysten osalta. Liitteisiin on lisätty kortteleiden väripaletit, sekä päivitetty myös havainnekuva ja vihertehokkuuslaskelmat.

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 24.10.2023 päivätty, asemakaavamuutosehdotus 002356, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 1.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula selosti asiaa kokouksessa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunta jätti asiaan yhteisen pöytäkirjalausuman:
"Alueen rakentaminen painotetaan niille alueille, jotka ovat jo rakennettua ympäristöä ja nähtävilläolon aikana selvitetään, miten kortteleiden muodostaminen voidaan toteuttaa niin, että alueen luonto säästyy mahdollisimman lähellä nykytilaa sekä suuria räjäytyksiä ja louhintoja ei tarvitse suorittaa rakennusvaiheessa."

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien, perussuomalaisten, sosialidemokraattien ja vasemmistoliiton lautakuntaryhmät yhtyivät:
“Nyt käsiteltävässä asemakaavaluonnoksessa todetaan, että tuleva Plootukallion virkistysalue sijoittuu pääosin Muuran kaupunkikylät 1 alueelle. Myös Plootukallion pohjoisosia kaavoitettaessa alkuperäistä kallioluontoa tulee säilyttää merkittävissä määrin.”

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 24.10.2023
- Lausunnot ja vastineet 24.10.2023

Selostuksen erilliset liitteet löytyvät kaavan verkkosivuilta (https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/muuran-keskustan-ja-ensimmaisten-kaupunkikylien-kaavoitus-kaynnistyy).

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
vs. aluearkkitehti Merja Häsänen, p. 050 302 8958
asemakaava-arkkitehti Charlotta Tanner, p. 050 312 1840
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002356

Päiväys
Datum

24.10.2023

Vantaan kaupunki
Vanda stad

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 1
MURE STADSBYAR 1

Kaupunginosa 52, Veromies
Stadsdel 52, Skattmans

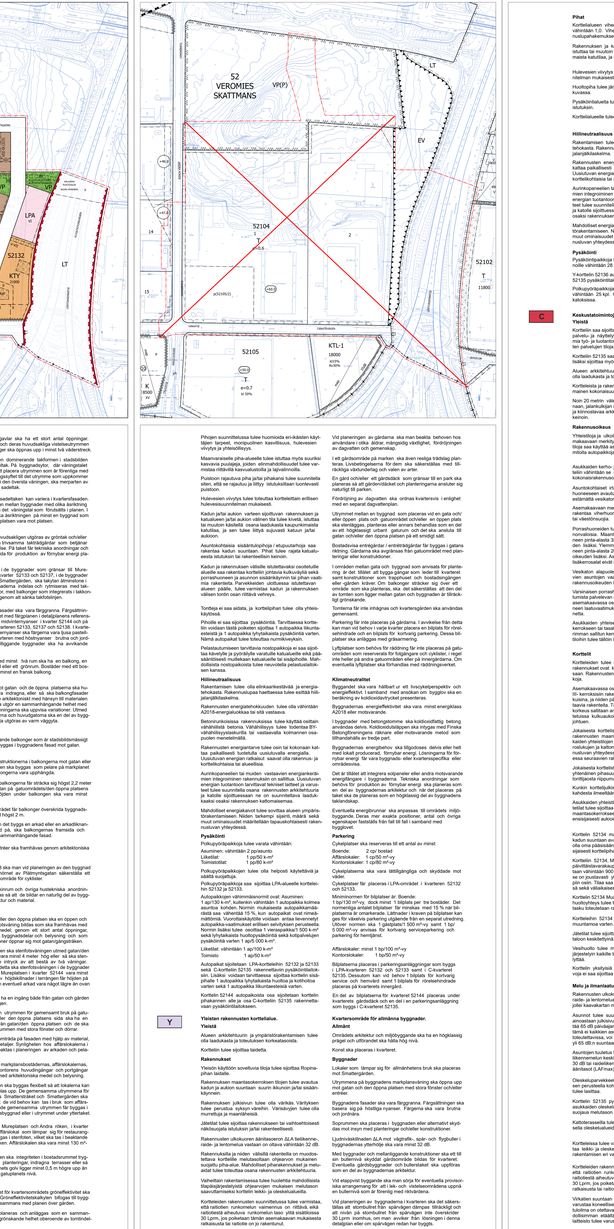
Asemakaavan muutos
Ändring av detaljplanen

Korttelit 52132-52138, 52144 sekä katu-, tori-, virkistys- ja liikennealueet.

Kvarteren 52132-52138, 52144 samt gatu-, torg-, rekreations- och trafikområden.

1:2000

1:2000


52
VEROMIES
SKATTMANS
AK
AK
AK

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002356
Muuran kaupunkikylät 1
LAUSUNNOT JA VASTINEET
kala 24.10.2023

Asemakaavoitus MHÄ ja CTA

Kaupunginhallitus 19.6.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002356** /**Muuran kaupunkikylät 1**. Lausuntoja pyydettiin 12 kpl ja saatiin 5 kpl..

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 11.8.2023 Traficom	Ei lausuttavaa	-
NRO 2, 30.8.2023 Uudenmaan liitto	Eivät anna lausuntoa.	-
NRO 3, 31.8.2023 Uudenmaan Ely-keskus	Ely toteaa, että Elyn aiempi lausunto on otettu melun osalta osin huomioon. Ely huomauttaa, että kaavassa suunnittelun lähtökohtana tulisi olla se, että kaikille asunnoille varmistettaisiin melutason ohjearvot täyttävä aukeamissuunta. Ilmastovaikutukset on arvioitu kattavasti, ottaen huomioon rakentamisen ja käytön aikaiset päästöt. Kaavaratkaisusta jää kuitenkin epäselväksi edellytetäänkö hyvien toimenpiteiden toteuttamista. Kaavamääräykset uusiutuvan energiantuotannon ja vähähiilisen betonin käyttöä edellytetään vain osittain. Hulevesien osalta Ely edellyttää kaavamääräyksiin lisättävän määräystä pysäköintialueiden hulevesien käsittelystä ennen johtamista hulevesijärjestelmään.	Ei tarvetta tarkistuksiin.
NRO 4, 31.8.2023	Vantaan Energia Sähköverkot haluaa, että asemakaavan	Ei tarvetta tarkistuksiin.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Kaavassa on huomioitu muuntamotarpeet riittävän hyvin. Vantaan Energia Oy haluaa että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkin sijainti.	
NRO 5, 6.9.2023 HSY	HSY pyytää suunnittelijoita huomioimaan uudet jätehuoltomääräykset sekä huomioimaan jätehuollon käytännön järjestämiseen liittyen seuraavat seikat: Jätehuollolle tulee varata riittävästi tilaa jätteiden lajittelua ja kierrätystä varten, kuormaus on suunniteltava siten, ettei liikenne pysähdy tyhjennystyön ajaksi. Lisäksi suositellaan, että jäteautolle olisi varattu rauhallinen paikka pysähtyä tyhjennystyön ajaksi. Vesihuollon osalta lausunnossa todetaan, että kaavamuutos edellyttää johtosiirtoja ja runsaasti vesihuollon uudisrakentamista. Kunnallisteknisen yleissuunnitelman päivityksessä rakentamiskustannusten arvio on alustavasti 2- 2,5 M€. Lisäksi todetaan että paineen korotusaseman asemapiirroksen mukainen piha-alue on 15 m x 33m ja kaavakartalla et-alueen tulisi olla yhtä suuri.	Ei tarvetta tarkistuksiin. Nykyisen paineenkorotusaseman piha-alue (kulkuväylä) ulottuu Muuran kaavaluonnoksen mukaiselle katualueelle. Varsinainen rakennus rakenteineen sijoittuu kaavan mukaiselle ohjeelliselle et-alueelle.

NRO 1
Traficom, 11.8.2023

Lausunto:

Vantaan kaupunki on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa koskien asemakaavan muutosta 002356, 52. Veromies / Muuran kaupunkikylät 1.
Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

Vastine:
Kiitos lausunnosta.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 2
Uudenmaan liitto, 30.8.2023

Lausunto:
Hei, ja kiitos lausuntopyynnöstä. Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta aiheesta.

Vastine:
Kiitos lausunnosta.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 3
Uudenmaan Ely-keskus, 31.8.2023

Lausunto:

Lausunto, asemakaavan muutosehdotus, Vantaa, Muuran kaupunkikylät 1, nro 002356
Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Muuran kaupunkikylät 1 asemakaavan muutosehdotuksesta (nro 002356). Uudenmaan ELY-keskus on antanut asemakaavamuutoksen laajempaa kokonaisuutta koskevan lausunnon 13.10.2022.

Meluntorjunta
Uudenmaan ELY-keskuksen aiempi lausunto on otettu osin huomioon. Kaava-alueelle aiheutuu ennustetilanteessa melua tie- ja raitiotieliikenteen sekä lentoliikenteen takia. Kaava-alueelle laaditun meluselvityksen perusteella suurimmat asuinrakennusten julkisivuille kohdistuvat päiväajan keskiäänitasot (68 dB) ovat Virkatien varren rakennusten ylimmissä kerroksissa. Meluntorjunnan näkökulmasta haastavimpia kortteleita ovat Virkatiehen rajoittuvat korttelit, joiden rakennuksissa kaikissa asuinkerroksissa ei ole melutason ohjearvot täyttävää julkisivua/aukeamissuuntaa.

Kaavassa on määrätty seuraavasti: "Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuva melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain eli 65 dB:n suuntaan."

ELY-keskus huomauttaa, että kaavassa suunnittelun lähtökohtana tulisi olla se, että kaikille asunnoille varmistettaisiin melutason ohjearvot täyttävä aukeamissuunta.

Ilmastovaikutukset
Asemakaavan ilmastovaikutukset on arvioitu lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden mukaisesti ja toimii hyvänä mallina tuleville asemakaavojen vastaaville selvityksille. Kaavaratkaisun ilmastovaikutukset on arvioitu kattavasti, ottaen huomioon rakentamisen ja käytön aikaiset päästöt. Selvityksessä on tuotu esimerkillisesti esiin käytetyt menetelmät ja lähtötiedot. Käytetyt päästökertoimet on valittu perustellusti. On erittäin hyvä, että arvioinnissa on vertailtu minimiskenaariota ja BAU-skenaariota. ELY-keskus katsoo, että minimiskenaariossa tehtävien toimenpiteiden eli maalämmön hyödyntäminen rakentamis- ja käyttövaiheessa, vähäpäästöisemmät materiaalivalinnat, energiatehokkuus ja sähköautojen käytön edistäminen vähentävät päästöjä huomattavasti. Kaavaratkaisusta jää kuitenkin vielä epäselväksi, edellytetäänkö näiden toimenpiteiden toteutumista. On hyvä asia, että kaavamääräyksiin on esimerkiksi sisällytetty vaatimus hiilijalanjälkilaskelmista, mutta uusiutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä betonia koskevat määräykset on muotoiltu niin, että niiden hyödyntämistä edellytetään vain osittain.

Vaikka kaikki selvityksen toimenpiteet toteutettaisiin, on kaavaratkaisu kaukana tavoitellusta hiilineutraaliudesta. Tehdyn selvityksen perusteella vähähiilisyyden saavuttaminen vaatii vielä merkittäviä lisätoimia. On huomattava, että jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa voidaan vielä vaikuttaa huomattavasti hiilijalanjälkeen ja muuhun kestävyyteen. Esimerkiksi rakenneratkaisuihin ja reittien laatuun liittyvillä yksityiskohdilla on todennäköisesti suhteellisen merkittäviä myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia. Näillä yksityiskohdilla on merkitystä etenkin Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta jo vuoteen 2030 mennessä, jonka saavuttamiseksi alueen kaavoituksesta on löydettävä vielä huomattavasti lisätoimenpiteitä.

Hulevesien käsittely
Kaavamääräyksiin on vesistöihin kulkeutuvien hulevesien laadun parantamiseksi syytä lisätä, että pysäköintiin osoitetuilta alueilta (LPA ja p alueet) hulevedet on käsiteltävä öljyn- ja hiekanerotuksella tai

vesien laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä ennen johtamista hulevesijärjestelmään. Kaavassa hulevesien hallinta toteutetaan mm. korttelikohtaisilla viivytysrakenteilla. Rakenteista ja niiden puhdistustehosta ei kuitenkaan esitetä tarkempaa kuvausta. Viivytysrakenteet voivat poistaa vesistä jonkin verran öljyhiilivetyjä ja muita ajoneuvoista peräisin olevia haitta-aineita, mutta rakenteesta riippuen osa voi kulkeutua eteenpäin, ja hulevesien yleisen nuhraantumisen vähentämiseksi vesien käsittelystä pysäköintialueilla on syytä antaa kaavassa lisämääräys.

Vastine:
Kiitos lausunnosta.

Melu
Virkatien kortteleiden melutilanteen haastavuus tunnistettiin jo kaavaluonnosvaiheessa ja asemakaavan muutoksen lähtökohtana on ollut löytää ratkaisu, joka mahdollistaisi kaikkien asuntojen avaamisen myös hiljaiseen suuntaan. Viitesuunnitelmassa on esitetty ratkaisu, jossa pääosa Virkatien asunnoista saadaan avautumaan myös sisäpihan hiljaiseen suuntaan. Kaupunkirakenteen ratkaisuksi on jo kaavaluonnosvaiheessa valikoitunut, mm. sisäpihan oleskelualueiden riittävän melutason varmistamiseksi, umpikortteli, joka kuitenkin aiheuttaa asuntojen avautumisen suunnitteluun haasteita. Kortteleiden kulmiin voi muodostua muutamia asuntoja, joiden avaaminen myös sisäpihan suuntaan on mahdotonta ja tästä syystä asuntojen avautumista ohjaava määräys, johon lausunnossa viitataan, on laadittu tämä seikka huomioiden. Viitesuunnitelmassa on joitakin kulma-asuntoja, jotka avautuvat Virkatielle sekä viereiselle poikkikadulle. Rakennussuunnitteluvaiheessa voidaan mm. seuraavin toimenpitein varmistaa näidenkin asuntojen avautuminen julkisivulle, jossa melun taso alittaa 65 dB. Ylimpiin kerroksiin, joissa meluhaitta on suurempi, sijoitetaan isoimmat asunnot, jolloin vähintään osa ikkunoista sijaitsee kauempana melulähteestä. Näihin haastaviin kortteleiden kulmiin voidaan sijoittaa asuntojen sijasta myös yhteistiloja tai esim. asukkaiden irtaimistovarastoja. Tarkemmassa suunnittelussa voidaan myös rakenteellisin keinoin vaikuttaa melun kulkeutumiseen poikittaiskadulla alueen sisäosiin, mm. poikkikadun suuntaan sijoittuvan parvekkeen tai Virkatien suuntaan sijoitettavalla rakennuksen umpi- tai meluseinän avulla, jolloin asunnon julkisivu ikkunoineen jää melukatveeseen. Lisäksi erillisellä kaavamääräyksellä varmistetaan asuntojen viilentäminen esim. koneellisesti.

Hiilineutraalisuus
Kaavaratkaisun suunnittelun lähtökohtana on ollut jo kaavaluonnosvaiheessa pyrkiä kaupunkirakenteellisesti suunnitelmaan, joka edistää kävelyä ja pyöräilyä, houkuttelee joukkoliikenteen käyttämiseen sekä keskittää pysäköinnin pysäköintilaitoksiin, jolloin autoliikennettä saadaan vähennettyä alueella ja mahdollistetaan maanvaraiset pihat. Lisäksi kaavalla edellytetään kaupunkivihreän toteuttamista kaikin mahdollisin keinoin (kasvikatot, katualueiden runsaat viheristutukset sekä hulevesien luonnonmukainen viivyttäminen julkisessa kaupunkitilassa, tonttivihreät ja taskupuistot rakennusten ja kadun välissä) ja pääosa nykyisistä metsäalueista on esitetty lähivirkistysalueeksi ja myös korttelialueelle sijoittuvia arvopuita on merkitty säästettäväksi mahdollisuuksien mukaan. Kaavaratkaisun myötä alueen kasvullinen pinta-ala tulee siis nykytilanteeseen verrattuna lisääntymään. Hiilineutraalisuuteen positiivisesti vaikuttavia asioita on siis huomioita jo kattavasti kaavaratkaisussa ennen alueelle laadittavaa hiilineutraalisuusselvitystä. Lähtökohta hiilineutraalisuusselvityksen tekemiseen on ollut ns. tavanomaista asuinaluetta (jossa esim. on kansipihat tai pysäköinti maanvarainen ja hajautettu, ei joukkoliikennettä) selvästi parempi.

Hiilineutraalisuusselvityksessä tehokkaimmiksi keinoiksi päästöjen vähentämiseksi nousivat maalämmön hyödyntäminen rakentamis- ja käyttövaiheessa, vähäpäästöisemmät materiaalivalinnat, energiatehokkuus ja sähköautojen käytön edistäminen. Asemakaavamuutoksen hiilineutraalisuusmääräykset on muotoiltu selvityksen pohjalta yhteistyössä maanomistajan kanssa ja ne antavat suuntaa siihen, miten päästään paremmin kohti hiilineutraalisuutta. Maalämmön osalta selvityksessä ei tutkittu sen potentiaalia niin tarkasti, että kaavassa voitaisiin edellyttää pelkästään maalämmön käyttämistä. Kaavamääräyksellä:

”Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.” tähdätään siihen, että tarkemmassa suunnitteluvaiheessa voidaan korttelikohtaisesti löytää paras yhdistelmä hyödyntää paikallisesti tuotettua energiaa. Vantaan Energia näkee myös tärkeänä, ettei kaavoihin tule määräyksiä, jotka estäisivät mahdollisesti tulevaisuudessa hiilineutraalin kaukolämmön käytön. Tämä kaavamääräys mahdollistaa kaukolämmön hyödyntämisen sekä myös kaukolämmön ja paikalla tuotetun energian (kuten maalämmön) hybridiratkaisut. Asemakaava edellyttää elinkaarikestävää ja energiatehokasta (vähintään A_{2018}-luokkaa) rakentamista sekä hiilijalanjälkilaskelmaa. Jo nämä ohjaavat osaltaan käyttämään rakentamisessa vähäpäästöisempiä materiaaleja, mitä vähähiilisen betonin käyttöä edellyttävä määräys vielä täydentää. Sähköautoilun edistämiseksi kaavamääräys edellyttää latauspistevalmiutta kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Riittävän latauspistemäärän vieminen kaavamääräykseksi nähtiin haastavaksi, jotta kaavamääräys ei esimerkiksi olisi heti jo vanhentunut. Sen vuoksi kirjattiin, että rakennuslupavaiheessa esitetään tästä laskelma sen hetkisten lakien ja ohjeiden mukaisesti. Näiltä osin katsomme, että kaavamääräykset edistävät tavoitteita, joilla päästään kohti hiilineutraalimpaa asuinaluetta. Lait ja asetukset, eivätkä myöskään rakennusteollisuus ja tekniset ratkaisut ole vielä siinä vaiheessa, että niistä saataisiin tukea todella tiukkojen kaavamääräysten perusteeksi.

Hulevesien käsittely

Ely-keskuksen esittämää määräystä hulevesien käsittelystä öljyn- ja hiekanerotuksella tai laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä ei kaupungin sisäisesti pidetä tarkoituksenmukaisena Muuran alueella. Muura ei ole pohjavesialuetta ja kaavan pysäköintialueilla pääosa liikenteestä on henkilöautoja. Pysäköintitalot katetaan, jolloin varsinaisesti käsiteltävää ja autoista likaantuvaa hulevettä ei synny. Katsomme, että kaava-alueella muodostuvat hulevedet ovat normaaleja kaupunkialueella syntyviä hulevesiä, jotka käsitellään kaupungin hulevesiohjelman ja hulevesien hallinnan toimintamallin mukaisesti ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiverkostoon.

Tarkistukset:

Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 4
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 31.8.2023

Lausunto:

Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Asemakaavaluonnoksen kaavaselostuksessa ja -määräyksissä on huomioitu Vantaan Energia Sähköverkot Oy muuntamotarpeet asemakaavan alueelle riittävän hyvin. Muuntamotarpeet tulee edelleen säilyttää.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Kiitos lausunnosta.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 5
HSY, 6.9.2023 (lausunnon toimittamiselle on myönnetty lisäaika)

Lausunto:

Asemakaavan muutos 002536, 52. Veromies
Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa:
”Kaavamuutosalue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa (kuva 1). Alue rajautuu pohjoisessa Plootukallion metsäalueeseen, idässä Lentoasemantiehen ja etelässä Virkatiehen. Lännessä aluetta rajaa Toinensavu ja sen länsipuoliset teollisuus- ja varastorakennusten tontit. Aviapolis-asema sijaitsee suunnittelualueen pohjoispuolella noin 500 m etäisyydellä. Alueen pinta-ala on noin 16,2 ha.

Tämä asemakaavan muutos on Muuran alueen ensimmäinen varsinainen asemakaava, joka on laadittu Muuran alueen kaavaluonnoksen pohjalta (052600). Asemakaava toteuttaa Aviapoliksen kaavarunkoa.

Asemakaavan muutoksella varaudutaan muuttamaan nykyiset teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet (T), puistoalueet (VP) ja suojaviheralueet (EV) asuinkerrostalojen (AK), keskustatoimintojen (C), toimitilarakennusten (KTY), yleisten rakennusten (Y), autopaikkojen (LPA) korttelialueiksi, virkistys- ja puistoalueiksi (VP, VL) sekä katu- ja torialueiksi.

Asuinkerrostalojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 68 200 k-m2, josta asumisen osuus on 67 700 k-m2 ja liiketilojen 500 k-m2. Keskustatoimintojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 19 100 k-m2, josta asumisen osuus on 17 400 k-m2 ja liiketilojen 1 700 k-m2. Yleisten rakennusten rakennusoikeus on 3 000 k-m2 ja toimitilarakennusten 21 000 k-m2. Kortteleiden rakentamisen määrä on yhteensä 111 300 k-m2. Lisäksi Ropinapihalle on osoitettu rakennusala 100 k-m2 kioskia tai muuta pientä rakennusta varten. Kaavan kokonaisrakennusoikeus on siis 111 400 k-m2. AK-kortteleiden tehokkuus on keskimäärin e=2,2, mutta tehokkuus vaihtelee välillä n. e=1,9-2,5. Y-korttelissa tehokkuus on n. e=0,4 ja C-kortteleissa n. e=2,4.

Hanke tiivistää kaupunkirakennetta, mikä on taloudellisuuden kannalta tärkeää. Se on myös joukkoliikenteen runkolinjan ja suunnitteilla olevan Vantaan ratikan linjan varrella sekä hyvin saavutettavissa kehäradan Aviapolis-asemalta. Hanke on kaupungin tavoitteiden mukainen.

Asemakaavan mukainen rakentaminen sekä Aviapoliksen alueen voimakas kehittyminen ja raitiotielinjan sijoittuminen alueelle edellyttävät olemassa olevien vesihuoltoverkostojen siirtämistä, kapasiteetin kasvattamista sekä uusien verkostojen rakentamista koko Muuran alueelle. Tarvittavia toimenpiteitä on esitetty Muuran kaavaluonnosvaiheessa Destian laatimassa Muuran alustavassa kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa sekä Afryn tekemässä Muuran alueen painepiiriraja - selvityksessä. Näiden selvitysten ratkaisut eroavat joiltain osin toisistaan, ja tämän vuoksi Ramboll on tarkistanut ja päivittänyt vesihuollon ratkaisuja koko Muuran alueelle tämän asemakaavatyön aikana.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa:

Jätehuolto
Kirkkonummen ja pääkaupunkiseudun uudet jätehuoltomääräykset ovat astuneet voimaan 1.11.2022. Muuran kaupunkikylien suunnitelmissa, pyydämme suunnittelijoita ystävällisesti tutustumaan uusiin jätehuoltomääräyksiin. Toimiva jätehuolto vahvistaa hyvää kiertotaloutta ja on asukkaiden arjessa tärkeä asumisviihtyvyyteen liittyvä asia. Uusissa jätehuoltomääräyksissä jätehuollon turvallisuus niin kuljettajien kuin asukkaidenkin näkökulmasta on myös nostettu aikaisempaa tarkemmin esiin. Pääkaupunki-seudun ja Kirkkonummen jätehuoltomääräyksiin voi tutustua tarkemmin HSY:n verkkosivuilla Jätehuoltomääräykset -

HSY. Tarvittaessa lisätietoja jätehuoltomääräyksistä ja opastusta jätehuollon suunnittelussa voi kysyä HSY:n asiantuntijoilta.

Jätehuoltomääräyksien ohella, pyydämme huomioimaan seuraavat jätehuollon käytännön järjestämiseen liittyvät seikat:

Jätehuollolle tulee varata kiinteistöltä tarpeeksi tilaa niin jätteiden lajittelun kuin itse keräyksen näkökulmasta. On tärkeää huomioida, että kouluilla, asukkailla ja liikeyrityksillä on erilaisia tarpeita jätehuollon osalta. Jätteiden kuormaus on suunniteltava siten, ettei liikenne pysähdy tyhjennystyön ajaksi. Arkikokemuksemme mukaan ajoreitin katkaiseminen hankaloittaa tyhjennystyön sujuvuutta ja lisää kuljettajien työn henkistä kuormittavuutta. Suositeltavaa on, että suunnitelmissa myös itse jäteautolle olisi varattu rauhallinen paikka pysähtyä tyhjennystyön ajaksi.

Vesihuolto
Kaavamuutosalueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee rakennettua vesihuoltoa. Sekä Toisellasavulla että Virkatiellä sijaitsee runkovesijohto, materiaaleiltaan valurautaa ja muovia. Jakeluverkostoa ja keräilyviemäreitä sijaitsee Toisellasavulla ja Virkatiellä. Asutusta ei alueella nykyään ole, vaan rakennettu vesihuolto palvelee alueella sijaitsevaa yritystoimintaa.

Asemakaavamuutos edellyttää johtosiirtoja ja runsaasti vesihuollon uudisrakentamista. Virkatien runkojohdon kapasiteettia tulee kasvattaa, ja Toisensavun nykyinen runkovesijohto saa rinnalleen toisen runkojohdon. Asemakaavamuutos ei edellytä johtokujien merkitsemistä kaavakarttaan.

Aiemmin laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma on päivitetty kevään ja kesän 2023 aikana. Vesihuollon rakentamiskustannusten arvioidaan koko Muuran kehittämisalueella olevan aiemmin arvioidun 3,3 M€ sijasta 5,8 M€. Kaavamuutosalueen osuudeksi arvioidaan alustavasti 2–2,5 M€.

Toisensavun paineenkorotusaseman piha-alue on asemapiirustuksen mukaan 15 m x 33 m. Kaavakarttaan merkityn et-alueen on oltava vähintään yhtä suuri.

Vastine:
Kiitos lausunnosta. Jätehuollon toimivuutta ja ratkaisuja on mietitty asemakaavanmuutoksen laadinnan yhteydessä. Perusratkaisuna on keskittää korttelin jätepisteet kortteleiden porttikongien yhteyteen, jolloin koko korttelin jätteet saadaan tyhjennettyä samasta paikasta ja kävelyyn ja pyöräilyyn varatut alueet säilyvät ilman autoliikennettä. Jäteauton pysähtymispaikka tyhjennyksen aikana olisi tällöin esim. porttikongissa, jolloin se ei vaikuta muuhun liikenteeseen. Jätehuollon toteutusratkaisut tarkentuvat rakennuslupavaiheessa.

Toisensavun paineen korotusasema sijoittuu nykytilanteessa Toisensavun varteen siten, että asemapiirroksessa on mukana kadulta piha-alueelle kulkeva kulkuväylä. Muuran kaavaluonnoksessa 052600 on kuitenkin esitetty Toisensavun leventämistä siten, että tulevaisuudessa nykyinen aseman kulkuväylä on katualueella. Varsinainen paineenkorotusasemarakennus pihan rakenteineen sijoittuu kokonaisuudessaan kaavan mukaiselle ohjeelliselle et-alueelle. Tästä syystä et-aluetta ei ole tarpeen suurentaa kaavakartalla.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

002356 MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 1

VEROMIES



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 24.10.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002356. Kaavoitus on tullut vireille 12.12.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 52132–52138 ja 52144 sekä katu-, tori- ja virkistys- ja liikennealueet kaupunginosassa 52, Veromies.

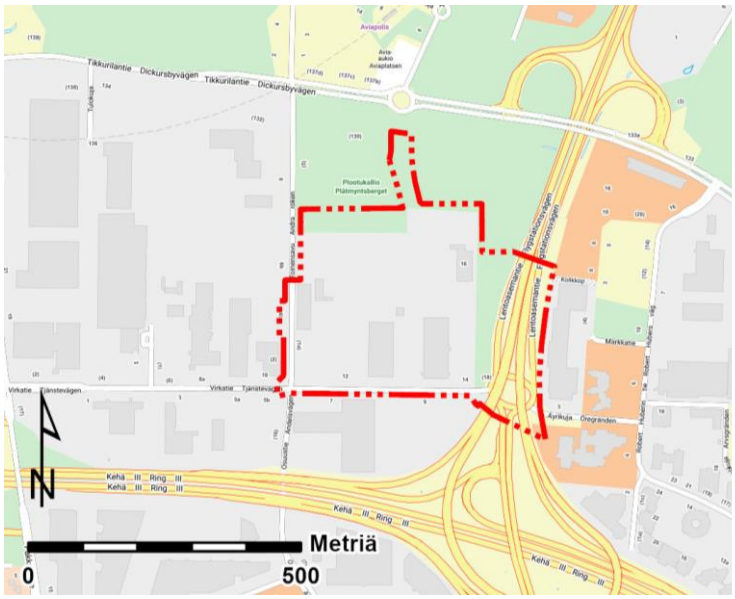
Kaava koskee kumoutuvissa asemakaavoissa korttelia 52104 sekä katu-, liikenne- virkistys- ja suojaviheralueita.

Asemakaavan muutoksen myötä alue muuttuu teollisuus- ja varastoalueesta sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueeksi. Alueelle osoitetaan kaupunkimaisia asuinkortteleita asuntoineen reilulle 1700 asukkaalle, keskustatoimintojen, toimitilarakennusten ja yleisten rakennusten korttelialueita sekä virkistysalueita. Toimintojen sekoittuneisuutta alueella lisätään keskittämällä asuinkortteleiden kivijalkaan liiketilat, asukkaiden yhteistilat, harrastustilat sekä mahdolliset työtilat. Julkisina palveluina alueelle toteutetaan päiväkoti. Muuran puistoalueista kaavoitetaan virkistysalueeksi tällä asemakaavalla suurin osa Plootukallion metsäalueesta sekä Kahinapuisto, jotka ovat yhdessä Muuraa ja Huberilaa yhdistävän puistosillan kanssa merkittäviä koko Veromiehen mittakaavassa.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus, sekä ratikan katualueiden osalta esisopimuksia.

Kaavan laatija: Charlotta Tanner, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; charlotta.tanner@vantaa.fi, p. 050 312 1840

Kaava-alueen sijainti



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti. Asemakaava-alueen rajaus punaisella pistekatkoviivalla (Vantaan kaupunki, 17.3.2023).

Kaavamuutosalue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa (kuva 1). Alue rajautuu pohjoisessa Plootukallion metsäalueeseen, idässä Lentoasemantiehen ja etelässä Virkatiehen. Lännessä aluetta rajaa Toinensavu ja sen länsipuoliset teollisuus- ja varastorakennusten tontit. Aviapolis-asema sijaitsee suunnittelualueen pohjoispuolella noin 500 m etäisyydellä. Alueen pinta-ala on noin 16,2 ha.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Muuran maanomistajista Sponda Oy on jättänyt asemakaavan muutoshakemuksen vuoden 2017 syksyllä loppupuolella (Kiinteistö Oy Vantaan Omega, Virkatie 12–16, kaavanro 002356)
- Koko Muuran alueelle laadittu asemakaavaluonnos Muuran kaupunkikylät (nro 052600) valmistui alkusyksystä 2022 ja oli nähtävillä 14.9.-13.10.2022. Lausuntoja kaavaluonnoksesta saatiin 9 kpl.
- Kaavaluonnoksen valmistuttua laadittiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma Spondan ja Sagaxin omistuksessa oleville alueille sisältäen koulutontin ja etenkin ratikankatualueiden osalta osia myös Logicorin ja Avia Real Estaten/Finavian kiinteistöistä.
- Kaavoitus tuli vireille 12.12.2022.
- Mielipiteet asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 1.2.2023 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.
- Kevään 2023 tarkennettiin viitesuunnitelmia sekä vesihuollon ja katujen yleissuunnittelua.
- Aikataulullisista syistä päätettiin viedä käsittelyyn varsinaisena asemakaavan muutoksena ensimmäisenä ratikan katualueet sekä Spondan alueelle sijoittuvat kortteli-, katu- ja puistoalueet. Näin ollen Muuran kohdalle ei laadita erillistä ratikan asemakaavaa ja Sagaxin puolen asemakaavan suunnittelu aikataulutettiin syksylle 2023.
- Spondan alueen viitesuunnitelman valmistuttua tarkennettiin kaavaluonnosvaiheen asemakaavakarttaa sekä määräyksiä.
- Lisäselvityksinä kevään aikana laadittiin Kehäradan tärinä- ja runkomeluselvitys koko Muuran alueelle, Hiilineutraalisuusselvitys Spondan korttelialueille sekä tarkentava meluselvitys Spondan alueelle.
- Viitesuunnitelma valmistui toukokuussa 2023.
- Asemakaavan muutosehdotus asetettiin nähtäville 28.6.-28.8.2023. Lausuntoja pyydettiin 12 kpl ja niitä saatiin 5 kpl.
  Nähtävilläolon jälkeen kaavaan tehtiin muutamia teknisiä tarkistuksia ja lisäyksiä.
- Vantaan ratikka:
  - Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
  - 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.
  - Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 3 Pakkalan kaava-aluetta 002464 koskevaa palautetta.
  - Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
  - Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 4.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.-12.4.2022, 19.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022 sekä 2.11.2022 ja ne esiteltiin 30.11.-13.12.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
  - Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 6.4.2022 ja 15.11.2022 (koko ratikan linja).

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 7
2. Lähtökohdat 9
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 9
2.2 Suunnittelutilanne 22
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 38
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 38
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 38
3.3. Asemakaavan tavoitteet 43
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 46
4. Asemakaavan kuvaus 48
4.1 Kaavan rakenne 48
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 51
4.3 Aluevaraukset 53
4.4 Kaavan vaikutukset 65
4.5 Ympäristön häiriötekijät 74
4.6 Nimistö 76
5. Asemakaavan toteutus 77
6. Kaavatyöhön osallistuneet 77
7. Asemakaavan seurantalomake 79
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 81
9. Muu suunnitelma-aineisto 98

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake
- Asemakaavakartta 1:2000 ja kaavamääräykset
- Havainnekuva 1:1500
- Kortteleiden vihertehokkuuslaskelmat
- Kortteleiden väripaletit
- Viitesuunnitelma: Aviapolis, Muura Sponda, Arco 6.10.2023 (erillisenä liitteenä)
- Meluselvitys, 002356 Muuran kaupunkikylät 1 asemakaavan muutos, Sitowise 10.5.2023 (erillisenä liitteenä)
- Hiilineutraalisuusselvitys Muuran kaupunkikylät - asemakaavamuutos 002356, Raksystems Insinööritoimisto Oy, Green Building Partners Oy, 14.4.2023 (erillisenä liitteenä)
- Muuran taidekonsepti, Vantaan kaupunki, Maya Syrjälä 3.4.2023 (erillisenä liitteenä)
- Koonti Muuran kaavaluonnoksen 052600 lausunnoista ja mielipiteistä (erillisenä liitteenä)

- Koonti asemakaavamuutoksen 002356 osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteistä (erillisenä liitteenä)
- Koonti asemakaavanmuutosehdotuksen 002356 lausunnoista (erillisenä liitteenä)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALI

- Aviapoliksen kaavarunko, kaupunginvaltuusto 18.4.2016
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, Muuran kaupunkikylät 1 002356, päivitetty 3.4.2023
- Asemakaavan muutosluonnos, Muuran kaupunkikylät 052600, 23.8.2022 (kaavakartta ja selostus)
- Muuran kunnallistekninen yleissuunnitelma, suunnitelmaselostus ja liitteet, Destia 22.3.2022
- Vedenjakeluverkostomallinnukset, Muuran painepiiriraja, 101017385-001-Alue 5, Afry 5.1.2022
- Muuran KTYS päivitys ja Aviapoliksen VHYS tarkistukset, Ramboll 15.8.2023
- Meluselvitys, 052600 Muuran kaupunkikylät, asemakaavaluonnos, Sitowise 23.6.2022
- Muuran julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma, Ramboll 3/2023
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko, selostus, KALA 17.1.2023, kaupunginhallitus 30.1.2023
- Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021, Koosteraportti. Faunatica. Faunatican raportteja 38/2021
- Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. Olli Manninen ja Marko Nieminen. 7.2.2020. Faunatican raportteja 1/2020
- Vantaan ratikan yleissuusuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Tärinä- ja runkomeluselvitys, Vantaan ratikka, Lentokenttä-Tikkurila, Sweco, 17.2.2023
- Kehärata, Rakentaminen rautatietunnelin läheisyyteen ennen radan käyttöönottoa ja käytön aikana. Yleisiä ohjeita louhinta- ja kalliorakentamistöihin. Pyöry Finland Oy 4.4.2014
- Muura area new town plan amendment, Rock mechanical evaluation of planned residential buildings above Kehärata rock tunnel. Ramboll 12.4.2022
- Monimuotoinen, kestävä ja vastustamaton Aviapolis – Avipoliksen keskustan kaupalliset palvelut ja työpaikat -selvitys. Loppuraportti 7.6.2021. Real Idea
- Veromiehen uusi nimistö, Mikko Sandström, Kaupunkisuunnittelu, 25.5.2018
- Aviapoliksen liikenneverkkoselvitys ja alustava yleissuunnitelma, Sitowise Oy, Flou Oy, 7.1.2020
- Aviapolis-kaavarungon liikennesuunnitelma, Ramboll, maaliskuu 2016
- Aviapoliksen kaavarungon nro 052200, Veromies, tie- ja katuliikenteen meluselvitys. Huhtikuu 2016, Ramboll
- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040, Vantaan kaupunkisuunnittelu 27.10.2015, kaupunkisuunnittelulautakunta 9.11.2015
- Aviapolis, Veromiehen verkot, 052700, Vantaan kaupunki, Kaupunkisuunnittelu, 2018
- Raide-Jokeri 3, Alustava yleissuunnitelma 23.2.2018, Vantaan kaupunki ja Trafix Oy

- Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet, Veromies ja Pohjois-Pakkala-selvitys 053100, Vantaan kaupunki, Asemakaavoitus 13.12.2022
- Tärinä- ja runkomeluselvitys. Muuran alue, Vantaa, A-Insinöörit 5.4.2023
- Hiilineutraalisuusselvitys, Muuran kaupunkikylät - asemakaavamuutos 002356, Raksystems Insinööritoimisto Oy, Green Building Partners Oy 14.4.2023
- Muuran taidekonsepti, Vantaan kaupunki, Maya Syrjälä 3.4.2023
- Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Toinensavu ja Muuranaukio välillä Artuakatu - Virkatie, 58675-1. Ramboll Oy (29.9.2022).
- Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Muuranraitio välillä Plootukatu - Muuranaukio, 58676-1. Ramboll Oy (29.9.2022).
- Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Plootukatu välillä Tikkurilantie - Muuranraitio, 59171-1. Ramboll Oy (29.9.2022).
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
    - Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
    - 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 ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
    - Vantaan ratikan läntisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco, 23.5.2022.
    - Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.3.2023.
    - Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
    - Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022.
    - Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki
    - Vantaan ratikan hankesuunnitelma, 3.4.2023 (hyv. kh 8.5.2023), Vantaan kaupunki ja WSP

1. TIIVISTELMÄ

Tämä asemakaavan muutos on Muuran alueen ensimmäinen varsinainen asemakaava, joka on laadittu Muuran alueen kaavaluonnoksen pohjalta (052600). Asemakaava toteuttaa Aviapoliksen kaavarunkoa. Mukana suunnittelussa ovat olleet alueen maanomistajat: Sponda Oy, Sagax Finland Oy ja Avia Real Estate Oy sekä Spondan konsulttina arkkitehtitoimisto Arco Architecture Company.

Suunnittelualue koostuu nykyisellään pääosin teollisuus- ja varastorakentamisen alueista sekä sen pohjoisosissa säilyneestä Plootukallion metsäalueesta. Pinta-alaltaan suunnittelualue on noin 16,2 ha.

Muuran alueesta rakentuu kaavoituksen myötä tunnistettava ja viihtyisä, yhteisöllisistä kaupunkikylistä koostuva uusi asuinalue, johon toimintojen sekoittuneisuutta tuovat toimitilarakentaminen ja julkiset palvelut sekä Muuran keskustan kaupalliset palvelut. Suunnittelun päätavoitteina on ollut muodostaa Muuraan yhteisöllisyyttä tukevaa kaupunkirakennetta, kaupunkikyliä, joiden kaupunkitila on elämyksellistä, arkkitehtuuri tunnistettavaa, liikkuminen älykästä ja toimitilojen suunnittelussa tähdätään tulevaisuuteen. Tällä asemakaavalla kaavoitetaan Muuran asuinkortteleista ja päiväkodista muodostuva syksykylä aukioineen ja katualueineen, Lentoasemantien varren toimitilakortteli sekä Muuran keskustan itäpuolen korttelit kaupallisine palveluineen (osa sydäntalvikylää), Muuranaukio sekä Vantaan ratikan katualueet Muurassa.



Kuva 2. Ilmakuva Muuran kaavaluonnoksen alueesta idästä katsottuna (Muuran kaavaluonnos, Arco&Inaro). Asemakaavan muutosalueen likimääräinen raja punaisella pisteviivalla.

Alueen arkkitehtuuri on leikkisää, värikästä ja kodikasta. Kaupunkikuvaa hallitsevat erityisesti harjakatot sekä värikkäät julkisivut. Muurassa asuinkorttelit on ryhmitelty korttelikokonaisuuksiksi, kaupunkikyliksi. Jokaiselle kaupunkikylälle luodaan tunnistettavaa ja omaleimaista identiteettiä kylien oman teeman, vuodenajan avulla. Suunnittelualueen keski- ja itäosiin sijoittuu syksyteemainen kaupunkikylä ja länteen, Muuran keskustan alueelle, osa sydäntalviteemaisesta kylästä. Kylän

vuodenaika näkyy rakennusten julkisivuväripaletissa, kasvillisuudessa ja kylän omana katupuuna, kadun kalusteissa ja mm. kylän kohtaamispaikkana toimivien aukioiden toiminnallisuudessa. Toisensavun ja Virkatien risteykseen sijoittuvasta Muuran keskustasta aukioineen suunnitellaan koko Muuran alueen aktiivinen solmukohta, jonne keskittyvät joukkoliikenteen pysäkit, alueen kaupalliset palvelut sekä kahvilat ja ravintolat. Asemakaavan muutoksessa varaudutaan myös päivittäistavarakaupan sijoittumiseen Muuranraitin varrelle keskustan itäpuoliseen kortteliin.

Kaupunkitilasta muodostuu umpikorttelien myötä tiivistä ja kaupunkimaista, mutta vehreyttä saadaan runsaasti kortteleiden taskupuistojen sekä reittien ja aukioiden monipuolisten istutusten avulla. Elävyyttä kaupunkitilaan tuodaan kivijalkaan sijoittuvien liike-, työ- ja asukkaiden yhteistilojen sekä maantasoasumisen keinoin. Muuran keskiosaan muodostuu erilaisten puistoalueiden kokonaisuus, ns. kyläpuisto, jonka merkittävin osa on metsäisenä säilytettävä Plootukallio (asemakaavan muutoksessa mukana suurin osa Plootukallion tulevasta virkistysalueesta).

Muura on kävely-ystävällinen ratikkakaupunki. Ratikan lisäksi myös kaikki muut joukkoliikenteen vaihtoehdot ovat käytettävissä, ja suunnittelussa on keskitytty erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä sujuviin ja houkutteleviin reitteihin. Autoliikenne on keskitetty pääosin kokoojakaduille ja muutamille tonttikaduille, jolloin on saatu rauhoitettua kaupunkikylien sisäosat kokonaan kävelylle ja pyöräilylle. Tärkein kävelyn ja pyöräilyn reitti alueella on ns. kaupunkiraitti, joka yhdistää kaikki kylät toisiinsa sekä toimii sujuvana yhteytenä Muuran keskustaan. Alueen kortteleiden pysäköinti keskitetään pääosin LPA-kortteleihin rakennettaviin pysäköintilaitoksiin, mikä mahdollistaa rehevien maanvaraisten sisäpihojen toteuttamisen. Pysäköintitaloista suunnitellaan monikäyttöisiä reittejä ja kaupunkitilaa elävöittäviä rakennuksia.

Resurssiviisaus ja ekologisuus näkyvät alueella mm. kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosimisena, resurssiviisaina ratkaisuina rakentamisessa, kasvikattoina, kaupunkivihreän eri ratkaisuina sekä puistojen ja katualueiden hulevesien hallinnan toteuttamisena luonnonmukaisin menetelmin.

Asuinkerrostalojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 68 200 k-m^2, josta asumisen osuus on 67 700 k-m^2 ja liiketilojen 500 k-m^2. Keskustatoimintojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 19 100 k-m^2, josta asumisen osuus on 17 400 k-m^2 ja liiketilojen 1 700 k-m^2. Yleisten rakennusten rakennusoikeus on 3 000 k-m^2 ja toimitilarakennusten 21 000 k-m^2. Kortteleiden rakentamisen määrä on yhteensä 111 300 k-m^2. Lisäksi Ropinapihalle on osoitettu rakennusala 100 k-m^2 kioskia tai muuta pientä rakennusta varten. Kaavan kokonaisrakennusoikeus on siis 111 400 k-m^2. AK-kortteleiden tehokkuus on keskimäärin e=2,2, mutta tehokkuus vaihtelee välillä n. e=1,9-2,5. Y-korttelissa tehokkuus on n. e=0,4 ja C-kortteleissa n. e=2,4.

Asemakaavan muutoksella varaudutaan muuttamaan nykyiset teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet (T), puistoalueet (VP) ja suojaviheralueet (EV) asuinkerrostalojen (AK), keskustatoimintojen (C), toimitilarakennusten (KTY), yleisten rakennusten (Y), autopaikkojen (LPA) korttelialueiksi, virkistys- ja puistoalueiksi (VP, VL) sekä katu- ja torialueiksi.

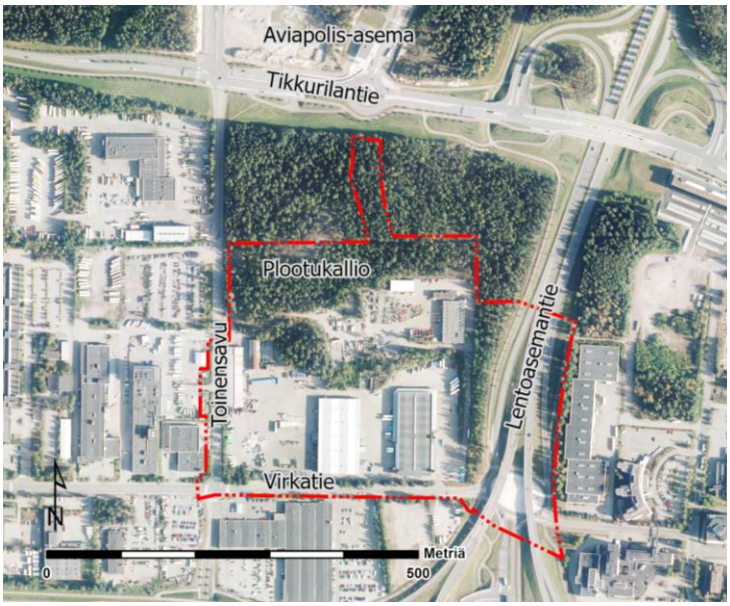
Hanke tiivistää kaupunkirakennetta, mikä on taloudellisuuden kannalta tärkeää. Se on myös joukkoliikenteen runkolinjan ja suunnitteilla olevan Vantaan ratikan linjan varrella sekä hyvin saavutettavissa kehäradan Aviapolis-asemalta. Hanke on kaupungin tavoitteiden mukainen.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Veromieheen, Helsinki-Vantaan lentoaseman kainaloon, on 1950-luvulta lähtien rakennettu Vantaan laajinta, yhtenäistä työpaikka- ja varastoaluetta (kuva 3). Kaupunginosaa halkovat ja sivuavat tiet ovat ajan kuluessa laajentuneet ja muuttuneet maisemaa hallitseviksi elementeiksi niin äänimaailmaltaan kuin leveydeltään. Alue on täyttynyt suurimittakaavaisista rakennuksista sekä asvaltoiduista pinnoista. Katuverkko on harva ja korttelikoko valtaisa.



Kuva 3. Ilmakuva suunnittelualueesta v. 2021. Punaisella pistekatkoviivalla asemakaava-alueen rajaus. (Vantaan kaupunki, 17.3.2023)

Suunnittelualue on pääosin 1970- ja 1980-luvuilla rakentunutta teollisuus- varastorakennusten aluetta. Alueen pohjoisosa ulottuu osittain alueella säilyneen metsäisen ja kallioisen Plootukallion alueelle.

Alue sijoittuu lähimmillään alle kilometrin etäisyydelle Helsinki-Vantaan lentoasemasta. Alueen rakentamisessa tulee huomioida sekä lentoaseman esterajoituspinnat (+100 m(N2000)) sekä mahdollisen lentoesteluvan tarve.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Suunnittelualue sijoittuu laajan reunamuodostumaselänteen ja laajan savitasangon saumaan siten, että alueen pohjoisosa sijoittuu selänteelle (kalliota ja moreenia) ja eteläosa savitasangolle, jossa paikoitellen esiintyy pieniä moreeni kumpareita.

Maastonmuodoiltaan alue on loivasti kumpuilevaa. Maaston korkein kohta on metsäisen Plootukallion huippu. Maanpinnan korot vaihtelevat +56 metristä +29 metriin merenpinnan yläpuolella (N2000, GK25FIN). Maisemallisesti hienoin kohde alueella on Plootukallio ja sen laen laaja avokallio. Kalliolta avautuu mm. näkymiä Toisensavun länsipuolelle. Kallion alapuolella, mm. etelä-kaakkois-reunalla on hienoja isoja lohkareita. Muuran alueelta on selvitetty myös arvokkaita puita sekä Plootukallion kallion reunoja.

Kasvillisuus ja eläimistö

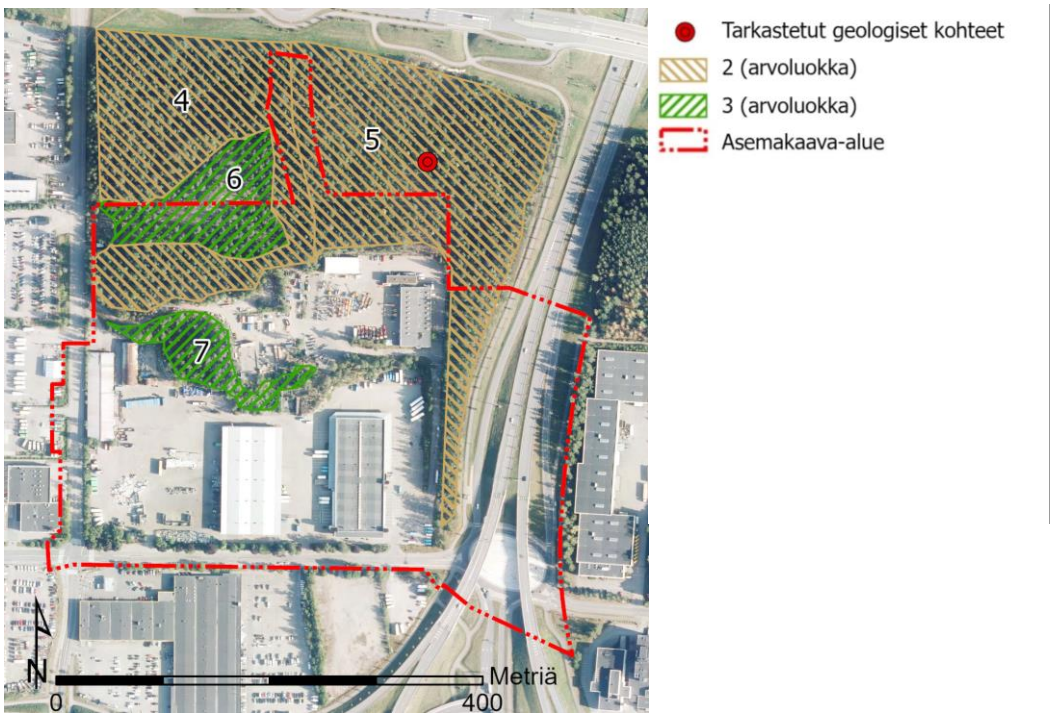
Veromiehen kaupunginosa on nykyisin ennen kaikkea yritysalue, jossa luonnolle on jäänyt tilaa varsin vähän. Muuran Plootukallion alue on yksi suurimmista Veromiehen rakentamiselta säästyneistä metsäalueista (kuvat 4–6).





Kuvat 4–6: Kuvia Plootukalliolta (Tanner 2019).

Vantaan ratikan kaavarungon luontoselvityksessä (Faunatica 2021) tutkittiin myös Muuran alueelta luontoarvot. Alueelta selvitettiin luontotyypit, geologiset kohteet sekä lahokaviosammaleen, linnuston, lepakoiden ja liito-oravan esiintyminen (kuvat 7 ja 8). Liito-oravaa ei alueelta havaittu.



Kuva 7. Luontoarvot sekä -tyypit arvoluokittain ja tarkastetut geologiset kohteet (Faunatica 2021).

Luontotyypit ja geologiset kohteet

Luontotyypiltään arvoluokkaan 2 pääosin määritelty Plootukallio (kartalla kohteet 4 ja 5) on laajin yhtenäinen metsäalue ratikan kaavarungon luontoselvitysalueella. Metsän luonnontila on heikentynyt harvennuksissa. Kohteella on kuitenkin monia luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita rakennepiirteitä ja lajistoarvoja. Kuusi on alueen valtapuu, mutta kallioiden liepeillä ja luoteisosassa mäntyä on runsaammin, myös kookkaita ylismäntyjä. Kohteella on myös runsaasti eri ikäistä ja kokoista lahopuuta, joilta tavattiin lahokaviosammaleen itujyväsryhmiä. Monimuotoisuuden

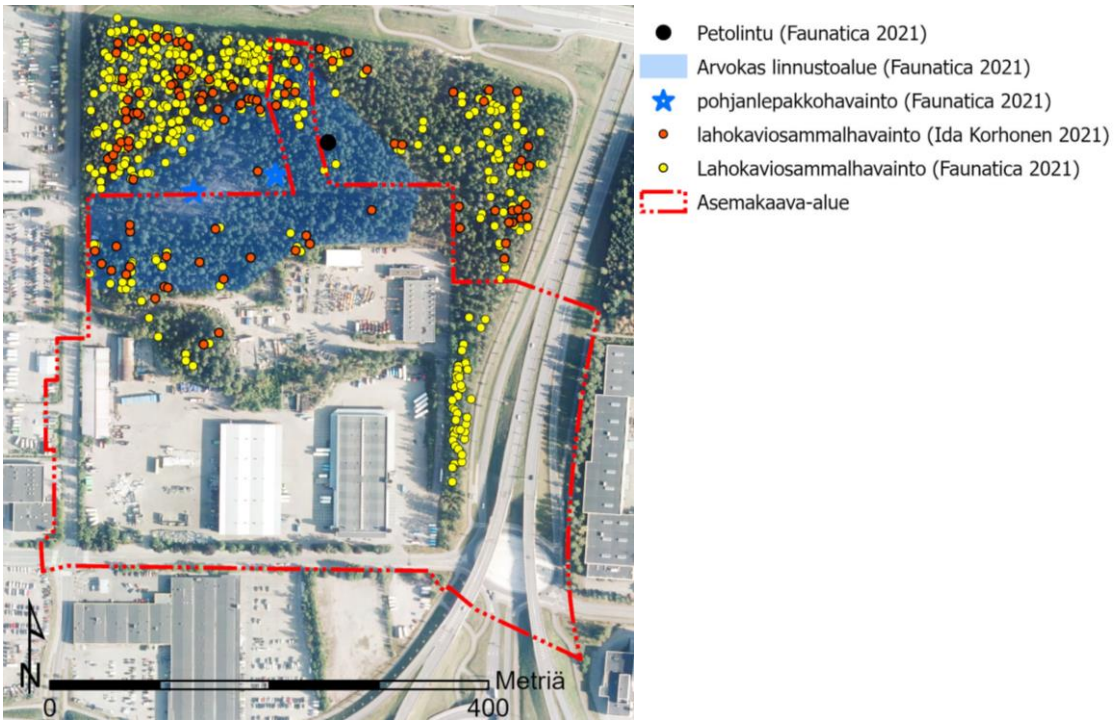
arvoa alueella lisää paikoittainen soistuneisuus. Kohteen luontotyyppi on varttunut havupuuvaltainen tuore kangas, valtakunnallisesti silmällä pidettävä ja Etelä-Suomessa vaarantunut luontotyyppi ja täyttää METSO-kohteen valintaperusteet. Kohde ei kuitenkaan täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteerejä.

Luokkaan 3 määritelty kohde 7 on myös luontotyypiltään tuoretta kangasta, ja kohde 6 (Plootukallion huippu) taas edustaa kalliometsää ja avokalliota.

Lahokaviosammal

Osa Plootukallion alueesta on koko Vantaalle laaditussa lahokaviosammaleen esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelmassa (Faunatica 2020) luokiteltu taustatietojen tulkinnan perustella lahokaviosammaleelle soveliaaksi alueeksi, johon kohdistuu kuitenkin korkea uhka alueelle suunnitellun maankäytön vuoksi. Selvityksessä lahokaviosammaleen suotuisan suojelutason on todettu toteutuvan Vantaalla ilman näitä potentiaalisia korkean uhkan alueita.

Ratikan kaavarungon luontoselvityksessä alueelta havaittiin lahokaviosammaleen itiöpesäkkeitä ja itujyväsryhmiä. Kaikki ratikan kaavarungon alueelta havaitut esiintymät saivat kuitenkin laajan vertailuaineiston keskiarvoa heikommat pistemäärät ja selvityksessä todetaan, että tällä perusteella ne eivät ole lahokaviosammaleen suotuisan suojelutason kannalta merkittäviä kohteita.



Kuva 8. Luontoarvoja Muuran suunnittelualueella.

Linnusto ja lepakot

Plootukallion lintujen lajimäärä ja tiheys ei ole kovin suuri, mutta alue on otettu mukaan selvitykseen, siellä pesivän varpushaukan vuoksi. Varpushaukka ei ole uhanalainen laji, mutta se on ainoa ratikan kaavarungon luontoselvityksessä havaittu pesivä petolintu. Pesä sijaitsee Muuraan suunnitellun ratikkalinjan kohdalla, aivan asemakaava-alueen itäpuolella. Laji ei yleensä käytä samaa pesää kuin korkeintaan pari vuotta peräkkäin, mutta rakentaa todennäköisesti uuden pesän lähistölle, mikäli reviiri säilyy alueella. Muita Plootukallion alueelle havaittuja, eritysesti huomioitavia lajeja olivat puukiipijä, sirittäjä ja kuusitiainen.

Plootukallion alueella tehtiin kaksi yksittäistä havaintoa pohjanlepakosta, jotka sijoittuvat asemakaava-alueen ulkopuolelle.

Vesistöt ja vesitalous

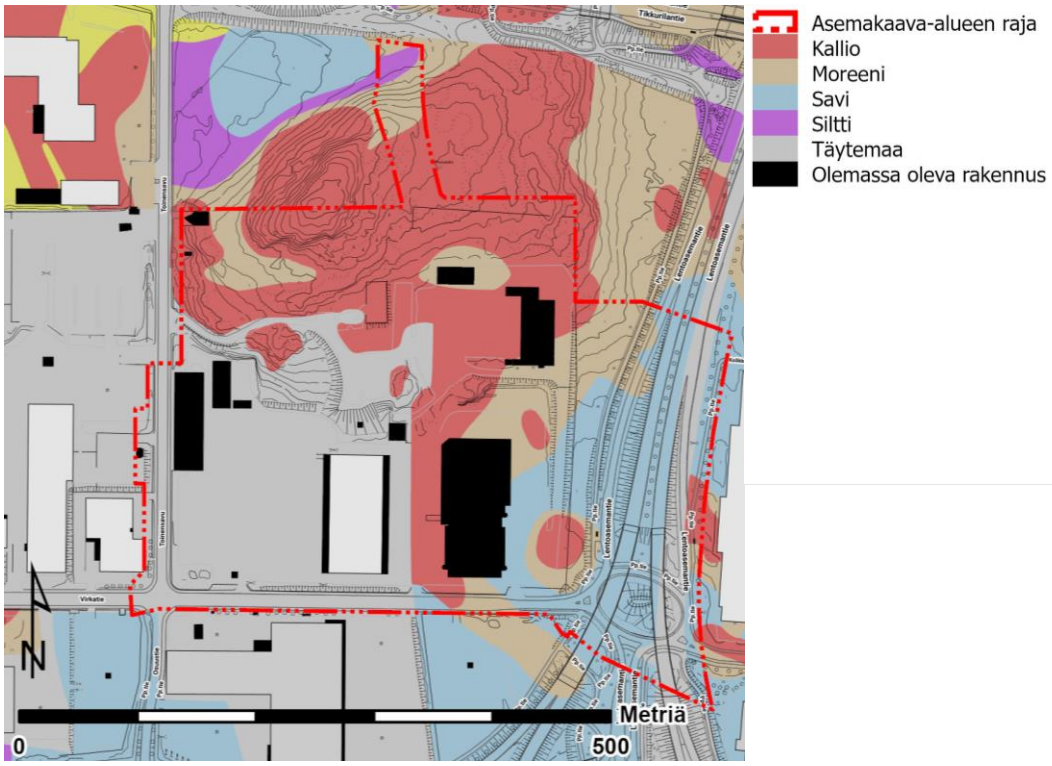
Kaavamuutosalue on nykytilanteessa pääosin rakennettua teollisuus-, logistiikka- ja katualuetta, ja suurin osa tontinosista on vettä läpäisemättömiä asfaltoituja pysäköinti- tai piha-alueita. Plootukallio on ainoa suurempi metsäinen alue, mutta sielläkin kallioinen maaperä vähentää veden imeytymisen mahdollisuuksia. Alue kuuluu Vantaan pienvesien valuma-aluerajaukseltaan Kirkonkylänojan valuma-alueeseen.

Kaava-alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maaperäkartan (kuva 9) mukaan suunnittelualueen pintamaa (0–1 m) on pääosin lounaassa täyttöä, pohjois- ja keskiosissa moreenia ja kalliota sekä kaakkoisosissa savea ja täyttöä.

Koko Muuran alue sijoittuu pohjatutkimusten mukaan pääosin kitkamaalle ja kairaukset ovat ulottuneet n. 0,5–4 m syvyydelle maanpinnasta. Alueella on tehty pohjatutkimuksia pääasiassa katualueilla.



Kuva 9. Asemakaava-alueen maaperäkartta (Vantaan kaupunki, 17.3.2023).

Pohjatutkimusten mukaan Toisensavun eteläosassa pintamaan (0–1 m) alla on noin 2–9 m paksu kerros savea/silttiä. Saven ja siltin alla maakerrokset vaihtuvat hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystämään pohjamoreeniin. Kairaukset ovat päättyneet pääosin kiveen tai kallioon noin 4,2–10,8 m syvyydellä maanpinnasta. Kaksi kairausta on päätetty määräsyvyyteen 10,2 ja 13,5 m syvyydellä maanpinnasta.

Pohjavesi on mitattu (mittauspiste Toisensavun pohjoispäässä) viimeisen kymmenen vuoden aikana tasovälillä 36,3–38,2, eli noin 0,6–2,5 m syvyydellä maapinnasta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan kitkamaa-alueella rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Savi- ja silttialueilla suositeltu perustamistapa on paalutus. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

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

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Veromiehen kaupunginosassa asui vuoden 2020 alussa 1078 henkeä. Alueen asunnot keskittyvät Aerolan asuinalueelle sekä Perintötielle rakentuneisiin uusiin asuinkohteisiin. Veromiehessä on vähemmän 0–6-vuotiaita (8 %), 7–15-vuotiaita (3 %) sekä yli 65-vuotiaita (5 %) kuin Vantaalla keskimäärin, mutta työikäisten (16–64-vuotiaiden) osuus sen sijaan on reilusti suurempi kuin Vantaalla keskimäärin, 83 %. Koko Aviapoliksen suuralueen asukasluku oli 20 023 henkeä, missä kasvua on reilut 1190 henkeä viimeisen 5 vuoden aikana.

Perheellisiä asuntokuntia Veromiehessä on vähemmän kuin Vantaalla keskimäärin, mikä näkyy pienasuntovaltaisuutena. Veromiesläisten keskitulot ovat hieman keskimääräistä pienemmät, vaikka työllisten osuus on suurempi. Asuntotuotannosta puolet on omistusasuntoja, puolet vuokra-asuntoja. Lentokentän läheisyyden luoma kansainvälinen ilmapiiri näkyy myös väestössä, sillä asukkaista joka neljäs on ulkomaan kansalainen. Vieraskielisten osuus onkin kasvanut jyrkästi viimeisen 10 vuoden aikana 13,6 %:sta 37,9 %:iin.

Aviapoliksen kaavarungossa on varauduttu noin 20 000 uuden asukkaan sijoittumiseen Veromiehen alueelle. Lukua on myöhemmin tarkistettu asemakaavoituksen edetessä ja tämänhetkinen arvio on, että uusia asukkaita Veromieheen sijoittuisi 25 000–26 000. Muuran kaavaluonnosalueelle on arvioitu rakentuvan tulevin asemakaavojen myötä asuntoja yhteensä reilulle 5 400 asukkaalle. Nyt kaavoitettavalle alueelle Muuran keskustaan ja ns. Syksykylään on tulossa asukkaita n. 1700.

Muuran kaava-alueella ei ole nykyisellään asuntoja.

Palvelut ja työpaikat

Tällä hetkellä Veromiehessä on pääasiassa teollisuus-, liike- ja varastorakennuksia, mutta tulevaisuudessa alue monipuolistuu. Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa on yhteensä reilut 24 000 työpaikkaa (v. 2019). Veromiehen kaupunginosan reilusta 15 400 työpaikasta lähes 33 % on kuljetus- ja varastointialalla. Lentoasema on houkutellut ympärilleen yrityksiä, joille on tarjolla toimitiloja Veromiehen uusissa toimistorakennuskokonaisuuksissa, mm. Technopoliksessa ja Kehä III:n pohjoispuolella. Kaupunginosassa on myös hotelleja, erityiskauppoja ja tuotantolaitoksia. Veromiehessä sijaitsee Kehäradan Aviapoliksen asema. Lentokentällä on oma juna-asemansa.

Teollisuus- ja varastoalueen keskellä on Vantaan ammattiopisto Varian Rälssitien toimipiste, jossa opiskelijat voivat suorittaa autoalan, lentokoneasennuksen tai logistiikan perustutkinnon. Lisäksi Finavian ammatillisessa erikoisoppilaitoksessa Avia Collegessa annetaan koulutusta eri ilmailuammatteihin. Ilmakehän varressa on helikopterikoulutuskeskus. Veromiehessä on myös ilmailun valtakunnallinen erikoismuseo, Suomen Ilmailumuseo.

Aviapoliksen kaavarungossa varaudutaan noin 40 000–60 000 työpaikan sijoittumiseen Veromiehen alueelle.

Muuran alueella työpaikat sijoittuvat tällä hetkellä teollisuuden ja logistiikan alan yrityksiin.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Veromies sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla. Lentokentän läheisyys mahdollistaa nopeat yhteydet myös ulkomaille, etenkin Kaukoidän ja Euroopan välillä. Valtatie E 18, joka pääkaupunkiseudulla on Kehä III, yhdistää Belfastin ja Pietarin sekä mm. Vuosaaren sataman. Tuusulanväylä on tehokas yhteys sisämaahan. Kehärata yhdistää pääkaupunkiseudun. Hyvä saavutettavuus on ollut yksi niistä tekijöistä, jotka ovat tehneet Aviapoliksesta halutun työpaikkojen sijoittumisen alueen.

Koko Veromiehen, kuten myös Muuran, yhdyskuntarakenteessa korostuu autoilu: korttelikoko on suuri, rakennukset sijaitsevat paikoin harvassa ja pysäköinti on kaupunkikuvassa näkyvää. Työpaikka- ja varastorakennukset ovat arkkitehtuuriltaan pääosin vaatimattomia. Kokonaisuutena Veromiehen kaupunkikuva on mitäänsanomaton. Muuran ulkopuolelle sijoittuvia Veromiehen kaupunkikuvan kiinnekohtia ovat muutamat luonteikkaat teollisuusrakennukset ja Kehä III:n toimistorakennusten rivi. Puistot ja ulko-oleskelun viihtyisyys ovat olleet toissijaisia.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Veromiehen alueella on yhteensä 43 Vantaan kaupunginmuseon inventoimaa rakennusperintökohdetta. Kaupunginmuseo teki vuosina 2014–2015 tarkistusinventoinnin Veromiehen 1970-luvulla rakennetuista rakennusperintökohteista. Kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä kohteita on alueella yhdeksän ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita neljä. Muiden kohteiden rakennusperintöarvot todettiin vaatimattomiksi. Muuran alueella ei ole merkittäviä rakennusperintökohteita.

1980- ja 1990-luvun rakennuskannan inventointi on tällä hetkellä käynnissä. Tähän liittyen kaupunginmuseon rakennustutkijat ovat kartoittaneet Muuran alueen tämän aikakauden kohteet ja todenneet, ettei alueen rakennuksilla ole ilmeisiä rakennusperintöarvoja.

Virkistys

Plootukallio luonnontilaisena metsäalueena tarjoaa tällä hetkellä mahdollisuuden virkistäytymiseen Muuran alueella. Muuran länsipuolelle sijoittuu Osumapuisto, joka on osa Krakanojan varren puistokokonaisuutta. Yhteys Osumapuistoon Muuran alueelta kulkee Virkatien kautta Kehä III:n vartta pitkin. Veromiehen itäpuolen puistoalueille (mm. Annefredinpuistoon) ei nykyisellään ole toimivaa viheryhteyttä.

Kehä III:n eteläpuolella on viihdekeskus Flamingo kylpylöineen ja ravintoloineen. Tikkurilantien pohjoispuolella sijaitsee ilmailumuseo. Muutoin virkistysmahdollisuudet ovat olemattomat ja etäisyydet ovat pitkiä sekä virkistysreitit laajempiin metsiin tai Vantaanjoen varrelle ovat katkonaiset.

Liikenne

Autoliikenne

Muuran alue rajoittuu itäosastaan Lentoasemantiehen, eteläosassa Virkatiehen, pohjoisessa Tikkurilantiehen ja lännessä osittain Toiseensavuun. Kehä III kulkee myös alueen eteläpuolella, noin 160 m etäisyydellä. Alueen sisällä ei ole tällä hetkellä katuja. Liikennemäärät ovat kyseisillä kaduilla nykyisellään: Kehä III 58 740 KAVL (v.2021), Lentoasemantie 22 750 KAVL (v.2020), Tikkurilantie 10 780 KAVL (v.2021), Virkatie 3600 KAVL (v.2018) ja Toinensavu 3160 KAVL (v.2021).

Vantaan kaupungin tilaamassa Aviapoliksen liikenneverkkoselvityksessä (laadittiin liikenne-ennustemalli HELMET 3.0 perusteella) tutkittiin liikenteen verkollinen tarkastelu ja Muuran kaavaluonnosalueen läheisyydestä alustava yleissuunnitelma, jossa on esitetty katuverkon hierarkia toimintojen sijoittumisen perusteella sekä alustavat poikkileikkaukset ja liittymätyypit. Tarkasteluvuosina olivat 2030 ja 2050. Aviapoliksen liikenneverkko ei merkittävästi ruuhkaudu vuoden 2030 ennustetuilla liikennemäärillä. Vuonna 2050 liikenneverkon kuormitus saattaa olla välityskyvyn ylärajalla

ruuhka-aikoina Tuusulanväylällä ja Lentoasemantiellä, kun taas Veromiehen sisäinen liikenne on sujuvaa ja määrällisesti kohtuullista. (Sitowise, 2020)

Muuran meluselvityksen yhteydessä alueen liikenne-ennusteita v. 2050 tarkistettiin Aviapoliksen liikenneverkkoselvityksen sekä yleiskaavan liikenne-ennusteiden pohjalta. Näitä liikenne-ennustemääriä käsitellään kohdassa Ympäristöhäiriöt, Ilmanlaatu/Pienhiukkaset (s. 16).

Kävely ja pyöräily

Veromiehen nykyinen jalankulkuverkko on harva, minkä takia todelliset kävelymatkat muodostuvat pitkiksi suhteessa linnuntie-etäisyyksiin. Valtaosa alueen nykyisten toimintojen sijoittumisesta on perustunut autoliikenteeseen, jolloin tarve tiheälle kävelyverkolle on ollut pieni. Lentoasemantien parantamisen yhteydessä on rakennettu kaksi uutta jalankulkuyhteyttä Lentoasemantien poikki: Technopoliksen kohdalle Karhumäen silta ja lähelle Kehä III:a Virkatie - Äyrikujan alikulku. Kävely- ja pyöräily-yhteyksiä ympäröivään kaupunkirakenteeseen on silti edelleen vain noin 500 metrin välein.

Muuran alueen ympäröivillä katualueilla on pääosin kadun molemmin puolin yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Toisensavun liittymästä länteen Tikkurilantiellä on ainoastaan etelälaidalla yhdistetty jalankulku- ja pyörätie.

Joukkoliikenne

Kehärata yhdistää Veromiehen kaupunginosan seudun raideliikenneverkkoon ja mahdollistaa tiheän ja vaihdottoman raideyhteyden alueelta 23 asemalle eri puolille pääkaupunkiseutua. Kaupunginosaa palvelevat sekä Aviapoliksen että Lentoaseman rautatieasemat. Muuran uudesta keskustasta matkaa Aviapolis-asemalle on noin 700 m. Junat liikennöivät sekä Tikkurilan että Huopalahden suuntiin ruuhka-aikana 10 minuutin välein. Matka-aika Aviapolis-asemalta Tikkurilaan on noin 12 minuuttia, Myyrmäkeen noin 13 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 32 minuuttia.

Alueella on hyvät bussiyhteydet. Muuran läpi Toistasavua pitkin kulkevat tällä hetkellä runkolinjat 570 (Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema) ja 600 (Rautatientori-Kartanonkoski-Lentoasema), ja niiden lähimmät pysäkit ovat Toisellasavulla ja Aviabulevardilla. Lentoasemantietä pitkin kulkevat linjat 415N (Elielinaukio-Martinlaakso-Aviapolis-Lentoasema), 584 (Kalajärvi-Martinlaakso-Aviapolis) ja 574 (Peijas-Aviapolis-Ylästö-Myyrmäki). Näiden linjojen lähimmät pysäkit ovat Lentoasemantiellä, Virkatien ja Äyrikujan alikulun läheisyydessä. Tikkurilantien ja Toisensavun risteyksen läheisten pysäkkien kautta kulkevat linjat 561 (Itäkeskus-Aviapolis-Kivistö) ja 576 (Tikkurila-Aviapolis-Seutula-Kivistö).

Suunnitteilla on myös Vantaan ratikka, jonka linjaukseen varaudutaan Muurassa. Linjausta on suunniteltu Aviapolis-asemalta etelään, uutta Muuranraitiota pitkin Toisellesavulle ja siitä edelleen Osumatielle. Pysäkkiä on suunniteltu Toisellesavulle, Muuran keskustaan.

Vesihuolto

Kaava-alue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin ja on nykyisellään vesihuollon toiminta-aluetta ja huleveden viemäröintialuetta. Vesihuoltoverkosto on rakennettu palvelemaan nykyistä teollisuus- ja logistiikka painotteista toimintaa.

Vedenjakelu

Kaava-alueen nykyiset vesijohdot kulkevat alueen läpi Virkatiellä ja Toisellasavulla. Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Vesitornin varastotilavuus on 8000 m³.

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

Alueen painetasot vaihtelevat välillä +66 m… +83 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen jätevesiviemärit kulkevat vesijohtoverkoston yhteydessä Virkatiellä ja Toisellasavulla.

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

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Kaava-alueen hulevesiviemärit kulkevat muun vesihuollon yhteydessä Virkatiellä ja Toisellasavulla. Kaava-alueen hulevedet johtuvat Virkatien hulevesiviemärin kautta Lentoasematien alitse ja päätyvät Rälssipuistossa Palo-ojaan, josta vedet laskevat lopulta Keravanjokeen.

Pöyry on laatinut Keski-Vantaan hulevesijärjestelmän toiminnallisen selvityksen (16.6.2019). Selvityksessä on todettu, että Virkatiellä sadevesiviemäri on tulvimiselle herkkä Toisensavun ja Osuustien muodostaman risteysalueen läheisyydessä. Sadevesimaksimikuormitus ylittää järjestelmän rakenteellisen välityskyvyn eli mitoituksen hyvin herkästi. Tämä on hyvä huomioida, kun alueen hulevesiverkostoa suunnitellaan uudestaan.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko on rakennettu Virkatielle ja Toisellesavulle.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia keskijänniteverkon sekä pienjänniteverkon maakaapeleita on katualueiden varressa sekä nykyisten kiinteistöjen alueella.

Ympäristöhäiriöt

Ilmanlaatu/Pienhiukkaset

Liikennemääriltään suurimpien väylien läheisyydessä pienhiukkaset muodostavat potentiaalisen terveyshaitan, minkä vuoksi herkkien toimintojen ja asuinrakennusten tulee sijoittua riittävän etäälle väylistä. Vuodelle 2050 arvioidut liikennemäärät (KAVL) Muuran kohdalla ovat Kehä III:lla n. 68 000 ajon./vrk, Lentoasemantiellä n. 38 000 ajon./vrk, Tikkurilantiellä n. 9 000–11 000 ajon./vrk ja Virkatiellä 5000–5500 ajon./vrk. Alueen sisäisille kokoojakaduille liikennemääriksi on arvioitu Aurtuakatu 3500 ajon./vrk. ja Plootukatu 2500 ajon./vrk.

Asuinrakennusten suositusetäisyys ajoradan reunasta on 10 m, kun liikennemäärä on 5000 ajon./vrk, 20 m (minimi 7 m), kun liikennemäärä on 10 000 ajon./vrk ja 40 m (minimi 14 m), kun liikennemäärä on 10 000–20 000 ajon./vrk. Etäisyydet asemakaava-alueen rakentamisen Kehä III:lle tulee olla 136 m (min. 48 m), Lentoasemantielle 76 m (min. 27 m) ja Virkatielle 10 m (ei minimietäisyyttä).

Herkillä kohteilla, kuten koululla, etäisyydet ovat 40 m (min. 20 m), kun liikennemäärä on 5 000–10 000 ajon./vrk, ja 80 m (min. 40 m), kun liikennemäärä on 10 000–20 000 ajon./vrk. Etäisyyden Kehä III:lle tulisi olla 200 m (min. 136 m) ja Lentoasemantielle 152 m (min. 76 m).

Asemakaavan muutoksen mukainen rakentaminen on pääosin suositusetäisyyttä kauempana suurimmista liikennekaduista. Kaikki asuinkorttelit sekä päiväkodin kortteli sijoittvat kokonaan suositusetäisyydelle Lentoasemantiestä ja Kehä III:sta. Virkatien varressa asuinkorttelit sijoittuvat hieman (n. 0,7-2,5 m) suositusetäisyyttää (10 m) lähemmäs suunnitellusta katualueen rajasta.

Liikenne- ja lentomelu

Suunnittelualue on yleiskaavan lentomeluvyöhykkeellä 3, L_{DEN} 50–55 dB. Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lentomelua vastaan on tällöin oltava ΔL ≥32 dB ja toimistotilojen ΔL ≥28 dB.

Muuran suunnittelun yhteydessä laadittiin koko kaavaluonnosalueelle meluselvitys, jossa tarkasteltiin tie- ja raitioliikenteen aiheuttamat meluvaikutukset suunnitelmaluonnoksen mukaisiin rakennuksiin sekä oleskelualueisiin (Sitowise, 2022). Selvityksessä on huomioitu myös lentokoneiden koekäyttöalueen sekä lentoliikenteen aiheuttama melu. Merkittävimmät tieliikenteen melulähteet alueella ovat Kehä III, Lentoasemantie ja Tikkurilantie. Myös Virkatie ja alueen halki kulkeva Toinensavu aiheuttavat melua alueelle.

Meluselvityksen mukaan ennustetilanteessa v. 2050 suunnitellut rakennusmassat suojaavat hyvin leikki- ja oleskelualueita (kuva 10). Asuinrakennusten sisäpihoilla toteutuvat sekä päiväajan ohjearvo 55 dB että yöajan ohjearvo 45 dB. Umpikortteleihin perustuva korttelirakenne suojaa sisäpihat niin hyvin, ettei melulähteiden suuntaan myöhemmin rakentuvilla toimisto- ja muilla toimitilarakennuksilla (KTY) ole vaikutusta pihojen melutasoihin. Puistojen melutilanteeseen toimitilarakentamisella on kuitenkin merkitystä. Suurimmat julkisivuun kohdistuvat keskiäänitasot aiheutuvat Kehä III:n liikennemelusta Virkatien varren asuinrakennusten ylimpiin kerroksiin.



Kuva 10. Melutilanne ennustetilanteessa v. 2050, kun koko Muuran alue rakentunut (Sitowise 2022).

Nyt laadittavan asemakaavan yhteydessä tarkennettiin meluselvitystä suunnittelualueen osalta (Sitowise, 2023). Selvityksessä on käytetty valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisesti keskiäänitasojen ohjearvoina piha-alueilla ja ulko-oleskelualueilla, aukioilla ja koulun ja päiväkodin pihoilla

päivällä 7–22 enintään 55 dB (L_{Aeq}) ja yöllä 22–7 enintään 45 dB (L_{Aeq}). Ennusteliikennemäärinä on käytetty v. 2050 liikenne-ennusteita, jotka perustuvat Aviapoliksen liikenneverkkoselvitykseen (Sitowise ja FLou, 2019), mutta niitä tarkistettiin osittain Vantaan kaupungin toimesta. Meluselvityksessä laskettiin melutasot ennusteliikenteellä nykyisellä maankäytöllä sekä suunnitellulla maankäytöllä eri rakentamisen vaiheissa (kuvat 11 ja 12). Alueen rakentumista vaiheittain tarkasteltiin siten, että erityisesti päiväkodin piha-alueen melutasot eri tilanteissa saatiin selville.

Ennustetilanteessa suunnitellut muurimaiset rakennusmassat suojaavat hyvin leikki- ja oleskelualueita kaikissa eri rakentamisen vaiheissa. Asuinrakennusten suojassa olevilla sisäpihoilla toteutuu sekä päiväajan ohjearvo 55 dB että yöajan ohjearvo 45 dB. Korttelien 52137 ja 52138 jalankulun reittien varrelle suunnitelluille asuntopihoille kantautuu melua Plootukadulta ja Lentoasemantieltä niin, että ohjearvot ylittyvät osalla pihoista. Asuntopihat suositellaan suojattavan idän suunnasta tulevalta melulta esimerkiksi meluseininä toimivien tiiviiden piha-aitojen tai terassilasitusten avulla. KTY-alueen rakennusten rakentuminen tuo hieman suojaa asuntopihoille Lentoasemantien liikenteen melulta, mutta ohjearvot ylittyvät edelleen osalla pihoista.

Oleskelun sijoittamista kattopihoille tarkasteltiin kahden eri pysäköintilaitoksen katon osalta kolmessa eri rakentamisen vaiheessa. Korttelissa 52135, asuinrakennusten suojaan sijoittuvalla kattopihalla saavutetaan laajalti päiväajan ohjearvo ja osittain myös yöajan ohjearvo kaikissa alueen rakentamisen vaiheissa. Kiinteällä putoamiskaiteella melutasoja on mahdollista saada entistä pienemmiksi kattopihan pohjoisreunalla. Korttelin 52133 pysäköintilaitoksen katolla päiväajan keskiäänitaso on yli 60 dB kaikissa rakentamisen vaiheissa. Katolla ei saavuteta päivä- ja yöajan ohjearvoa edes melukaiteiden avulla. Näin ollen pysäköintilaitoksen kattoa ei suositella osoitettavan asuinrakennusten ensisijaiseksi oleskelualueeksi, vaikka sinne olisikin pääsy.

Puistojen osalta Plootukalliolla ja Kahinapuistossa ohjearvot ylittyvät rakentamisen alkuvaiheessa, kun vain päiväkoti ja korttelit 52133, 52137 ja 52138 ovat rakentuneet. Kun myös Muuran keskustan korttelit 52134, 52135 ja 52144 ovat rakentuneet, tuovat rakennukset suojaa niin, että Plootukalliolla ohjearvot alittuvat laajalti ja Kahinapuistossakin osittain. Lentoasemantien toimitilarakentaminen sekä muu Muuraan suunniteltu rakentaminen parantaa puistojen melutilannetta entisestään.



Kuva 11. Melutilanne ennustetilanteessa, kun suunnittelualueen asuinkerrostalot pysäköintitaloineen ovat rakentuneet (Sitowise, 2023).

Plootupuistikossa melun ohjearvot ylittyvät kaikissa rakentamisen vaiheissa, mutta selvityksessä ei ole mallinnettu puiston kohdalle rakentuvaa puistosiltaa penkereineen mikä saattaisi vaikuttaa melun leviämiseen. Plootupuistikko ei myöskään ole oleskelupuisto vaan toimii kulkureittinä/viheryhteytenä Muuran ja Huberilan välillä. Ropinapihalla meluohjearvot saavutetaan vasta kun Lentoasemantien toimitilarakennus on toteutettu. Muuran keskustassa Muuran aukiolla melutaso ylittää oleskelun ohjearvon ratikasta johtuen.

Ropinaraitin ja Vantaan ratikan väliin suunnitellun päiväkodin piha-alueella alittuu päiväajan ohjearvo 55 dB jo laajalti tilanteessa, jossa alueelle ei ole vielä rakentunut päiväkodin lisäksi muita suunniteltuja rakennuksia. Koko piha-alueella saadaan ohjearvo alitettua rakentamisen toisessa vaiheessa, kun päiväkotia suojaavat korttelit 52133,52137 ja 52138 ovat rakentuneet. Alueen muiden korttelien rakentuminen laskee entisestään melutasoa päiväkodin pihalla ja sen ympäristössä.



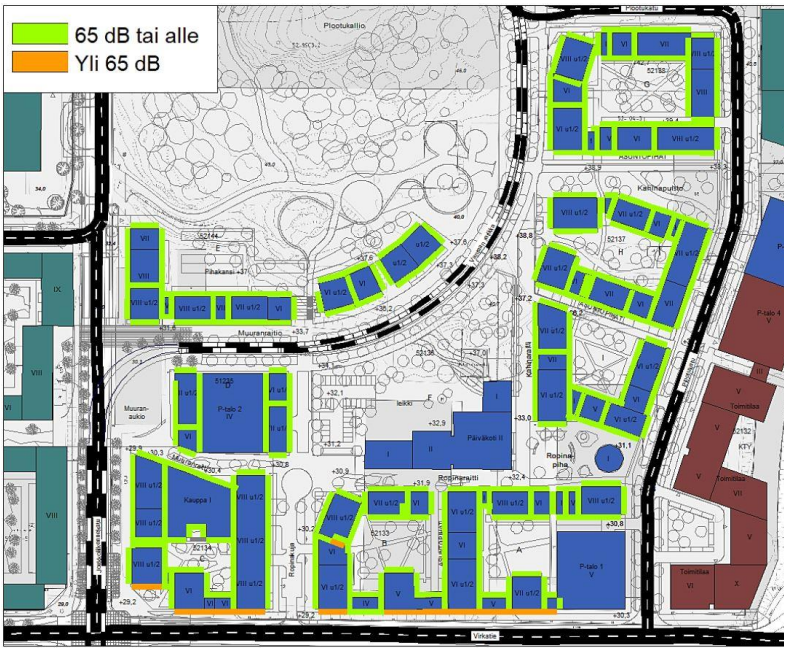
Kuva 12. Melutilanne ennustetilanteessa, kun vain päiväkoti rakentunut (Sitowise 2023).

Julkisivuihin kohdistuvat keskiäänitasot ovat alueella maltillisia, pääosin ne ovat alle 65 dB päiväaikaan. Suurimmat julkisivuun kohdistuvat keskiäänitasot aiheutuvat Kehä III:n liikennemelusta Virkatien varren asuinrakennusten ylimpiin kerroksiin. Raitiotien aiheuttamat enimmäisäänitasot ovat suurimpia Muuran aukion kaarteen kohdalla kaarrekirskunnan vuoksi. Alueella tulee jo lentomelun vuoksi varautua pääosin julkisivujen äänitasoerovaatimukseen 32 dB, mutta Virkatien varrella sekä Muuran aukiolla äänitasoerovaatimus on edellä kuvatuista syistä tätä suurempi tietyissä korttelei-den osissa.

Julkisivuihin kohdistuva päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB vain osassa Virkatien varren kortteleita. Näille osuuksille suositellaan asuntojen avaamista myös hiljaiselle sisäpihan puolelle sekä viherhuoneita parvekkeiden sijaan.

Asuinkorttelien vaiheittain rakentamisessa on tarpeen mukaan huomioitava väliaikaisen meluntorjunnan tarve oleskelupihojen suojaamiseksi. Mahdollisuuksien mukaan suositellaan, että vähintään

melulähteiden puoleiset rakennusmassat ovat rakentuneet ennen kunkin korttelin oleskelualueen käyttöönottoa. Alueen suositellaan muutoinkin rakentuvan niin, että ensin rakentuvat merkittävimpien melulähteiden puoleiset rakennukset eli Virkatien ja Lentoasemantien myötäiset korttelit. Rakennuslupavaiheessa suositellaan tarkennettavan melulaskentoja, jos liikenne-ennusteet ovat merkittävästi muuttuneet. Myös kattopihojen oleskelualueiden sijaintien tarkennettua melulaskentojen päivittämistä suositellaan ohjearvojen saavuttamisen varmistamiseksi.



Kuva 13. Julkisivuihin kohdistuvat päiväajan keskiäänitasot (Sitowise, 2023).

Pilaantuneet maat

Veromiehen alueella on paikoin pilaantuneita maita, mikä johtuu alueen teollisuushistoriasta. Muuran alueelta ei ole tehty maaperätutkimuksia, mutta kaupungilta löytyy seuraavia tietoja alueella olleista mahdollisesti likaavista toiminnoista (kuva 14). Asemakaavan alueella on toiminut autokorjaamo, autovarikko sekä polttoaineen jakeluasema. Maaperän mahdollinen pilaantuminen ja puhdistustarve tulee selvittää viimeistään rakennuslupavaiheessa. Asemakaavan muutoksessa määrätään, että maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.



Kuva 14. Vantaan karttapalvelussa näkyvät merkinnät mahdollisesti maaperää pilaavista toiminnoista. (Vantaan kaupunki, 2023)

Seveso-laitokset

Tukesin valvomia, vaarallisia aineita käsitteleviä laitoksia (nk. Seveso-laitoksia) sijaitsee koko Veromiehen kaupunginosassa yksi kappale sekä muutamia muita laitoksia kaupunginosan lähiympäristössä. Aviapolis-kaavarunkotyön yhteydessä tehdyn selvityksen (Gaia Consulting, 2015) perusteella

laitokset eivät vaikuta merkittävästi Veromiehen kaupunginosan, eivätkä näin myöskään kaavamuutosten maankäyttömahdollisuuksiin.

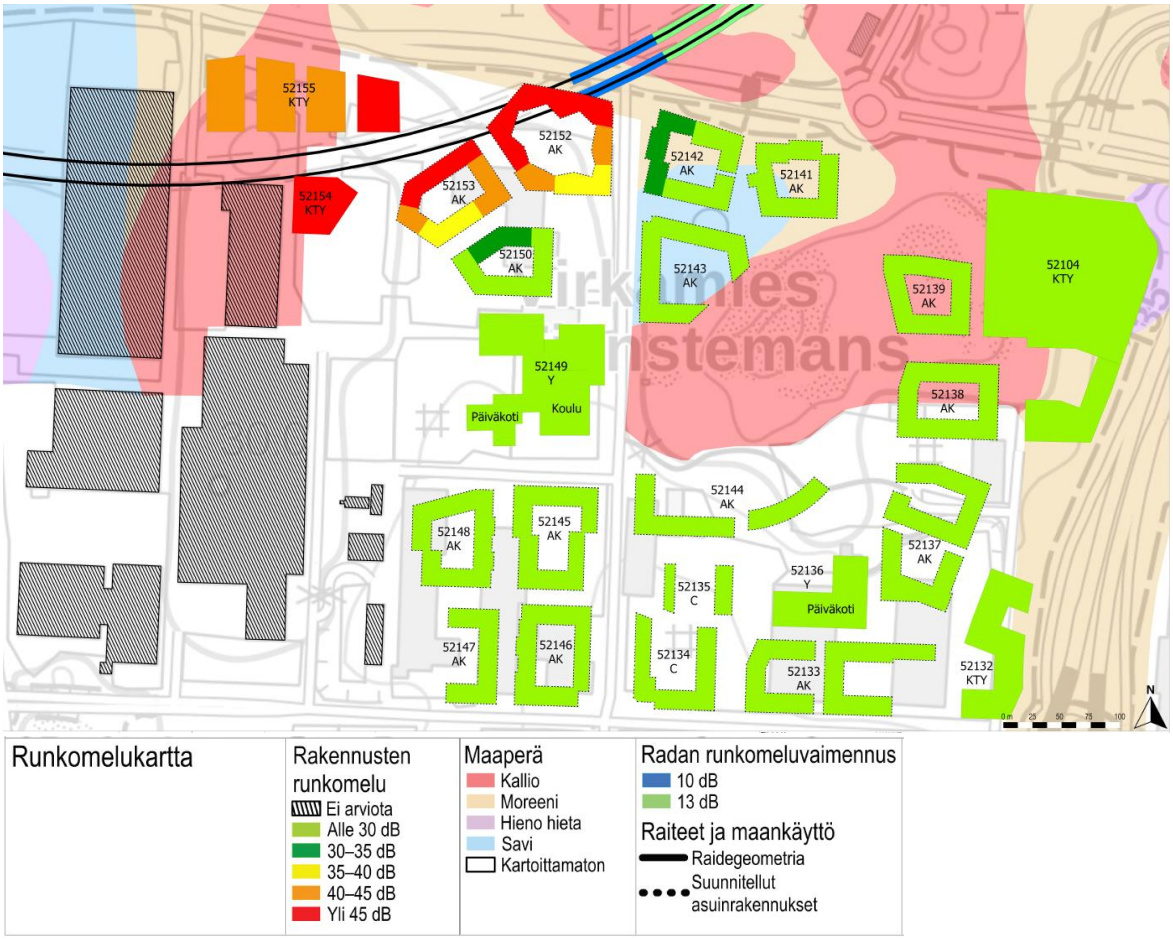
Asemakaavan alueella ei sijaitse kyseisiä laitoksia, mutta kahden laitoksen konsultointivyöhyke ulottuu jonkin verran kaava-alueelle. Tukesin antaman lausunnon mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä, koska etäisyydet kyseisistä laitoksista kaavamuutosalueen toimintoihin ovat riittävät onnettomuuksista aiheutuvien, ihmisten terveyteen kohdistuvien, seurausten ehkäisemiseksi.

Kehäradan tärinä ja runkomelu

A-Insinöörien 2023 tekemässä selvityksessä on arvioitu tärinän ja runkomelun riskialueita Muuran alueella, Vantaalla. Alueelle mallinnettiin kaavaluonnoksen mukaisia rakennuksia ja niille määriteltiin laskennallisesti Kehä-radasta aiheutuvat tärinä- ja runkomelutasot (kuva 15).

Kehärata kulkee tunnelissa asemakaavan muutosalueen luoteispuolella nyt kaavoitettavan suunnittelualueen ulkopuolella. Koska rata kulkee tunnelissa ja Muuran alueen rakennusten perustamistavaksi oletetaan kallionvaraista tai paaluille perustamista, tärinä ei selvityksen perusteella aiheuta riskiä.

Kehäradan tunnelissa Muuran kohdalla ei ole toteutettu runkomeluvaimennusta. Tästä syystä kehäratatunnelin päälle tai sen lähettyville sijoittuville asuin- ja toimitilarakennusten korttelialueille kohdistuu runkomeluriski. Tämä tulee huomioida näiden alueiden jatkosuunnittelussa. Runkomelun suhteen ohjearvon ylityksiä ei kohdistu nyt asemakaavoitettavalle alueelle.



Kuva 15. Runkomelukartta (A-Insinöörit, 2023).

2.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin yksityisessä omistuksessa (kuva 16). Alueen päämaanomistaja on Sponda Oy. Lisäksi tulevan ratikan katualueita omistavat myös Sagax Finland ja Avia Real Estate Oy. Nykyiset katualueet ja alueen länsireunassa Lentoasemantiehen rajautuva suojaviheralue sekä osa metsäisestä Plootukalliosta ovat Vantaan kaupungin omistuksessa. Lentoasemantien omistaa valtio.



Kuva 16. Maanomistus Muurassa.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.

Maakuntakaava

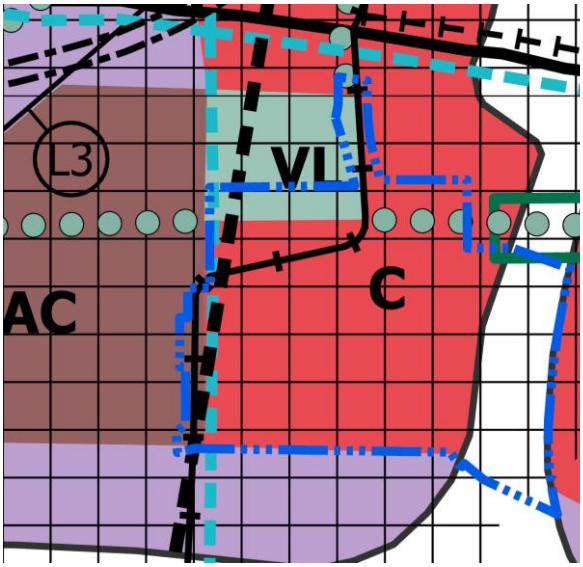


Kuva 17. Ote Uusimaa-kaavasta 2050 (17.3.2023). Suunnittelualueen sijainti punaisella pistekatkoviivalla.

Suunnittelualuetta koskee Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (kuva 17). Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavakokonaisuuden 25.8.2020, ja maakuntahallitus päätti kaavojen voimaantulosta 7.12.2020. Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut korkeimman hallinto-oikeuden 13.3.2023 antamien päätösten myötä lainvoimaiseksi. Kaavakokonaisuus korvaa aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa ja 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun myötä Helsingin seudun vaihemaakuntakaava jää kokonaisuudessaan valtuuston hyväksymispäätöksen mukaisena voimaan.

Uudessa maakuntakaavassa suunnittelualue on osoitettu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi (ruskea ruuturasteri). Kehittämisperiaatemerkinnällä osoitetaan pääkaupunkiseudun muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään ja tukevat verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä. Pohjois-eteläsuuntaisella mustalla katkoviivalla on esitetty liikennetunnelin ohjeellinen linjaus. Lisäksi suunnittelualuetta koskevat yleiset suunnittelumääräykset.

Yleiskaava



Kuva 18. Ote Yleiskaava 2020:sta. Asemakaava-alueen raja sinisellä pistekatkoviivalla. (Vantaan kaupunki 17.3.2023)

Yleiskaavassa 2020 alue on osoitettu kaupunkikeskustan alueeksi (C), kaupunkikeskustan asuinalueeksi (AC), lähivirkistysalueeksi (VL) ja kestävän kasvun vyöhykkeeksi (ruuturasteri). Alueen länsireunaa kulkee pyöräliikenteen baana ja raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Pohjoisosan halki on osoitettu virkistysalueyhteys ja Lentoasemantien yli on merkitty viheryhteyden kehittämiskohta. Suunnittelualue on lentomeluvyöhykkeellä 3 (L3) (L_{DEN} 50–55 dB), jossa asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB.

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.

Asemakaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa viisi erillistä asemakaavaa, jotka ovat tulleet voimaan vuosien 1981–2005 välillä (kuva 19). Voimassa olevassa asemakaavassa suunnittelualue on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T), teollisuus- ja varastorakennusten ja -laitosten



Kuva 19. Ote ajantasa-asemakaavasta. Asemakaavamuutoksen raja on esitetty punaisella pistekatkoviivalla (Vantaan kaupunki 17.3.2023).

korttelialueeksi (T_{TV}^{5}), puistoalueeksi (kuvassa VP), suojaviheralueeksi (EV) ja yleiseksi tiealueeksi (LT). Rakennusoikeus on osoitettu korttelialueille tehokkuusluvulla e=0.60.

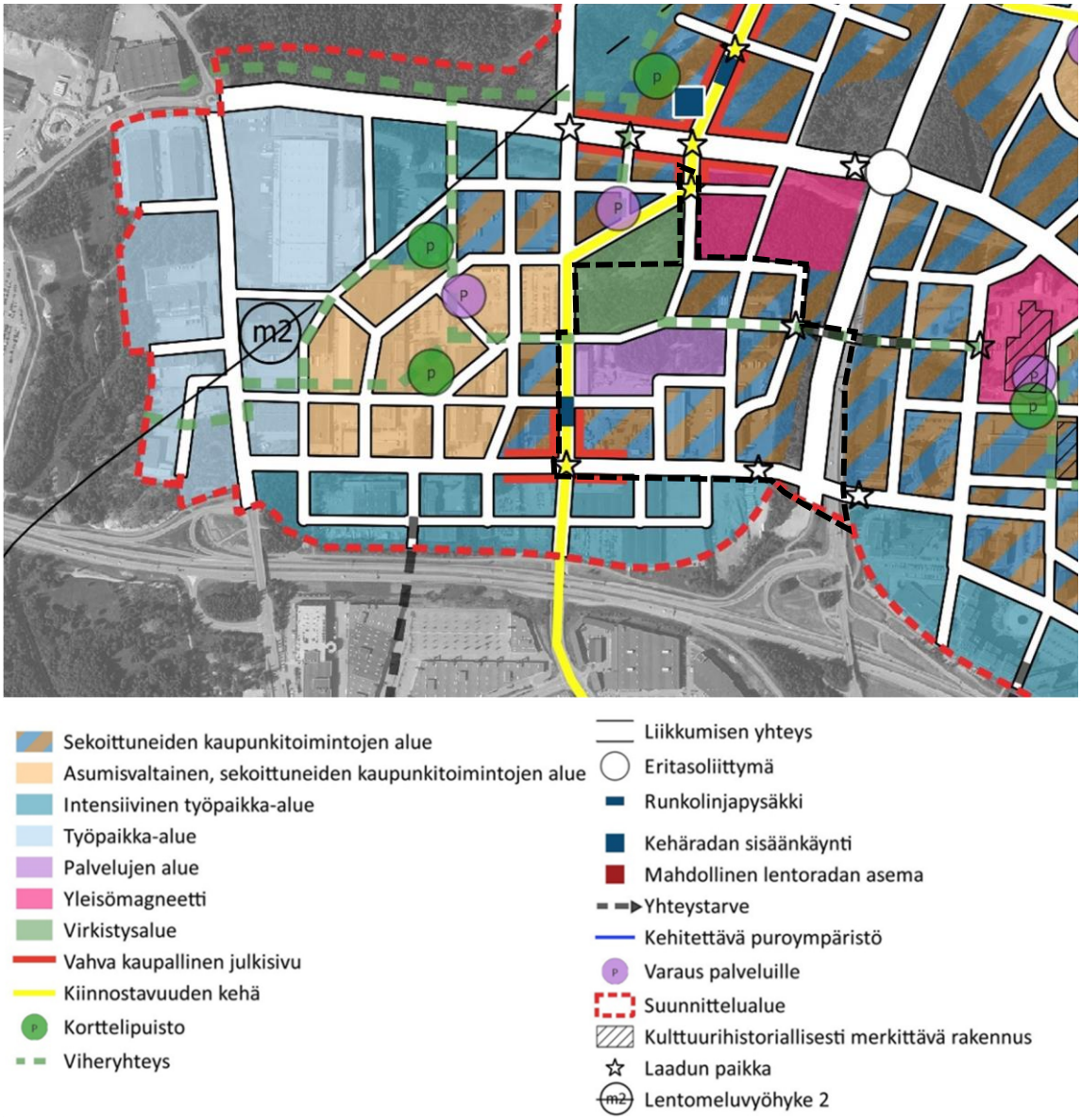
Rakennuskielto

Alueella on voimassa rakennuskielto asemakaavan laatimiseksi tai muuttamiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Aviapoliksen kaavarunko 2016

Suunnittelualueen asemakaavoituksen tausta-aineistoksi on vuosien 2015 ja 2016 aikana laadittu Aviapolis-kaavarunko nro 052200 (kuva 20) ja se on hyväksytty kaupunginvaltuustossa (18.4.2016 § 29) alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Kaavarungossa on esitetty uudet maankäytön



Kuva 20. Ote Aviapoliksen kaavarungosta. Kaava-alueen likimääräinen raja on mustalla katkoviivalla. (Aviapolis – kaavarunko, 17.3.2023)

kehittämisperiaatteet lentoaseman eteläpuoliselle Veromiehen alueelle. Kaavarungon mukaan Veromiehen kaupungin osaa kehitetään monipuolisena työnteon, asumisen, palvelujen ja virkistyksen kaupunkina.

Asemakaava-alue on kaavarungossa osoitettu sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueeksi, palvelujen alueeksi sekä virkistysalueeksi. Asemakaava-alueen läpi on länsi-itäsuuntaisesti osoitettu viheryhteys (vihreä katkoviiva) sekä etelä-pohjoissuuntaisesti (keltaisella) kiinnostavuuden kehä. Lisäksi alueelle on osoitettu vahvaa kaupallista julkisivua, runkolinjan pysäkki sekä useita laadun paikkoja.

Aviapolis, Veromiehen verkot 052700, 2018

Veromiehen verkot -selvitys on seuraava vaihe kaavarungosta eteenpäin. Aviapoliksen kaavarungon mukaisesti uusitaan ja täydennetään liikkumisen verkostoja eri kulkumuodoille, rakennetaan puistonauhojen ja vedenhallinnan sini-viherverkosto sekä määritellään lähipalveluiden paikat kaupunkirakennetta tukevaksi verkostoksi.

Selvityksessä määritellään tarvittavat tilavaraukset ja mitoitukset eri palveluille, puistoille, katutyypeille ja muille yleisille, maankäytöllisille ratkaisuille, jotka täytyy asemakaavoituksessa ottaa huomioon. Sen mukaan asemakaavan muutosalueelle sijoittuu mm. päiväkoti ja puistoalueita toimintoineen, pyöräilyn laatukäytävä sekä joukkoliikenteen runkolinjan reitti ja -pysäkki, jonka läheisyyteen on osoitettu kauppakatua.

Vantaan Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 (WSP Finland Oy), 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. Kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 22.5.2023 Vantaan ratikan rakentamisen. Ratikan rakentaminen voidaan aloittaa vuonna 2024 ja se valmistuu noin vuonna 2029.

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.

Muuran alueen rakentaminen tukeutuu vahvasti tulevaisuuden joukkoliikenteen tuomiin mahdollisuuksiin. Ratikkayhteys lisää Veromiehen yhteyksiä lentokentän ja Tikkurilan suuntaan sekä parantaa Aviapoliksen juna-aseman saavutettavuutta. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on yleissuunnitelmassa määritetty Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen, kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen, autoriippumattoman elämäntavan edistäminen sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen. Suunnittelun periaatteita ovat kestävyys, vihreys, ekologisuus ja esteettömyys. Ratikkapysäkeille suunnitellaan pyöräpysäköintiä, mikä helpottaa arjen liikkumista liikennevälineestä toiseen. Myös kävelyteitä ja pyöräteitä parannetaan. Vantaan tavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä, ja ratikka auttaa osaltaan tässä tavoitteessa.

Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat

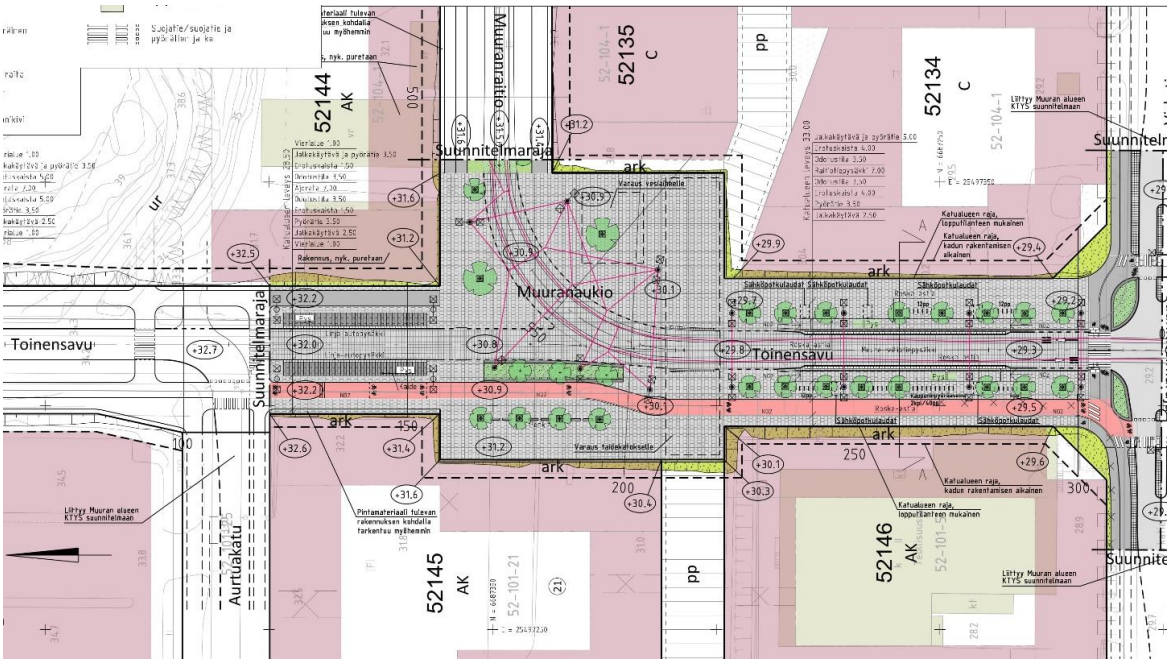
Ratikan katusuunnitelmia ja poikkileikkauksia on yhteensovitettu sekä Muuran kaavaluonnoksen (052600) että Destian laatiman kunnallisteknisen yleissuunnittelun kanssa.

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat (kuvat 21–23). Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Muurassa pääosa ratikan käyttämistä kaduista on uusia. Toisensavun kohdalla ratikka kulkee kadun nykyisellä paikalla, mutta koko katu ja siihen liittyvä Muuranaukio suunnitellaan kokonaan uudestaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin on kiinnitetty erityistä huomiota koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus.

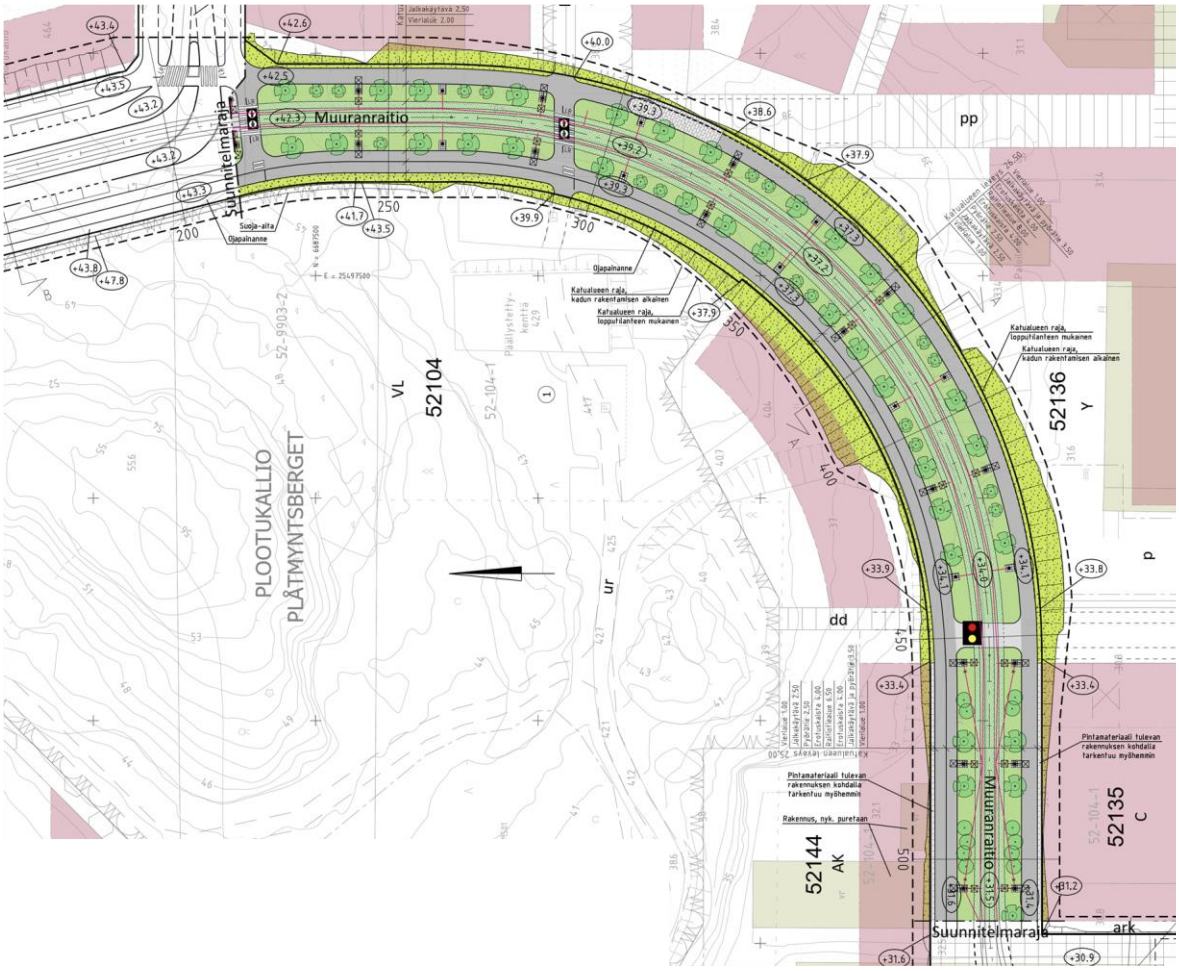
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä on arvioitu ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Asemakaavan muutosalueelle sijoittuvat katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat 29.9.2022, ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022. Varsinaiset katusuunnitelmat on tarkoitus laittaa nähtäville yhtä aikaa Muuran kaupunkikylät 1 (002356) asemakaavan muutoksen kanssa.

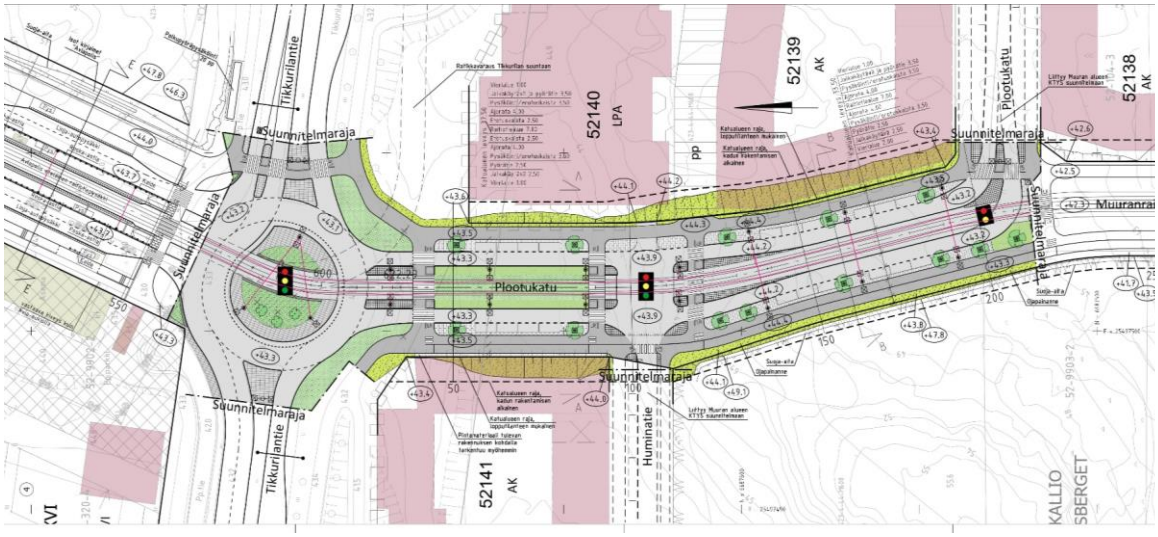


Kuva 21. Toinensavu ja Muuranaukio välillä Artuakatu – Virkatie (Ramboll, luonnos 29.9.2022).



Kuva 22. Muuranraitio välillä Plootukatu - Muuranaukio (Ramboll, luonnos 29.9.2022).

Katusuunnitelmaluonnoksissa Muuran kohdalla ratikka kulkee kolmena eriluonteisena osuutena. Plootukadun alkuosassa ratikka on osa kokoojakatua, kulkien omaa linjausta ajoväylien välissä. Muuranraitio on pelkästään ratikalle, kävelylle ja pyöräilylle varattu joukkoliikenteen katu, josta suunnitelmien mukaan toteutetaan erityisen vehreä puurivein, istutuksin ja nurmipintaisen



Kuva 23. Plootukatu välillä Tikkurilantie - Muuranraitio (Ramboll, luonnos 29.9.2022).

ratikkaväylän ansiosta. Muuranaukiolla ja Toisellasavulla ratikka on osa Muuran keskustaa. Muuranaukio toteutetaan vehreänä ja materiaaleiltaan laadukkaana shared space-aukiona. Toisellesavulle sijoitetaan Muuran ratikkapysäkit. Molemmin puolin pysäkkejä sijoittuvat puurivit varmistavat myös pysäkkiympäristön vehreyden.

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys

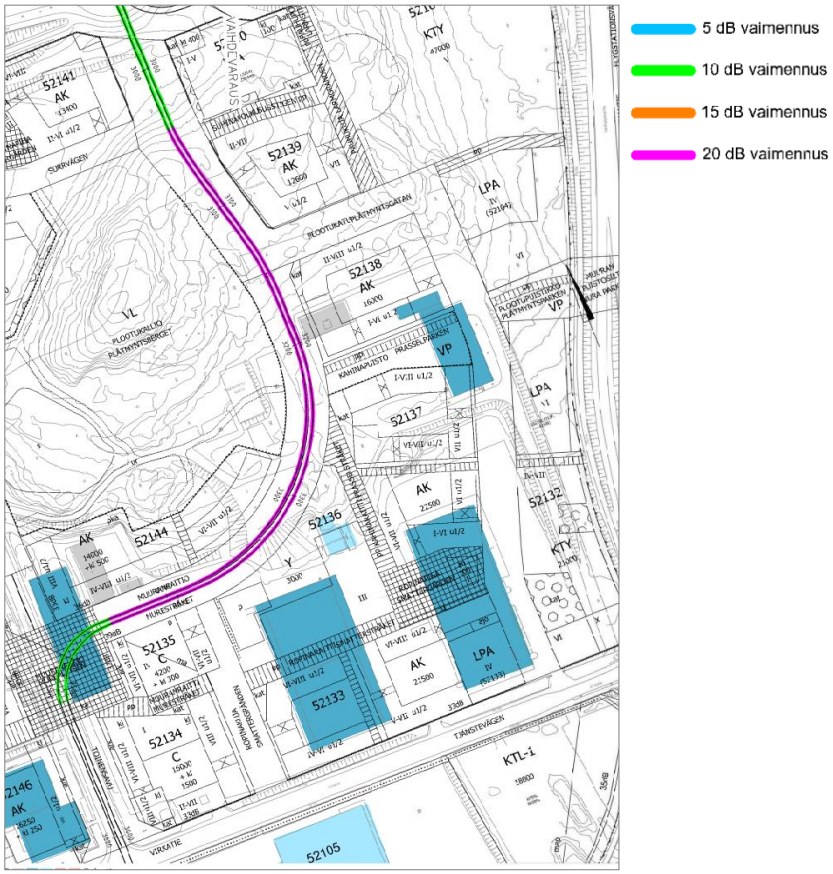
Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys välille Lentoasema-Tikkurila valmistui 17.2.2023 (Sweco). Selvityksen mukaan tärinä ei ole tutkitulla raitiotielinjauksella laskennallisen arvioinnin perustella riski, eikä asumismukavuuden perusteella rajoita suunnittelualueen maankäyttöä. Runkomelun kannalta ongelmallisimmat alueet sen sijaan sijaitsevat kovalla maaperällä ja kallioalueilla. Selvityksessä on määritelty runkomelun riskialueet ja runkomelun kannalta haitalliset epäjatkuvuuskohdat sekä laskennallisen runkomeluselvityksen perusteella vaimennettavaksi esitettävät raitiotieosuudet.

Muuran kohdalla runkomelun riskialueet ulottuvat Muuranraition ja Plootukadun ratikan osuudella molemmin puolin melko laajalle alueelle (kuva 24). Selvityksessä on runkomeluvaimennuksen suunnittelussa otettu huomioon rakennukset kaavaluonnoksesta 052600 Muuran kaupunkikylät. Runkomelusuojauskartan mukaan Muuraan toteutetaan runkomelusuojausta koko ratikan osuudelle,



Kuva 24. Ratikan runkomelun riskialueet ilman vaimennusta, lila katkoviiva= riskialue 30 dB kerrostalo, vihreä viiva=riskialue 35 dB kerrostalo, sininen viiva=riskialue 45 dB pientalot ja kerrostalot (Sweco 2023, sisältää Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan 01/2023 aineistoa).

Toistasavua lukuun ottamatta (kuva 25). Vaimennustarve on esitetty 5 dB:n portaissa. Pääosalla rataa runkomeluvaimennus esitetään toteutettavaksi kiintoraidelaatan alle ja sivuille asennettavalla vaimennusmatolla. Kun rakennetaan Muuran kaavaluonnoksen mukaisesti, runkomelun riskialue ei ulotu korttelialueille. Runkomelu ei myöskään rajoita kellareiden rakentamista alueella.

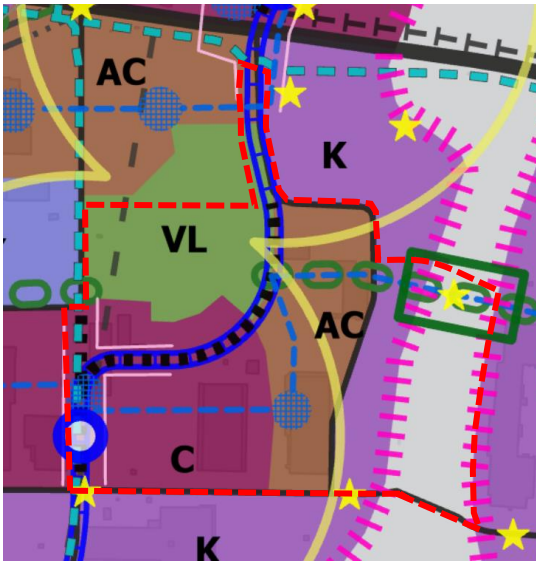


Kuva 25. Ratikan runkomelun vaimennus (Sweco 2023, sisältää Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan 01/2023 aineistoa).

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko (kuva 26), joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset. Ratikan kaavarunko hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 30.1.2023, ja se etenee valtuustoon loppukeväästä.



Kuva 26. Ote Vantaan ratikan kaavarungosta, asemakaava-alueen likimääräinen raja punaisella katkoviivalla (Vantaan kaupunki, 31.3.2023).

Kaavarungossa on osoitettu raitiotien pysäkit (sinivalkoinen ympyrä), pysäkin seutu (keltainen viiva), keskusta-alue (C), asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), tiivis työpaikka-alue (K), lähivirkistysalue (VL), viherketju (vihreä ketju), viheryhteyden kehittämiskohta (vihreä neliö), vahva kaupallinen julkisivu (vaaleanpunainen viiva), tärkeä käveltävä kaupunkitila (sininen katkoviiva), kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila (sininen ruuturasteri), maamerkki (tähti), vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna (pinkki poikittainen katkoviiva), liikennealue (L), alueellinen tai paikallinen kokoojakatu (musta viiva), joukkoliikennekatu (musta pistekatkoviiva), pyörätien baana (turkoosi katkoviiva), raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus (harmaa katkoviiva), raitiotie (sininen tuplaviiva katkoviivoilla).

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on laadittu 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. Yhteiset linjaukset ja suunnitteluperiaatteet helpottavat muutoksen toteuttamista ja mahdollistavat maanomistajien tasapuolisen kohtelun. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

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

Työ on jaettu neljään osaan:
1. *Kiehtova kaupunki* kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tällaisia ovat mm. korttelirakenteeseen ja kaupunkikuvaan liittyvät ominaisuudet; rakennusten korkeudet, väritys ja materiaalit, laadun paikat sekä muut kaupungin eläväisyyttä ja laadukkuutta lisäävät piirteet. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. *Käveltävä kaupunki* keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaa kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämyksellisyyteen vaikuttavia asioita. Kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivijalkakerroksen ominaisuudet ovat keskiössä.
3. *Vihreä kaupunki* jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta, jolla vastataan ilmastonmuutoksen haasteisiin ja lisätään ympäristön terveyshyötyjä. Alueen vehreyttä edistetään erilaisin keinoin tehokkaan rakentamisen vastapainona.

4. *Resurssiviisas kaupunki* esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia. Tässä esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästään asemakaavoituksen osalta.

Muuran kaavaluonnos 052600 (v. 2022)

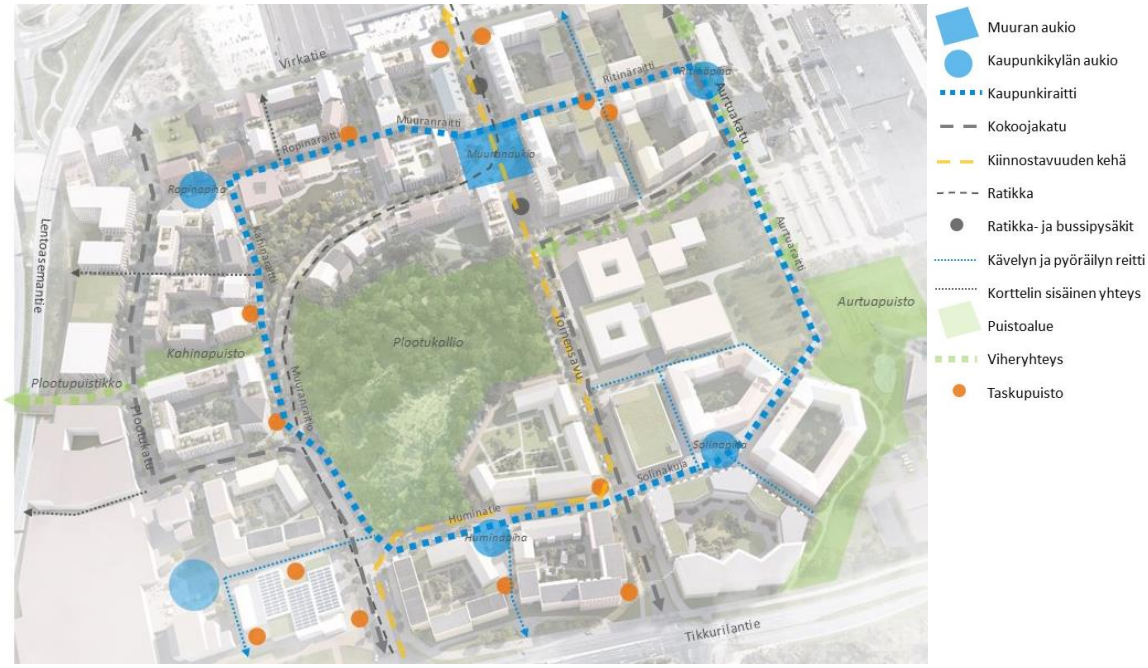
Muuraan on laadittu asemakaavan muutosluonnos koko Muuran alueen kokonaissuunnitelmaksi (kuva 27). Kaavaluonnos valmistui elokuussa 2022. Tarkoituksena on, että sen pohjalta laaditaan alueen varsinaiset asemakaavan muutokset. Muuran suunnittelu perustuu asemakaavoituksessa työn alussa v. 2020 laadittuun Muuran konseptiin. Muurasta rakentuu kaavaluonnoksen myötä tunnistettava ja viihtyisä uusi asuinalue, jonne Muuran keskustan liiketilat, koulu ja päiväkodit, alueen reunoille sijoittuvat toimitilat sekä Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulman elämysmagneetti tuovat toimintojen sekoittuneisuutta.



Kuva 27. Muuran kaavaluonnos 052600, asemakaavan muutosalueen raja sinisellä pistekatkoviivalla (Vantaan kaupunki 2023).

Suunnittelun päätavoitteina on ollut muodostaa Muuraan yhteisöllisyyttä tukevia kaupunkikyliä, joiden kaupunkitila on elämyksellistä, arkkitehtuuri leikkisää ja kodikasta. Kaupunkikuvaa hallitsevat erityisesti harjakatot. Ns. kaupunkiraitti yhdistää kaikki kylät toisiinsa sekä toimii sujuvana yhteytenä Muuran keskustaan. Jokaiselle kaupunkikylälle luodaan tunnistettavaa ja omaleimaista identiteettiä kylien oman teeman, vuodenajan, avulla, joka näkyy mm. rakennusten julkisivuväripaletissa, kasvillisuudessa ja kylän kohtaamispaikkana toimivien aukioiden toiminnallisuudessa. Toisensavun ja Virkatien risteykseen sijoittuvasta Muuran keskustasta aukioineen suunnitellaan koko alueen aktiivinen solmukohta, jonne keskittyvät joukkoliikenteen pysäkit, alueen kaupalliset palvelut sekä kahvilat ja ravintolat. Kaupunkitilasta muodostuu umpikorttelien myötä tiivistä ja kaupunkimaista, mutta vehreyttä saadaan runsaasti kortteleiden taskupuistojen sekä reittien ja aukioiden monipuolisten istutusten avulla.

Muura on kävely-ystävällinen ratikkakaupunki, jossa joukkoliikenne on monipuolista ja kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat sujuvia ja houkuttelevia (kuva 28). Autoliikenne on keskitetty pääosin kokoojakaduille, ja alueen pysäköinti keskitetään pääosin pysäköintilaitoksiin, joista suunnitellaan monikäyttöisiä, reittejä ja kaupunkitilaa elävöittäviä rakennuksia. Resurssiviisaus ja ekologisuus näkyvät alueella mm. kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosimisena, resurssiviisaina ratkaisuina rakentamisessa, kasvikattoina sekä puistojen ja katualueiden hulevesien hallinnan toteuttamisena luonnonmukaisin menetelmin.



Kuva 28. Kaaviokuva Muuran kaupunkitilasta.

Muuran kunnallistekninen suunnittelu

Destia laati Muuran kaavaluonnosalueelle kunnallisteknisen yleissuunnitelman (valmistui maaliskuussa 2022). Työn tavoitteena oli tarkistaa kaavaluonnoksen katu- ja vesihuollon varausten ja periaateratkaisujen riittävyys kunnallistekniikan, liikenteen ja maankäytön tarpeiden kannalta. Aluetta tarkasteltiin myös maisema- ja viherympäristön sekä hulevesien hallinnan näkökulmasta. Tuloksena syntyi katujen ja vesihuollon alustava yleissuunnitelma, tyyppipoikkileikkaukset, pituusleikkaukset sekä alustava kustannusarvio.

HSY tilasi yhtä aikaa kunnallisteknisen yleissuunnitelman kanssa painepiiritarkastelun Muuran alueesta (Afry 5.1.2022). Työssä tutkittiin Muuran alueen jakavan painepiirin rajan sijoittumista. Painepiiritarkastelun vesihuollon ratkaisu eroaa Destian tekemästä vesihuollon yleissuunnitelmasta joiltakin osin. Kaavaluonnosvaiheessa todettiinkin, että jatkosuunnittelussa tulee alueen vesihuoltoratkaisua tutkia vielä uudelleen. Myös katujen poikkileikkauksia ja vesihuollon sijoittumista katupoikkileikkauksessa tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

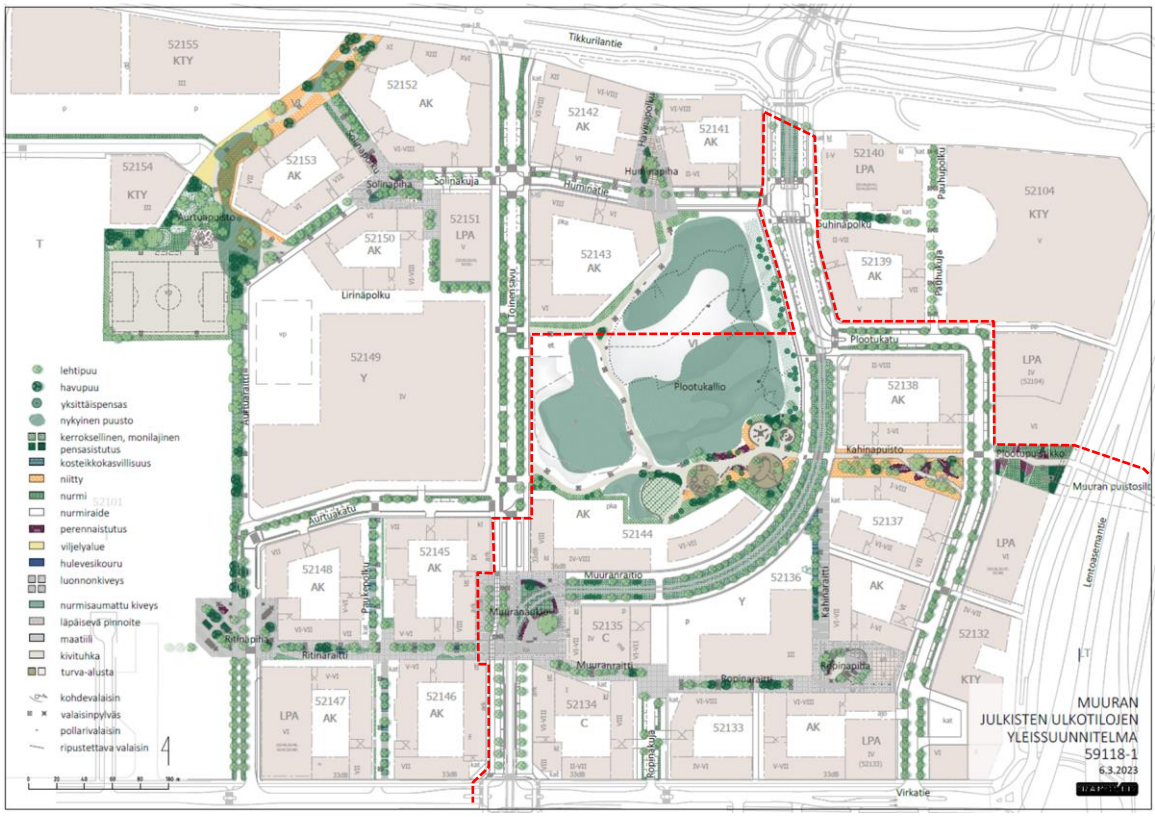
Asemakaavan muutoksen yhteydessä Ramboll on päivittänyt Muuran vesihuollon yleissuunnitelmaa, ja lisätyönä tarkastanut katujen yleispiirteisiä tasauksia ja poikkileikkauksia. Vesihuollon ratkaisuun on tehty tarkennuksia ja muutoksia (mm. Ropinaraitille lisätty vesijohto), ja samalla on myös tutkittu kaukolämpöverkon sijoittumista alueelle. Katujen tasaukseen on tullut Destian työhön verrattuna pieniä muutoksia koko Muuran alueelle.

Muuran julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma

Ramboll laati Muuraan julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman (kuva 29), joka perustuu Muuran kaupunkikylien asemakaavaluonnokseen 052600, jonka kärkitavoitteita ovat mm. yhteisölliset kaupunkikylät ja elämyksellinen kaupunkitila. Julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa määritellään mm. aukioiden, katujen ja puistojen luonnetta, kasvillisuutta sekä toimintojen sijoittumista alueella.

Julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman tavoitteena on luoda Muuraan ehyt ja korkeatasoinen julkisten ulkotilojen sarja, jossa korostuvat vehreys ja viihtyisyys. Suunnittelun periaatteita ovat mm.:

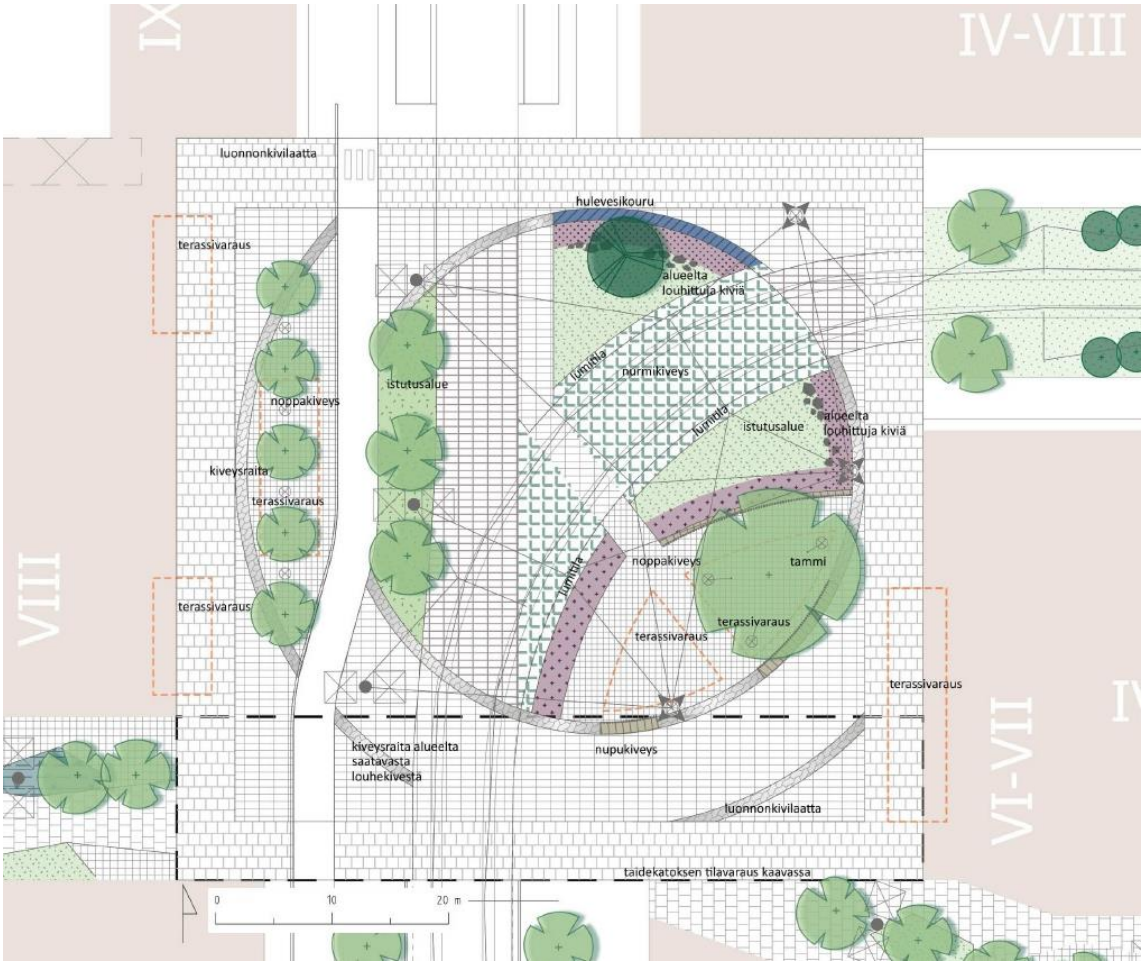
- Jokaisella vuodenaikateemalla on oma aukionsa, joka ilmentää paikallisidentiteettiä (mm. materiaali- ja kasvivalinnat) ja kokoaa yhteen asukkaita.
- Plootukallio on alueen metsäinen sydän.
- Kaupunkiraitti on kävelyn ja pyöräilyn yhteys, joka yhdistää aukiot ja eri toiminnot toisiinsa turvallisesti ja houkuttelevasti.
- Varmistetaan viheralueiden kytkeytyneisyys tiivistyvässä kaupunkirakenteessa sekä paikallisten reittien liittyminen alueelliseen reittien, palveluiden ja viheryhteyksien verkostoon.
- Monipuoliset kestävän kehityksen tavoitteet, joilla tähdätään virikkeellisyyteen, eri käyttäjäryhmät huomioiden, ja pyritään vahvistamaan viherkohteisiin liittyviä luonto- ja virkistysarvoja sekä hulevesien hallintaa. Tavoitteissa on kiinnitetty huomiota myös materiaalivalintoihin (tehokkuus, kierrätys, elinkaari, uusiokäyttö, luonnonmateriaalit), hiilensidontaan, luonnonvarojen kulutuksen vähentämiseen ja kasvillisuuden kestävyyteen.



Kuva 29. Muuran julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma. Likimääräinen kaavarajaus punaisella katkoviivalla.

Puistoalueilla säilytetään mahdollisimman paljon nykyistä puustoa. Kasvivalinnoissa suositaan pohjois- ja kotimaista alkuperää olevia kasveja, ja niissä korostuvat kylien vuodenaikateemat. Katuvihreä muodostuu katupuista, kaupunkiraittien kerroksellisista istutuksista, tonttikatujen erotuskaistojen kasvillisuudesta sekä ratikan vihreästä kiskoalueesta. Kasvillisuus luo viihtyisyyttä, antaa varjoa, rytmittää tilaa ja tarjoaa elinpaikkoja eliöille. Hulevesien määrään ja laatuun vaikutetaan mm. kasvillisuusalueilla ja läpäisevillä päällysteillä.

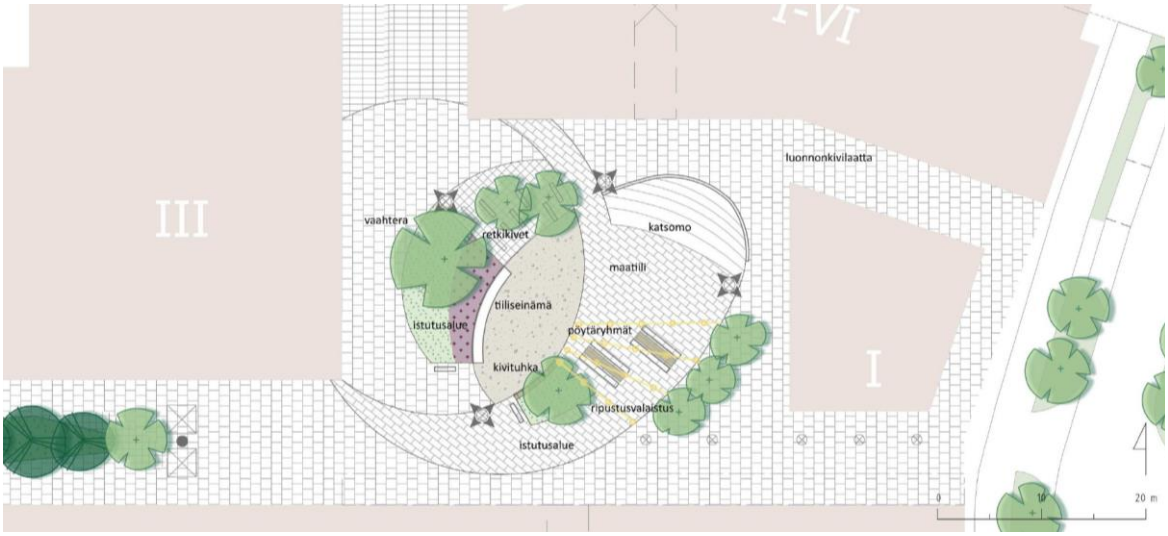
Asemakaava-alueella sijaitsee osa julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman osa-alueita: eteläosa Plootukalliosta, Muuranaukio, Ropinapiha, Kahinapuisto ja Plootupuistikko. Muuranaukio (kuva 30) on arkadien kehystämä vihreä keidas kaupallisten palvelujen ja joukkoliikenteen solmukohdassa, jossa oleskelu, liikkuminen ja vehreys yhdistyvät. Aukiota halkoo ratikkalinja. Pintamateriaaleilla ja aukion jäsentelyllä pyritään viestimään kaikille kävelijöille ja pyöräilijöille yhteisestä alueesta, jossa julkinen ulkotila liittyy kaupallisiin ja puolijulkisiin sisätiloihin. Kasvivalinnoissa on suosittu lehdettömään vuodenaikaan mielenkiintoisia ja monilajisia kasveja. Muuranaukion tärkein puu on sydäntalven tunnuspuu, tammi. Talvisin pääpuun roolin saa aukion pohjoisreunan valaistu havupuu. Aukion eteläreuna on kaavassa varattu taidekatokselle, mutta jos katos ei toteudu, aukion suunnitelmaa tutkitaan uudestaan.



Kuva 30. Muuranaukio. Ote Muuran julkisten tilojen yleissuunnitelmasta.

Ropinapihalla (kuva 31) on tilaa tapahtumille ja kokoontumiseen. Sadonkorjuuteeman mukaisesti aukiolla on pitkät pöytäryhmät yhdessä syömiselle ja yllä tunnelmallinen ripustusvalaistus. Porrastettu katsomo rajaa kivituhka-alueen sekä peli-, tausta- ja köynnösseinänä toimivan karhean tiiliseinämän ympärille kiertyvää aukiota. Maatiilipäällyste erottaa oleskelualueen kulkureiteistä.

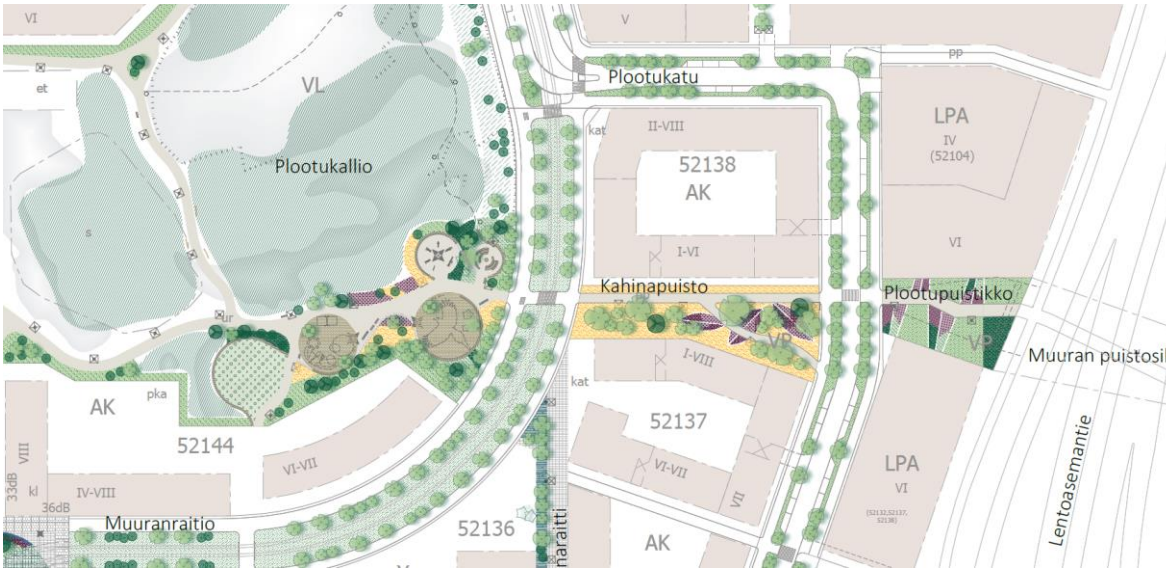
Ropinapihan kasvivalinnoissa suositaan voimakkaan syysvärin saavia puita, pensaita ja perennoja sekä oranssi- ja punakukkaisia lajeja ja -lajikkeita. Kaupunkikylän tunnuspuu on vaahtera. Ropinapihan retkikivet ovat Muuran alueelta louhittavia, vaihtelevan muotoisia ja kokoisia istuinkiviä. Suunnitelmassa on kaavan mahdollistama Ropinapihalle sijoittuva rakennus esitetty kaaviomaisesti. Aukion jatkosuunnittelussa tulee aukion toiminnot ja istutukset yhteensovittaa mahdollisen rakennuksen tai katoksen kanssa toimivaksi kokonaisuudeksi.



Kuva 31. Ropinapiha. Ote Muuran julkisten tilojen yleissuunnitelmasta.

Plootukallio (kuva 32) on alueen metsäinen sydän. Sen alueella säilytetään luonnonympäristöä, kasvillisuutta ja kalliota. Sinne sijoitetaan Muuran puistojen isoin ja mieleenpainuva leikkipaikka sekä kävely- ja pyöräilyreittejä. Kaadettava puusto hyödynnetään Muuran alueella, ja istutettavassa kasvillisuudessa huomioidaan alueen käyttötarkoitus sekä kasvuolosuhteet.

Kahinapuisto ja Plootupuistikko (kuva 32) toimivat kulkureittinä sekä vahvistavana osana itä-länsisuuntaista viheryhteyttä. Kahinapuisto on kapea puisto (nykyisin puustoton), jonka kasvillisuusvalinnoissa kiinnitetään erityistä huomiota ääniin, kuten eri tavoin kahiseviin ja haviseviin lehtiin tai heliseviin siemenkotiin. Plootupuistikosta on yhteys Lentoasemantien yli Muuran puistosiltaa pitkin Huberilan viheralueisiin. Puistosilta on Muuran maamerkki. Näkymät sillalta ja sillalle tukevat alueen identiteettiä.



Kuva 32. Plootukallio, Kahinapuisto ja Plootupuistikko. Ote Muuran julkisten tilojen yleissuunnitelmasta.

Hiilineutraalisuusselvitys

Raksystems Insinööritoimisto Oy ja Green Building Partners Oy on laatinut suunnittelualueelle hiilineutraalisuusselvityksen (14.4.2023), jonka tarkastelut perustuvat tyyppiarvoilla laskettaviin esirakentamisen (sis. olemassa olevien rakennusten purku), rakennusten, liikenteen, infran, energiankulutuksen ja maaperän hiilijalanjälkiin ja -kädenjälkiin. Selvityksessä tunnistettiin tässä hankkeessa tutkittavien aihealueiden osalta toimenpiteitä, joilla voidaan edistää hiilineutraalisuutta ja määritettiin tavoitteita tukevia ohjauskeinoja. Hiilikädenjäljen laskentaan aluerakentamisessa liittyy epävarmuuksia, minkä vuoksi tässä tarkastelussa on keskitytty rakennus- ja käyttövaiheen hiilijalanjäljen optimointiin.

Merkittävimmät hiilijalanjäljen osat suunnittelualueella ovat rakennukset ja tontit, energiankulutus sekä liikenne. Asuinrakennukset muodostavat suurimman osan päästöistä niin rakentamisessa ja rakennusmateriaaleissa kuin käytönaikaisessa energiankulutuksessa ja liikenteessä. Selvityksessä esitettiin ohjauskeinoiksi asemakaavamääräyksiä ja maankäyttösopimusehtoja, joista tulee käydä jatkokehityskeskustelua kaupungin ja maanomistajan välillä sopivien määräysten löytämiseksi.

Ehdotukset asemakaavamääräyksiksi ja maankäyttösopimusehdoiksi koskivat:
- rakennuksia (vihreä betoni, asuntojen muuntojoustavuus, ilmastokestävä rakentaminen),
- energiaa (energiatehokkuus, energiantuotto, aurinkoenergia, maalämpö) ja
- liikennettä (sähköautot, polkupyöräpaikat).

Yksittäisenä toimena maalämpöjärjestelmä tuottaa suurimman päästövähennyksen, mutta kaikilla lasketuilla päästövähennystoimilla on merkittävä vaikutus alueen hiilijalanjälkeen. Tulosten pohjalta tulee keskustella tavoitetasosta päästövähennyksille ja keinoista, joilla tavoitteeseen päästään, sekä jatkuvasta hiilijalan- ja hiilikädenjäljen ohjauksesta. Selvityksen tuloksista tulee myös huomata, että vaikka alueella toteutettaisiin kaikki selvityksessä esitetyt toimet, alueellinen hiilineutraalisuus vaatii vielä merkittävää jatkokehitystä.

Muuran taidekonsepti

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on laadittu taidekonsepti Muuraan (Syrjälä, 2023). Suunnittelun lähtökohdaksi on otettu omaleimaiset kaupunkikylät ja niiden aukiot arkielämän kohtauspaikkoina, taiteen yhteisöllisyys ja funktionaalisuus sekä merkittävät reitit. Muuran taiteen luovan leikin symboliksi on valittu paperikirppu, joka voi toimia julkisen taiteen innoittajana sekä mahdollistaa erilaiset yhteiset pelit, leikit ja uusien leikkien keksimisen.

Taiteen teemoiksi on valittu leikki ja yhteisöllisyys, joihin eri kaupunkikylien vuodenaikateemat linkittyvät. Muurassa taiteen paikoiksi on ehdotettu julkisia ulkotiloja: Muuranaukion taidekatosta, Ropinapihan varren päiväkotia ja yhtenäiskoulua (kiinnostavuuden kehän ja julkisen liikenteen reittien varrella) Muuran puistosiltaa sekä kaupunkikylien aukioita. Nyt asemakaavoitettavalle suunnittelualueelle näistä sijoittuvat Muuranaukion taidekatos, päiväkoti sekä siihen mahdollisesti liittyvä taide Muuranraitiolla, Muuran puistosilta sekä Ropinapiha.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Asemakaavan muutos pohjautuu Muuran kaupunkikylät asemakaavaluonnokseen 052600, joka on laadittu koko Muuran alueen kokonaissuunnitelmaksi.

Muuran alueen ensimmäinen asemakaavan muutos, Muuran kaupunkikylät 1, tuli vireille 12.12.2022. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin Spondan ja Sagaxin omistuksessa oleville alueille sisältäen koulutontin ja etenkin ratikan katualueiden osalta osia myös Logicorin ja Avia Real Estaten/Finavian kiinteistöistä. OAS:a on päivitetty 3.4.2023, mm. yleiskaavan voimaantulon osalta.

Suunnittelun edetessä päätettiin aikataulusyistä viedä käsittelyyn varsinaisena asemakaavan muutoksena ensimmäisenä ratikan katualueet sekä Spondan alueelle sijoittuvat kortteli-, katu- ja puistoalueet.

Alueen asemakaavoitukseen liittyen laaditaan maankäyttösopimus Vantaan kaupungin ja alueen pääasiallisen maanomistajan Sponda Oy:n kanssa. Katualueiden osalta laaditaan esisopimukset Vantaan kaupungin ja Sagax Finland Oy:n sekä Avia Real Estate Oy/Finavia Oyj kesken.

Vantaan ratikka

Muuran kohdalla ratikan katualueet pohjautuvat Vantaan ratikan yleissuunnitelmaan, joka valmistui vuonna 2019 ja hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Vantaan ratikan rakentamisen kokouksessaan 22.5.2023. Kaavassa on huomioitu Muuran kohdalle laaditut ratikan katusuunnitelmaluonnokset ja katujen tilavaraukset.

Ratikan kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Muuran kohdalla ratikan katualue on poikkeuksellisesti osa Muuran asemakaavaa 002356 ja siten osa tämän kaavan prosessia. Muut Ratikan asemakaavat ovat omina kaavoinaan asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: kaupunkirakenne ja ympäristö, kiinteistöt ja tilat, kasvatus ja oppiminen, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, DNA, Telia ja HSL, Tukes.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Vireilletulo ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Kaavoitus tuli vireille 12.12.2022.

Asemakaavan muutoksen (nro 002356) vireilletulovaiheessa mielipiteet pyydettiin 1.2.2023 mennessä (MRL 62 §), ja niitä saatiin 7 kappaletta. Näistä tiivistelmä alla:

- *Caruna Oy*: Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

- *Turvallisuus- ja kemikaalivirasto:* Etäisyydet kaavamuutosalueiden toiminnoista Tukesin valvomiin tuotantolaitoksiin ovat riittävät. Kaavamuutoksille ei ole estettä kemikaaliturvallisuuslain näkökulmasta, käytössä olevien selvitysten ja nykytilanteen perusteella.

- *Elisa Oyj:* Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleiden riittävästä suojauksesta tulee huolehtia sekä olemassaolo tiedostaa. Jos kaapeleita joudutaan siirtämään, toimijan pitää olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Lisäksi Elisan keskitintilan (Toinensavu 3) säilyminen on tärkeää alueen tietoliikenteelle.

- *Vantaan kaupunginmuseo*: Alueella ei ole rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja eikä muinaismuistolailla rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

- *Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä:* Kaavamuutosalueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee rakennettua vesihuoltoa. Rakennettu jakeluverkosto ja keräilyviemärit palvelevat alueen nykyistä yritystoimintaa. Uuden rakennettavan vesihuollon laajuutta on pyritty määrittämään kunnallisteknisellä yleissuunnitelmalla. Suunnitelmaa päivitetään keväällä 2023. Joillekin tonteille ja puistoalueille on todennäköisesti merkittävä johtorasitteita, jotka selviävät ja tarkentuvat tekeillä olevan suunnittelutyön tuloksena.

- *Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy*: Alueen keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sijainnit halutaan huomioitavaksi asemakaavan muutosehdotuksessa. Asemakaavassa tulee huomioida toimintojen vaatimat tarpeet sähköverkon kannalta, kaapeleiden tilavaraukset katualueella sekä muuntamoiden tilavaraukset kaavamerkinnöillä ja kaavaselostuksella. Muuntamoiden tilanvaraustarpeet esitetään tässä vaiheessa suureen osaan kortteleita, mutta asemakaava-alueelle tarvitaan niin puisto- kuin kiinteistömuuntamoille tilanvarauksia. Kaavatyön edetessä muuntamoiden tilavaraustarpeet tarkentuvat. Halutaan, että alueella sijaitsevien kaukolämpöputkien sijainti huomioidaan asemakaavan muutosehdotuksessa.

- *Finavia Oyj*: Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa Vantaan yleiskaava 2020:n kohtaa tulee täsmentää siten, että L_{DEN} 55 dB ylittävä lentokonemelualue tulee asianmukaisesti huomioiduksi alueen luoteisnurkassa. Alueen suunnittelussa on huomioitava sekä lentoaseman

esterajoituspinnat että mahdollinen lentoesteluvan tarve. Lentoestelupaprosessista olisi hyvä olla maininta alueen kaavamääräyksissä.

Vantaan ratikan osallistuminen ja vuorovaikutus

Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Asemakaavamuutoksen alueelta 002356 Muuran kaupunkikylät 1, saatiin 2 mielipidettä. Näistä tiivistelmä alla:

- *Sponda Oy*: OAS:n sivulla 10 todetaan suunniteltavan myös täysin uusia katuyhteyksiä, kuten Muuranraitio Veromiehessä. OAS:sta ei ilmene, miten jo asemakaavoitetun korttelialueen pirstovan uuden katuyhteyden kaavoittamisen yhteydessä tullaan korttelin muu maankäyttö ratkaisemaan. Mielestämme korttelialueen maankäyttö tulee suunnitella ja kaavoittaa kaikilta osin ratikkakaavan yhteydessä, ja toivomme suunnittelun tapahtuvan yhteistyössä maanomistajan kanssa omistamamme korttelin 52104 alueella. Esitämme myös, että Jokiniemen alueen kehittämistä haittaavan Santaradan poistamismahdollisuudet tutkitaan ratikkakaavan yhteydessä.

- *Finavia:* Hyvä ja monipuolinen saavutettavuus on Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan kannalta keskeinen tekijä. Vantaan ratikan myötä lentoasema verkottuu nykyistä vahvemmin Vantaan kaupungin sisäiseen liikenteeseen. Lentoaseman infrastruktuuri sen henkilöliikenteen keskiössä on tiivis – suorastaan ahdas – ja tämän vuoksi ratikan ratkaisuissa on huomioitava valtakunnan päälentoaseman oman toiminnan ja muiden liikennemuotojen matkustajavirtojen asettamat reunaehdot. Finavia katsoo, että ratikkalinjan suunnittelu ei edellytä nykyisen asemakaavan muuttamista. Muussa tapauksessa Finavia katsoo, että mahdolliset asemakaavavaikutukset on sovittava yhteistyössä Finavian kanssa. Lentoaseman toimintaedellytysten varmistamiseksi Finavia katsoo, että ratikkaratkaisut tulee suunnitella Finavian omistamien maa-alueiden maankäytön asettamien reunaehtojen mukaan. Lisäksi Finavia muistuttaa Vantaan yleiskaavan 2020 laatimisen yhteydessä antamiensa lausuntojen mukaisesti, että maankäytön suunnittelussa Tietotien länsipuolinen alue on säilytettävä lentoliikenteen toimintojen alueena. Tämän lisäksi etenkin Tietotien katualueen mitoituksessa on huomioitava lentoaseman turva-aidan edellyttämä tilavaraus.

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) ja17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi-alustalle. Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 ja syysinfo 15.11.2022 (koko ratikan linja).

Asukastilaisuus

Asemakaavan muutoksen suunnittelusta pidettiin asukastilaisuus (suunnittelija paikalla) 15.2.2023 Aviapolis X:ssä. Paikalle saapui 1 vieras.

Viranomaisyhteistyö

Muuran kaavaluonnosalueelta löydetyn lahokaviosammaleen osalta pidettiin kokous ELY-keskuksen kanssa 2.9.2021. Kokoukseen osallistuivat ELY-keskuksesta Kirsi Hellas ja Ilpo Huolman ja

kaupungin puolelta henkilöitä sekä kaupunkisuunnittelusta että ympäristökeskuksesta. Kokouksessa esiteltiin Muuran kaavaluonnosta sekä lahokaviosammaleen esiintymistä alueella. Löydettyjä esiintymiä on paljon, ja ne sijaitsevat erityisesti Plootukallion ympäristössä.

Vantaan laatimassa lahokaviosammalen esiintymisselvitys- ja suojelusuunnitelmassa (2020) Plootukallio on merkitty potentiaaliseksi, korkean uhan alueeksi, jonka on kompensaatiotarkastelussa laskettu tuhoutuvan. Esitetyssä kaavaluonnoksessa (sekä laadittavassa asemakaavan muutoksessa) osa lahokaviosammalen esiintymisalueesta voidaan säilyttää, mikä voidaan nähdä lievennyshierarkian 2. tasolla olevana aiheutuvan luontohaitan minimointiin tähtäävänä toimenpiteenä. Kaavaluonnoksen mukainen viheralue on myös laajempi kuin mitä uuteen yleiskaavaan on merkitty.

ELY-keskuksen mukaan lahokaviosammaleen suojelustatukseen on tullut muutos, ja laji ei ole enää erityisesti suojeltava, vaikka onkin edelleen uhanalainen ja rauhoitettu. Lahokaviosammalen suojelu on siis keventynyt, eikä luonnonsuojelulain pykälän 47 mukaisia ELY-keskuksen rajaamispäätöksiä enää ole tarpeen tehdä. Laji on kuitenkin edelleen rauhoitettu ja kirjattu luontodirektiivin liitteeseen 2, joten ilman poikkeuslupaa lajiin ei saa kajota. Luonnonsuojelulain pykälän 48 mukaan aluetta saa kuitenkin käyttää rakentamiseen, jos lajin säilyttäminen ei ole mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia. ELY-keskus voi myöntää luvan poiketa rauhoitussäännöksistä (yleispoikkeaminen), jos lajin suojelutaso säilyy suotuisana. Kaavaluonnoksen 052600 selostuksessa on perusteltu maankäytön vaihtoehdottomuus ja se, ettei esiintymä ole merkittävä.

Kokouksessa keskusteltiin myös lahopuun siirtämisen mahdollisuuksista, mutta todettiin että siirtämistä parempi vaihtoehto on säilyttää alueen nykyisiä esiintymiä ja varmistaa niiden säilyminen.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä 28.6.-28.8.2023. Lausuntoja pyydettiin 31.8.2023 mennessä 12 kpl ja niitä saatiin 5 kpl. Näistä kahdessa vain ilmoitettiin, etteivät anna lausuntoa. Tiivistelmä lausunnoista alla:

- *Traficom*: Ei lausuttavaa.
- *Uudenmaan liitto*: Eivät anna lausuntoa.
- *Ely-keskus:* Ely toteaa, että Elyn aiempi lausunto on otettu melun osalta osin huomioon. Ely viittaa kaavan asuntojen avautumista koskevaan määräykseen ja huomauttaa, että kaavassa suunnittelun lähtökohtana tulisi olla se, että kaikille asunnoille varmistettaisiin melutason ohjearvot täyttävä aukeamissuunta. Ilmastovaikutukset on arvioitu kattavasti, ottaen huomioon rakentamisen ja käytön aikaiset päästöt. Kaavaratkaisusta jää kuitenkin epäselväksi edellytetäänkö hyvien toimenpiteiden toteuttamista. Kaavamääräykset uusiutuvan energiantuotannon ja vähähiilisen betonin käyttöä edellytetään vain osittain. Hulevesien osalta Ely edellyttää kaavamääräyksiin lisättävän määräystä pysäköintialueiden hulevesien käsittelystä ennen johtamista hulevesijärjestelmään.
- *Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:* Vantaan Energia Sähköverkot haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Kaavassa on huomioitu muuntamotarpeet riittävän hyvin. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkin sijainti.
- *HSY:* HSY pyytää suunnittelijoita huomioimaan uudet jätehuoltomääräykset sekä huomioimaan jätehuollon käytännön järjestämiseen liittyen seuraavat seikat: Jätehuollolle tulee varata riittävästi tilaa jätteiden lajittelua ja kierrätystä varten, kuormaus on suunniteltava siten, ettei liikenne pysähdy tyhjennystyön ajaksi. Lisäksi suositellaan, että jäteautolle olisi varattu

rauhallinen paikka pysähtyä tyhjennystyön ajaksi. Vesihuollon osalta lausunnossa todetaan, että kaavamuutos edellyttää johtosiirtoja ja runsaasti vesihuollon uudisrakentamista. Kunnallisteknisen yleissuunnitelman päivityksessä rakentamiskustannusten arvio on alustavasti 2- 2,5 M€. Lisäksi todetaan, että paineen korotusaseman asemapiirroksen mukainen piha-alue on 15 m x 33m ja kaavakartalla et-alueen tulisi olla yhtä suuri.

Annetuista lausunnoista ei aiheutunut tarvetta tarkistuksiin. Tarkemmat vastineet lausuntoihin on esitetty selostuksen erillisenä liitteenä olevassa lausuntojen koonnissa.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin

Kaupunkiympäristölautakunta (6.6.2023) sekä kaupunginhallitus (19.6.2023) jättivät kaavasta seuraavan lausuman: "Alueen rakentaminen painotetaan niille alueille, jotka ovat jo rakennettua ympäristöä ja nähtävilläolon aikana selvitetään, miten kortteleiden muodostaminen voidaan toteuttaa niin, että alueen luonto säästyy mahdollisimman lähellä nykytilaa sekä suuria räjäytyksiä ja louhintoja ei tarvitse suorittaa rakennusvaiheessa." Kaavaratkaisussa on pyritty säilyttämään Plootukallion metsäinen alue niin laajana kuin se toimivan kaupunkirakenteen kannalta on ollut mahdollista ja nykyisiä kiinteistön metsäisiä alueita on otettu osaksi Plootukallion lähivirkistysaluetta. Plootukalliolta jatkuva uusi viheryhteys Muuran alueen ja Huberilan yhdistävälle puistosillalle on osittain nykyisen rakennetun kiinteistön osuudella, koska puistosillan paikkaa ei maanomistuksellisesti ole voitu siirtää pohjoisemmaksi siten, että viheryhteys olisi saatu luontevasti kokonaan nykyisen metsäalueen kohdalle. Kaavakartalle on nähtävillä olon jälkeen lisätty suojeltavan puun merkinnällä arvokkaaksi luokiteltuja puita mm. niille asuinkortteleille, joiden pihoilla puiden säilyminen on viitesuunnitteluvaiheessa vaikuttanut mahdolliselta. Alueelle saadaan myös nykytilaan verrattuna paljon lisää vehreyttä kaavan myötä, kun nykyiset asfalttikentät muutetaan vehreiksi pihoiksi ja kaduille ja kävelyn reiteille istutetaan puita sekä runsaasti muuta kasvillisuutta.

Kortteleiden korkotasojen suunnittelussa on pyritty myös siihen, että joudutaan tekemään mahdollisimman vähän louhintaa tai täyttöä. Lopullinen katusuunnittelu ja ratikan katusuunnittelun korot kuitenkin määrittelevät pitkälti sen, miten kortteleiden korkomaailma lopulta toteutuu. Mm. ratikalle soveltuvien pituuskaltevuuksien vuoksi Plootukalliota joudutaan louhimaan ja ratikan korot asettavat korkotason myös Plootukadulle. Lisäksi Plootukadun toimiva yhdistymisen kohta ratikan linjaan, on pitänyt sovittaa ratikan suunnitelmaan, joten tähän ei varsinaisesti korttelisuunnittelussa ole voitu vaikuttaa.

Nähtävilläoloaikana on keskusteltu maanomistajan kanssa myös pysäköinnin järjestämisestä ja pysäköintitalojen toteuttamisesta. Joustavan toteutuksen edesauttamiseksi kaavakartalta on poistettu LPA-kortteleista merkintä niistä kortteleista, joiden pysäköinti kohdistuisi juuri kyseiseen pysäköintitaloon. Pysäköinnin määrää suhteessa rakennusoikeuteen ei ole muutettu. Myös kaavamääräysten puolella on pysäköinnin sijoittamisen määräyksiä yksinkertaistettu sekä muutettu joustavampaan muotoon (mm. AK-kortteleiden pysäköinnin jakautumista ei määritellä kaavamääräyksellä). Määräyksiin lisättiin myös KTY-korttelille mahdollisuus sijoittaa asiakaspysäköintiä tulevan rakennuksen pääsisäänkäynnin eteen, sekä lisättiin kaavakartalla tätä varten p-merkintä. Lisäksi tehtiin muutamia muita tarkennuksia mm. Muuranaukion katoksen määräykseen.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Innovaatioiden Vantaa, kaupunkistrategia 2022–2025 (Kv. 31.1.2022)

Strategian painopisteitä ovat taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki, hyvät asukaslähtöiset palvelut, eriarvoistumisen estäminen, resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa, kukoistavat kaupunkikeskustat sekä merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella. Vantaata kehitetään vetovoimaisena asumisen kaupunkina. Houkuttelevien kerrostalohankkeiden ohella edistetään pientaloasuntojen rakentamista, lisätään kaupunkikulttuuria, tapahtumia ja harrastusmahdollisuuksia. Hyvinvointia rakentavia palveluita kehitetään digitalisaatiota hyödyntäen. Eriytymässä olevien asuinalueiden vetovoimaa kasvatetaan. Tähdätään kiertotalouden edelläkävijäksi ja säilytetään luonnon monimuotoisuus. Tehdään Aviapolis-lentokenttäympäristöstä Euroopan ympäristöystävällisin. Suunnitellaan kaupunkikeskuksiin iloa tuottavia kulttuurin ja vapaa-ajan palveluita. Rakennetaan viihtyisiä ja turvallisia kaupunkikeskuksia, joissa luonto on lähellä. Mahdollistetaan helppo liikkuminen kaupunginosissa sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset.

MAL-tavoitteet

MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että
- luodaan edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle,
- hyödynnetään liikenteeseen kohdistuvat ja joukkoliikennettä tukevat investoinnit täysimääräisesti ja
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv. 18.6.2018)
- Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista.
- Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista.
- Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.
- Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.
- Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolle ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Maankäyttösopimuksia käytetään aktiivisesti maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa.
- Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.
- Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv. 11.5.2015)
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.

- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.
- Otamme ympäristökriteerit ja uudet elämäntavat mukaan suunnittelutavoitteisiin.
- Satsaamme julkisiin viihtymisen paikkoihin ja luomme tiloja kulttuurien kohtaamisille.
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Teemme kaupungissa liikkumisesta ja arjesta tehokasta ja helppoa.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.
- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria.
- Vahvistamme maisema-arkkitehtuurilla ympäristörakentamisen laatua. Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä.
- Suunnittelemme ulkotiloista laadukkaita ja vehreitä.
- Parannamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä ja edistämme kaupunkipyörän mahdollisuuksia. Varmistamme pyöräilyn laatukäytävien toteutumisen.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv. 28.6.2022)

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

- Hiilineutraalisuus ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Viherrakenne on terveyttä tukeva ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saavutettavuutta.
- Luodaan hyvät edellytykset kestävälle ja monimuotoiselle liikkumiselle.
- Vähennetään liikkumistarvetta.
- Edistetään ajoneuvojen vähäpäästöisyyttä ja parannetaan ilmanlaatua.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

Aviapoliksen kaavarungon tavoitteet

Kaupunginvaltuuston 18.4.2016 hyväksymän Aviapoliksen kaavarungon mukaan Aviapoliksen suunnittelun tavoitteina on:

- tehdä autokaupungista käveltävän kokoinen kaupunki, jossa voi viihtyä ja viipyä,
- tehdä ekologisesti ja kulttuurisesti kestävää kaupunkia,
- edistää kestäviä ja kilpailukykyisiä kulkumuotoja ja innovatiivisia liikkumisratkaisuja,
- mahdollistaa 60 000 työpaikkaa ja 20 000 asukasta,
- tehdä lentokenttäkaupunki, jonne tullaan läheltä ja kaukaa.

Vantaan ratikan tavoitteet

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:
1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.

2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.3.2 Muut tavoitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa määritellyt tavoitteet

Vireilletulon yhteydessä 12.12.2022 laaditussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa Muuran suunnittelun kaupungin tavoitteiksi määriteltiin kaupungin ja maanomistajien tavoitteita.

Kaupungin tavoitteita olivat:

1. Yhteisölliset kaupunkikylät
   - Luodaan kaupunkikylille ja Muuran keskustalle oma tunnistettava luonteensa.
   - Muuran aukiosta ja keskustasta suunnitellaan koko alueen aktiivinen ja laadukas sydän.
     - Asemakaavan muutoksen tavoitteena on tarkentaa keskustan rakentamisen arkkitehtuurin luonnetta, kivijalan toimintojen ja liiketilojen sijaintia ja määrää sekä mm. kivijalkakerroksen ja arkadien ominaisuuksia.
   - Vahvistetaan ja edesautetaan kaupunkikylien yhteisöllisyyden syntymistä.
   - Edistetään jakamis- ja kiertotaloutta.

2. Elämyksellinen kaupunkitila
   - Muodostetaan elävää ja joustavaa kaupunkitilaa.
     - Tutkitaan tarkemmin muuntojoustavien kivijalkatilojen mahdollisuuksia.
     - Tarkennetaan korttelin ja katujen rajapintojen luonnetta ja suunnitteluratkaisuja.
     - Tutkitaan tarkemmin maantasoasumisen erilaiset vaihtoehdot (etupihat ja asuntokohtaiset sisäänkäynnit) sekä niiden sijoittuminen kortteleissa.
     - Tarkennetaan taiteen paikkoja ja edistetään Muuran aukion taidekatoksen toteutusta.
   - Suunnitellaan alueesta mahdollisimman vehreä, kehitetään urbaanin vihreän ratkaisuja.
     - Varataan katualueille riittävästi tilaa katuvihreälle.
     - Varataan kortteleissa tilaa taskupuistoille, tontin ja kadun rajapinnan istutuksille sekä avataan raiteilta vehreitä näkymiä kortteleiden sisäpihoille. Lasketaan alustavat vihertehokkuudet korttelipihoille.
     - Toteutetaan kasvikattoja sekä vehreitä kattoterasseja edistämään luonnon monimuotoisuutta ja huleveden hallintaa sekä lisäämään asukkaiden viihtyvyyttä ja aurinkoisia oleskelun paikkoja.
     - Tarkennetaan Muuran ja Huberilan välisen puistosillan suunnitteluratkaisua.
     - Suunnitellaan kaupunkikyliä yhdistävästä kaupunkiraitista kaupunkitilassa erottuva, vehreä ja laadukas kävelyn ja pyöräilyn reitti.

3. Tunnistettava arkkitehtuuri
   - Muura on värikäs, kodikas ja leikkisä!
   - Tarkennetaan kaupunkikuvaa hallitsevien harjakattojen ja ullakkoasuntojen sijoittuminen kortteleissa.
   - Tutkitaan tarkemmin julkisivuratkaisuja (materiaalit, parvekkeet, kivijalan arkkitehtuuri) kaupunkikylissä sekä keskustan alueella.
   - Vahvistetaan kaupunkikylien teeman (vuodenajan) näkymistä myös arkkitehtuurissa.
   - Laaditaan alustavat kortteleiden värisuunnitelmat

4. Älykäs liikkuminen

- Varataan riittävät katualueet Vantaan ratikan toteuttamiseksi.
- Tarkennetaan pysäköintitalojen suunnitteluratkaisuja (julkisivut, toiminnot, katot).
- Tutkitaan tarkemmin liikenneratkaisuja, kuten huoltoliikenteen ja muun jakeluautoliikenteen toimivuus alueella.
    - Sähköinen jakeluliikenne ja ”kauppakassieteinen”
    - Kyläkohtaiset yhteiskäyttöautot, -pyörät ym.

5. Tulevaisuuden toimitilat ja toimintojen sekoittuneisuus
    - Edistetään edelleen työn, asumisen, palveluiden ja kulttuurin sekoittumista alueella.
    - Varataan alueet yhtenäiskoulua ja päiväkoteja varten.
    - Tarkennetaan Lentoasemantien toimitilarakentamisen ratkaisua sekä mahdollistetaan työpaikkojen sijoittumista joustavasti myös rakennusten kivijalkatiloihin.
    - Luodaan toimitiloihin elämyksellisyyttä ja avoimia kohtaamispaikkoja. Viihtyisyyttä lisätään viherhuoneilla, kattopihoilla ja puistomaisilla piha-alueilla.

6. Hiilineutraalisuus ja resurssiviisaus
    - Edistetään hiilineutraaleja suunnitteluratkaisuja koko alueella.
    - Tutkitaan alueen rakentamisessa syntyvien purku- ja maamassojen hyödyntäminen alueella.

Maanomistajien tavoitteet

- Mahdollistaa toteutettavissa oleva tehokas ja kaupunkimainen asuinkerrostalo- ja toimitila- sekä työpaikkarakentaminen alueelle.
- Alueen vetovoimaisuustekijöiden löytäminen ja niiden kehittäminen.
- Hyvä ja korkeatasoinen kaupunkiympäristö.
- Laadukas asuminen, pihojen vehreys ja valoisuus huomioiden.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavan muutoksen ratkaisuvaihtoehdot

Asemakaavan muutos perustuu Muuran kaavaluonnokseen 052600. Kaavaluonnosvaiheessa on jo tutkittu erilaisia vaihtoehtoja ja löydetty tälle alueelle toimiva ratkaisu, joten asemakaavan muutosta laadittaessa on pääosin enää tarkennettu ja päivitetty viitesuunnitelman yksityiskohtia. Oleellisin muutos kaavaluonnosvaiheeseen nähden on Virkatien kortteleiden ratkaisu. Kaavaluonnosvaiheessa suunnitelmassa Virkatien varren rakennukset olivat umpikorttelia muodostavia lamelleja. Kehä III:n melun vuoksi korttelit todettiin haasteellisiksi julkisivuun kohdistuvat yli 65 dB melun vuoksi, jonka vuoksi kaikkien asuntojen avaaminen hiljaiseen suuntaan sisäpihan puolelle ei ollut mahdollista. Viitesuunnitelmaa on tarkennettu tältä osin ja tutkittu Virkatien kortteleihin massoitteluvaihtoehto, joka perustuu Virkatien varrella pistetalomaisempiin rakennusmassoihin ja niitä yhdistäviin viherhuone- ja parvekevyöhykkeisiin. Tämä mahdollistaa asuntojen suunnittelun siten, että ne saadaan avautumaan myös sisäpihan suuntaan.

3.4.2 Asemakaavan muutokset ratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavan muutoksen lopullinen rakenne ja ratkaisu perustuu sekä kaavaluonnostyön että nyt ehdotusvaiheen suunnittelutyön aikana parhaaksi arvioituihin ja kehittyneisiin ratkaisuihin.

Asemakaavan muutosta on työstetty eteenpäin sekä päivitetty viitesuunnitelmien edistymisen kanssa yhtä aikaa mm. rakennusoikeuksien, kerroslukujen, harjakattojen ja rakennusalojen osalta. Perusrakenne ja ratkaisu on kuitenkin määritelty jo kaavaluonnosvaiheessa tutkittujen vaihtoehtojen kautta.

Asuinkortteleista muodostuu luontevasti Muuran konseptin mukaisesti syksy-kaupunkikylä, jossa korttelit sekä päiväkoti sijoittuvat kylän oman Ropinapihan ympärille. Umpikorttelimaisuus suojaa asuntopihat melulta. Suurimmat muutokset korttelirakenteeseen on tehty Virkatien varressa, jossa asemakaava mahdollistaa viitesuunnitelman mukaisen ratkaisun toteuttamisen. Kunnallisteknisen suunnittelun tarkentuessa on rakennusten sijoittumista suhteessa katuun väljennetty mm. Muuranraitilla ja Ropinaraitilla. Muuran keskustan kortteleiden osalta on tarkennettu ja tutkittu erityisesti laadukkaaseen arkkitehtuuriin tähtääviä asioita: arkadin ja kaupunkimaisten parvekkeiden toteuttamisen ratkaisuja sekä monipuolisemman asuntotarjonnan osalta ns. ”ullakkoasuntojen” toteuttamista.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan muutoksella varaudutaan muuttamaan nykyiset teollisuus- ja varastorakennusten (T) korttelialueet sekä puisto- ja suojaviheralueet asuinkerrostalojen (AK), keskustatoimintojen (C), toimitilarakennusten (KTY), yleisten rakennusten (Y) ja autopaikkojen (LPA) korttelialueiksi, virkistys- ja puistoalueiksi (VP, VL) sekä katu- ja torialueiksi.

Tämä asemakaavan muutos on Muuran alueen ensimmäinen varsinainen asemakaava, joka on laadittu Muuran alueen kaavaluonnoksen (052600) pohjalta. Muurasta muodostetaan yhteisöllisten kaupunkikylien kokonaisuus, jossa toimintojen sekoittuneisuutta vahvistetaan mm. toimitilakortteleiden ja keskustan liiketilojen myötä. Tällä asemakaavan muutoksella kaavoitetaan asuinkortteleista ja päiväkodista muodostuva syksykylä sekä Muuran keskustan itäpuolen korttelit (osa sydäntalvikylää) ja Muuranaukio sekä Vantaan ratikan katualueet Muurassa. Keskustaan sijoittuvat liiketilat ja päivittäistavarakauppa, Lentoasemantien toimitilakortteli, Ropinapihan reunalle sijoittuva päiväkoti ja liiketila sekä alueelle mahdollisesti toteutuvat työtila-asunnot tuovat tämän alueen kaupunkiympäristöön aidosti toimintojen sekoittuneisuutta.

Suunnittelualueen asuinkorttelit ja päiväkoti sijoittuvat vehreäksi aukioksi suunnitellun Ropinapihan ympärille. Elävyyttä ja aktiivisuutta tuodaan Ropinapihalle rakennusten kivijalan toiminnoilla. Ropinapihan reunalle rakennetaan pohjoisreunan asuinkortteliin ainakin yksi liiketila sekä keskitetään kivijalkaan kortteleiden asukkaiden yhteistiloja. Myös päiväkodin iltakäyttöön soveltuvat tilat sijoitetaan Ropinapihan reunalle. Koko Muuran kaupunkikyliä yhdistävä kaupunkiraitti kulkee tämän kaavan alueella Muuranraittia, Ropinaraittia ja Kahinaraittia pitkin Muuranraition varteen. Myös tälle osuudelle pyritään kivijalkaan sijoittamaan aktiivisia yhteistiloja sekä maantasoasumista.

Muuran keskustan osalta mukana kaavassa on Muuranaukio sekä itäpuolen korttelit. Keskustassa ainakin C-kortteleiden rakennuksiin rakennetaan arkadit sekä liiketiloja kivijalkaan Muuranaukion, Toisensavun ja Muuranraitin varrelle. Ravintolaksi soveltuvia liiketiloja toteutetaan ainakin 2 kpl Muuranaukiolle. Muuranraitin varrelle rakennetaan päivittäistavarakaupalle soveltuva liiketila, joka tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että mahdollistetaan tilan jakaminen aluksi pienempiin liiketiloihin sekä myöhemmin kaupan laajeneminen.

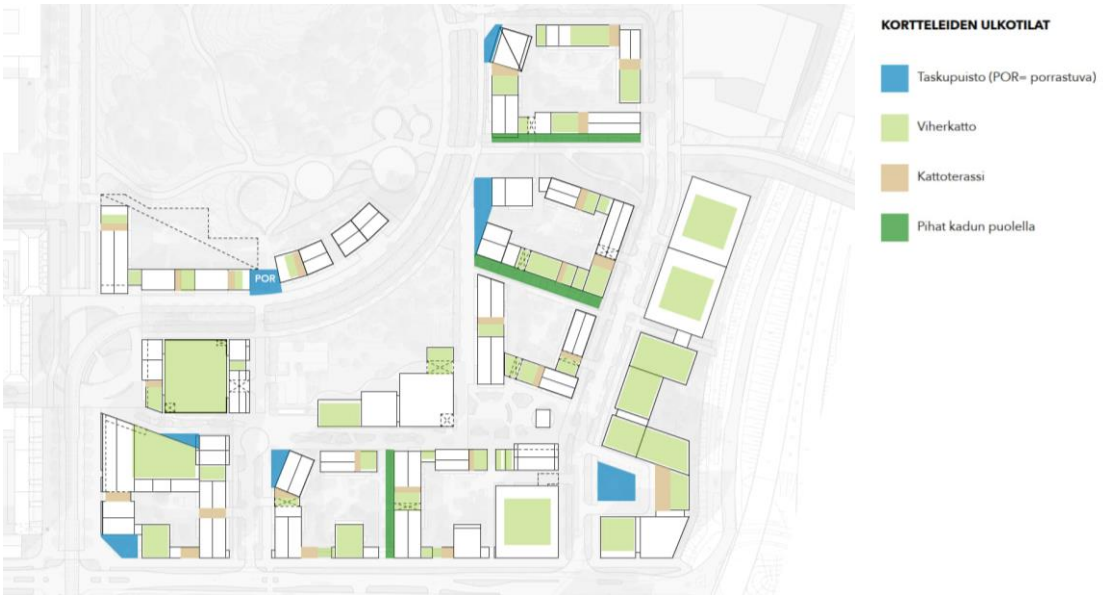
Toimitilarakentamisen kortteli sijoittuu alueen itäreunalle Lentoasemantien varteen. Kaava-alueen pohjoisreunaan sijoittuvat puistoalueet: Plootukallio, Kahinapuisto ja Plootupuistikko sekä Muuran ja Huberilan puistosillan varaus.

Kaupunkikuvaltaan alueesta muodostuu tunnistettava ja viihtyisä kokonaisuus, jossa erityisesti harjakatot ja värikkäät julkisivut hallitsevat kaupunkitilaa (kuva 33). Keskustaan, Toisensavun varteen sijoitetaan ns. ullakkoasuntoja vesikaton alapuoliseen tilaan ja kattomaailmaa jäsennetään ja rytmitetään myös muuten ainakin Muuran keskustassa sekä Ropinapihan varrella mm. kattoikkunoiden, -lyhtyjen ja parvekeratkaisujen avulla. Asuinkortteleissa kerrosluku vaihtelee pääosin välillä VI-VIII. Tehokkain rakentaminen ja suurimmat kerrosluvut sijoittuvat Muuran keskustaan (IX (2/3)). Arkkitehtuurista tavoitellaan värikästä, leikkisää ja kodikasta. Pientalomaisuutta tuodaan alueelle maantasoasumisen variaatioilla (etupuutarhat, omat sisäänkäynnit, työtila-asunnot). Kaupunkikylien omaleimaisuutta ja tunnistettavaa identiteettiä rakennetaan Muurassa kaupunkikylien teemojen, eri vuodenaikojen avulla. Tässä asemakaavassa mukana on syksykylä sekä osa sydäntalviteemaista Muuran keskustaa. Vuodenaika näkyy kylien julkisivuväripaletissa, kasvillisuudessa ja kylän omana katupuuna, katujen kalusteissa ja nimissä sekä mm. aukioiden toiminnallisuudessa.



Kuva 33. Näkymä syksykylästä Muuran keskustan suuntaan. Kuvan keskelle Muuranraitio ja oikealla Ploo-

Kaupunkitilasta muodostuu umpikorttelimaisten kortteleiden myötä tiivistä ja kaupunkimaista, mutta vehreyttä saadaan runsaasti kortteleiden taskupuistojen ja reittien monipuolisten istutusten avulla. Muuran keskelle sijoittuvasta, erilaisista puistoalueista koostuvasta, kyläpuistosta kaavoitetaan tällä asemakaavalla osa Plootukallion metsäaluetta sekä viheryhteys Huberilaan. Puistot tarjoavat asukkaille vaihtelevia virkistymisen mahdollisuuksia. Vehreät, melulta hyvin suojatut, sisäpihat ja asuntoihin liittyvät omat ulkotilat täydentävät osaltaan virkistymisen mahdollisuuksia ja oleskelun paikkoja (kuva 34). Tasakatoille tai pysäköintilaitoksen katolle toteutettavat kattopuutarhat ja yhteiset liikuntatoiminnot tarjoavat asukkaille aurinkoisia oleskelun paikkoja. Kasvikatoilla, etenkin niitty- tai ketokatoilla, puolestaan parannetaan alueen luonnonmonimuotoisuutta ja hulevesien viivyttämistä.



Kuva 34. Viitesuunnitelman mukaiset kortteleiden ulkotilat (Arco).

Muuran alueen liikenteen suunnittelussa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ollut tärkein tavoite. Autoliikenne keskitetään kokoojakaduille ja muutamille tonttikaduille, jolloin kaupunkikylien sisäosat on saatu rauhoitettua kokonaan kävelylle ja pyöräilylle. Kortteleiden väliin ja sisälle muodostuu elämyksellisiä vehreitä reittejä aukioineen. Alueen kortteleiden pysäköinti keskitetään pääosin LPA-kortteleihin rakennettaviin pysäköintilaitoksiin, mikä mahdollistaa rehevien maanvaraisten sisäpihojen toteuttamisen. Pysäköintitaloista suunnitellaan monikäyttöisiä sekä reittejä ja kaupunkitilaa elävöittäviä rakennuksia.

Resurssiviisaus ja ekologisuus näkyvät alueelle mm. kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosimisena, resurssiviisaina ratkaisuina rakentamisessa, kasvikattoina sekä puiston ja katualueiden hulevesien hallinnan toteuttamisena luonnonmukaisin menetelmin.

4.1.1 Mitoitus

Kaavoitettavana olevan alueen koko on yhteensä n. 16,2 hehtaaria. Alueen kokonaiskerrosalan määrä on yhteensä 111 400 k-m^2 (luku sisältää myös Ropinapihalle osoitetun 100 k-m^2).

Asuinkerrostalojen korttelialueita (AK) on alueella yhteensä n. 3 ha. Rakennusoikeutta on AK-kortteleissa yhteensä 68 200 k-m^2, josta asuinkerrosalaa 67 700 k-m^2 ja liiketilaa 500 k-m^2. Tehokkuusluku on keskimäärin e_k = n. 2,2, mutta se vaihtelee kortteleittain välillä n. e_k =1,9–2,5.

Muuran keskustassa on kaksi keskustatoimintojen korttelialuetta (C), joiden yhteenlaskettu pinta-ala on n. 0,8 ha. Rakennusoikeutta on 19 100 k-m^2, josta ehdottomasti toteutettavan liiketilan osuus on 1 700 k-m^2. Kortteleiden tehokuudet ovat e_k = 2,8 ja 1,6. Toisen korttelin pieni tehokkuus johtuu korttelin sijoittuvasta pysäköintitalosta. Viitesuunnitelmissa C-kortteleihin on suunniteltu pääosin asumista, yhteensä 17 400 k-m^2, mikä lisää koko kaava-alueen asumisen todellisen kokonaiskerrosalan 85 100 k-m^2:iin.

Yleisten rakennusten korttelialuetta (Y) on n. 0,7 ha. Rakennusoikeutta on 3 000 k-m^2. Tehokkuusluku e_k = n. 0,4.

Toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY) on yhteensä n. 0,7 ha. Rakennusoikeutta on 21 000 k-m^2. Korttelin tehokkuus on e_k = 3,2.

Virkistysalueita (VP, VL) on yhteensä n. 2,7 hehtaarin alue, josta Plootukallion eteläinen osa on n. 2,3 ha, Kahinapuisto n. 0,23 ha ja Plootupuistikko n. 0,14 ha.

Liikennealueita asemakaavassa on yhteensä n. 8,3 ha, josta katuja n. 2,7 ha, joukkoliikennekatua n. 1,2 ha, aukioita n. 0,6 ha, kevyen liikenteen katuja n. 0,3 ha, autopaikkojen korttelialueita n. 0,5 ha ja kaavassa mukana olevan Lentoasemantien maantien aluetta (LT) on noin 3 ha. Ropinapihalle saa sijoittaa 100 k-m^2 rakennuksen. Varaus mahdollistaa joustavasti esimerkiksi kioskin, katoksen tai yhteistilarakennuksen rakentamisen aukiolle.

Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat AK- ja C-kortteleissa:

- Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat: Asuminen: 1 ap/130 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka kolmea asuntoa kohden. Normin mukaisesta autopaikkamäärästä saa vähentää 15 %, kun autopaikat ovat nimeämättömiä. Vuorottaiskäytölle voidaan antaa lievennetyt autopaikkavaatimukset erillisen selvityksen perusteella. Normin lisäksi tulee osoittaa 1 vieraspaikka/1 500 k-m² sekä lyhytaikaista huoltopysäköintiä sekä kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap/5 000 k-m².
- Liiketilat: vähintään 1 ap/100 k-m^2
- Toimistotilat: 1 ap/50 k-m^2

KTY- kortteleissa:
- Liiketilat: vähintään 1 ap/180 k-m^2 (alle 2000 k-m^2)
- Liiketilat: vähintään 1 ap/120 k-m^2 (yli 2000 k-m^2)
- Toimisto 1 ap/100 k-m^2
- Muiden tilojen autopaikat määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Asukkaiden autopaikat ja vieraspaikat sijoitetaan LPA-kortteleihin pysäköintitaloihin. Sisäpihoille saa tarvittaessa sijoittaa 1 autopaikka huoltoa ja kotihoitoa ja 1 autopaikka liikuntaesteisiä varten. Toimitilojen autopaikat sijoitetaan LPA-kortteleihin pysäköintitaloihin ja lisäksi on sallittu muutaman asiakaspaikan toteuttaminen pääsisäänkäynnin yhteyteen. Y-korttelille on kaavassa osoitettu autopaikkojen vähimmäismääräksi 28 ap. Nämä autopaikat on sovitettu tontille.

Polkupyöräpaikkoja tulee varata AK- ja C-kortteleissa vähintään:
- Asuminen: 2 pp/ asunto
- Liiketilat: 1 pp/50 k-m^2
- Toimistotilat: 1 pp/80 k-m^2

Polkupyöräpaikkoja tulee varata KTY-kortteleissa vähintään:
- Liiketilat: 1 pp/40 k-m^2 (alle 2000 k-m^2)
- Liiketilat: 1pp/50 k-m^2 (yli 2000 k-m^2)
- Toimistotilat: 1 pp/50 k-m^2

Polkupyöräpaikkoja tulee varata Y-kortteliin vähintään 25 kpl.

Muuran keskustaan sijoittuvia liiketiloja on osoitettu keskustan AK- ja C-kortteleihin yhteensä 2 050 k-m^2. Nämä tulee kaikki toteuttaa. Kaavalla määrätään myös, että tästä liiketilasta tulee 900 k-m^2 varata päivittäistavarakaupalle soveltuvalle tilalla sekä toteuttaa 2 kpl ravintolaksi soveltuvaa liiketilaa, kumpikin kooltaan vähintään 130 k-m^2. Syksykylään Ropinapihan reunalle on lisäksi osoitettu AK-kortteliin 52137 liiketilaa 150 k-m^2. Tätä määrää kaava ei edellytä rakennettavaksi kokonaan, mutta kaavakartalla on osoitettu alleviivauksella paikka, johon liiketilaa tulee toteuttaa.

Asukkaita alueelle tulee arviolta reilut 1 700 ja työpaikkoja reilut 490.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavaluonnostyössä ja sen pohjalle laaditussa Muuran konseptissa sekä tämän asemakaavan muutostyön alussa ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa määriteltiin suunnittelun laadulliset tavoitteet. Nämä kohdassa 3.3 ”Asemakaavan tavoitteet” esitellyt ympäristön laatua koskevat tavoitteet toteutuvat asemakaavassa hyvin.

Muuran suunnittelun päätavoitteina oli suunnitella yhteisöllinen kaupunkikylistä muodostuvaa uusi asuinalue, jonka kaupunkitila on elämyksellistä, arkkitehtuuri tunnistettavaa, liikkuminen älykästä ja toimitilojen suunnittelussa tähdätään tulevaisuuteen. Muurasta syntyykin alue, joka on jo kaupunkirakenteeltaan tunnistettava ja edistää yhteisöllisyyden muodostumista.

Suunnittelualueen ratkaisut toteuttavat Muuran tavoitteita ympäristön laadusta. Asuinkortteleista muodostuu oma kaupunkikylänsä, jonka syksyteema luo näille kortteleille omaa tunnistettavaa tunnelmaa ja kaupunkitilaa. Harjakatot ja muiden kylien väripaletteihin sovitetut julkisivujen värit noudattavat kylien yhteisiä suunnitteluperiaatteita. Ropinapihasta muodostuu näiden asuinkorttelei-den oma oleskelun ja tapaamisen paikka, jota kivijalkaan sijoitetut asukkaiden yhteistilat ja liiketila elävöittävät. Alueen sisäisten reittien varrelle sijoittuvat asuntokohtaiset pihat ja etupuutarhat elävöittävät osaltaan kaupunkitilaa ja mahdollistavat sosiaalisia kohtaamisia. Kortteleiden sisäpihoilla tavataan naapureita tai jopa koko kaupunkikylän asukkaita, jos kulkua pihoille ei ole estetty. Myös yhteinen pysäköintilaitos lisää osaltaan kaupunkikylän asukkaiden kohtaamisen mahdollisuuksia.



Kuva 35. Näkymäkuva Muuranaukiolta (Arco).

Kaupunkikyliä ja Muuran keskustaa yhdistävän kaupunkiraitin elävyyteen ja viihtyisyyteen panostetaan. Asukkaiden yhteistilat, porrashuoneiden sisäänkäynnit, maantasoasuminen, vaihtelevat istutukset sekä raitin varren kortteleiden puolelle sijoittuvat vehreät taskupuistot ja pihoille avautuvat vehreät näkymät tuovat raitille elävyyttä ja viihtyisyyttä. Kaupunkiraitin lisäksi alueelle toteutuu myös muita kävelyn ja pyöräilyn reittejä, jotka muodostavat osan sujuvaa ja viihtyisää verkostoa Muuran alueen sisälle, myös hyvät yhteydet alueen ulkopuolelle huomioiden. Muuran keskustasta aukioineen suunnitellaan koko Muuran alueen aktiivinen solmukohta palveluineen ja oleskelun mahdollisuuksineen. Puisto- ja metsäalueet tarjoavat mahdollisuuksia nauttia mm. kukkivista istutuksista, metsän rauhasta tai liikunnan ja leikin ilosta.

Suunnittelualue on osa Muuran kävely-ystävällistä ratikkakaupunkia. Ratikan lisäksi myös kaikki muut joukkoliikenteen vaihtoehdot ovat käytettävissä suunnittelualueella tai sen läheisyydessä, ja suunnittelussa on keskitytty erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä sujuviin ja houkutteleviin reitteihin.

Tulevaisuuden työtiloihin vastataan joustavin kaavamerkinnöin ja muuntojoustavien tilojen suunnittelulla. Toimitilat ja kaupunkikylät muodostavat Muuran alueella myös toisiaan tukevan palveluverkon ja asiakaskunnan.

Asemakaavassa annetaan ympäristön laatuun tähtääviä määräyksiä mm. rakennusten arkkitehtuurista ja laadusta, harjakattojen sijoittumisesta, kivijalkakerroksen toiminnoista ja avoimuudesta sekä mm. maantasoasumisen sijoittamisesta kortteleihin. Vehreyden ja luonnon monimuotoisuuden varmistamiseksi on kaavakartalle osoitettu taskupuistoja, ja kaavassa annetaan määräyksiä mm. hulevesien käsittelystä, pihan toteuttamisesta vihertehokkaasti sekä tasakattojen ja pysäköintitalojen hyödyntämisestä kasvikattoina sekä kattopuutarhoina.

Lisäksi asemakaavamääräyksissä edellytettävällä kortteleiden kokonaissuunnitelmalla ja siihen liittyvillä koko korttelin yhtenäisillä piha-, hulevesi- ja valaistussuunnitelmilla tähdätään mahdollisimman laadukkaisiin, tasapainoisiin ja yhtenäisiin kortteleihin, joissa kaavan laadulliset tavoitteet tulee huomioitua kokonaisuutena yksittäisten rakennushankkeiden sijaan.



Kuva 36. Havainnekuva ratikkapysäkistä Urbaani sydän -osuudella. (Design Manual, WSP).

Asemakaavan ratikan katutilojen 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.

Ratikkalinjan varrelle on Desing Manualissa suunniteltu kolmea kaupunkikuvallista katutilan aluetyyppiä. Muura sijoittuu näistä laadukkaimman ”urbaani sydän”-tyypin osuudelle. Aluetyypin ominaisuuksia ovat mm. vehreys, kävelтävyys, korkea palvelutaso ja korkea ympäristön laatu. Lisäksi ratikan nopeus on alhaisempi kuin muilla aluetyypeillä, ja kadun toteuttamisen kustannukset ovat muita luokkia korkeammat. Pysäkkikorokkeilla käytetään luonnonkiveä.

4.3 ALUEVARAUKSET

Asemakaavassa on esitetty aluevaraukset asuinkerrostalojen, keskustatoimintojen ja toimitilarakennusten korttelialueille, puistoalueille sekä Y-korttelille päiväkotia varten. Lentoasemantie on mukana asemakaavassa sitä ylittävän puistosillan kaavoittamisen vuoksi. Seuraavien otsikoiden alla kerrotaan käyttötarkoituksittain tarkemmin sanallisesti kaavan sisältö sekä merkittävimmät rakentamista ohjaavat määräykset ja perustelut niille.

4.3.1 Korttelialueet

Alueen arkkitehtuuri ja ympäristörakentaminen on laadukasta ja toteutus korkeatasoista. Asuinkorttelit ovat kaupunkimaisia ja vehreitä umpikortteleita tai umpikorttelimaisia kortteleita, joihin tuodaan toimintojen sekoittuneisuutta keskittämällä kivijalkaan asukkaiden avoimet ja aktiiviset yhteistilat sekä liiketilat ja mahdolliset työtilat. Kortteleista muodostetaan kotoisia ja viihtyisiä Muuran tavoitteiden mukaisesti mm. harjakattojen ja värikkyyden avulla. Toimitilarakennus, liiketilat ja päiväkoti tuovat työpaikkoja ja palveluita osaksi Muuran aluetta. Vehreys ja resurssiviisaus on myös huomioitu eri tavoin.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuusmääräyksin varmistetaan alueen vehreys ja luonnon monimuotoisuutta parantavien ratkaisujen käyttö suunnittelussa sekä hyvä hulevesien hallinta kortteleissa. Näin hillitään myös ilmastonmuutosta.

Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta korttelin pinta-alaan. Menetelmän avulla luodaan luonnon monimuotoisuutta tukevia, vihreitä ja viihtyisiä asuinympäristöjä tiivistyvään kaupunkirakenteeseen, jossa hulevettä läpäisevillä pinnoilla on suuri merkitys. Kasvillisuus vähentää tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia, viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita

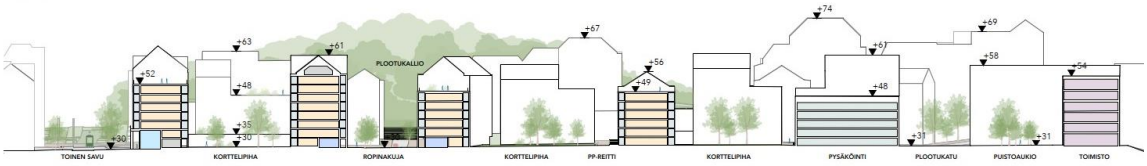
ja lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vihertehokkuus toteutetaan eri keinoin eri kortteleissa. Pysäköintitalon kasvillisuuskatto tukee luonnon monimuotoisuutta ja parantaa alueen sadevesien viivyttämistä. Kortteleissa mm. kasvillisuuskatto, runsas puusto- ja aluskasvillisuus sekä hulevesien kasvipainanteet ovat keinoja saavuttaa korttelin vihertehokuuden tavoiteluku. Korttelikohtaiset alustavat vihertehokkuuslaskelmat on laadittu kaikkien kaavan kortteleiden osalta, ja ne löytyvät selostuksen liitteenä. Korttelikohtaiset vihertehokkuuden tavoiteluvut löytyvät alla kuvattujen käyttötarkoitusten teksteistä.

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Syksykylän asuinkorttelit sekä Plootukallion reunaan sijoittuva asuinkortteli (osa Muuran keskustaa) on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueiksi. Kortteleiden kaupunkikuvallisesti laadukkaan ja yhtenäisen toteutuksen varmistamiseksi, kortteleihin tulee laatia kokonaissuunnitelma rakennusten maantasoon sijoittuvien asuntojen, asukkaiden yhteistilojen ja liiketilojen sijoittumisen sekä kerroslukujen ja kattomuotojen osalta ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä. Lisäksi tulee laatia koko korttelia koskeva yhtenäinen pihasuunnitelma ja valaistussuunnitelma.

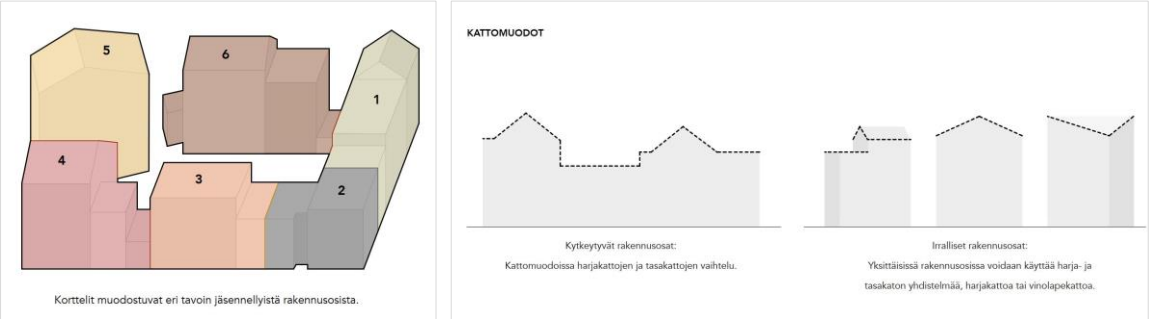
Kortteleiden rakennusalat muodostavat kortteleista umpikortteleita tai umpikorttelimaisia. Plootukallion reunalla oleva kortteli on rakennusmassojen sijoittelultaan tästä poiketen vielä avoimempi, avaten hienot näkymät metsäiseen puistoalueeseen. Rakennusoikeus on esitetty jokaisessa korttelissa korttelikohtaisesti ja mahdollinen liiketilan määrä erikseen tämän lisäksi. Rakennusaloihin on merkitty ohjeellisesti kulkuaukkoja, joista leveämmät on varattu korttelin huoltoajoyhteydelle ja kapeammat ovat pelkästään kävelijöitä varten. Kulkuaukoilla mahdollistetaan sujuvat kävely-yhteydet Muuran keskustaan, reiteille, puistoihin ja palveluihin. Lisäksi niiden avulla varmistetaan toimivat, kaupunkikylien sisäiset, kulkureitit. Kulkuaukot tulee toteuttaa yli III-kerroksisiin rakennuksiin vähintään kahden kerroksen korkuisina, ja niiden päälle tulee sijoittaa kerroksia tai vastaavia rakenteita. Tästä poiketen matalampi kulkuaukon korkeus sallitaan arkadin kohdalla, vain kävelyyn tarkoitetuissa kulkuaukoissa, sekä maaston korkeuseroista johtuen. Viitesuunnitelmassa osa kulkuaukoista on toteutettu jättämällä rakennusten väliin ylös asti oleva aukko. Näitä ei pääosin ole osoitettu kaavakartalla, koska niiden paikat voivat muuttua suunnitelmien tarkentuessa.



Kuva 37. Alueleikkaus suunnittelualueelta Virkatien suuntaisesti (Arco).

Kerrosluvut vaihtelevat joka korttelissa, mutta kaupunkikuvassa pyritään kuitenkin kerrosluvultaan hallittuun lopputulokseen. Korkein rakentaminen on osoitettu Muuran keskustaan. Rakennusaloilla on kaavakartalle osoitettu kortteleiden kaupunkikuvallisesti oleellisia kerrosluvultaan korkeimpia nurkkia. Muuten kaava antaa joustoa toteuttaa massoittelua vapaasti kerrosluvun vaihtelun sisällä. Matalimmilla kerrosluvuilla parannetaan korttelipihojen valoisuutta sekä luodaan miellyttävämpää mittakaavaa mm. kävelyreittien varrelle. Mahdollisuus sijoittaa asuintiloja harjakattojen alapuolelle muodostuvaan tilaan on huomioitu kaavakartalla kerrosluvun (2/3)-merkinnällä. Nämä rakennusalat ovat myös niitä, joihin kaavamääräyksillä edellytetään pääosaan rakennuksista toteutettavan

harjakattoja. Kaavamääräyksin on tarkennettu myös joidenkin kortteleiden harjansuuntaa. Lisäksi mm. Muuranaukiota ja Ropinapihaa rajaavissa rakennuksissa tulee ainakin osassa harjakattojen pintaa jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla ja -lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa.



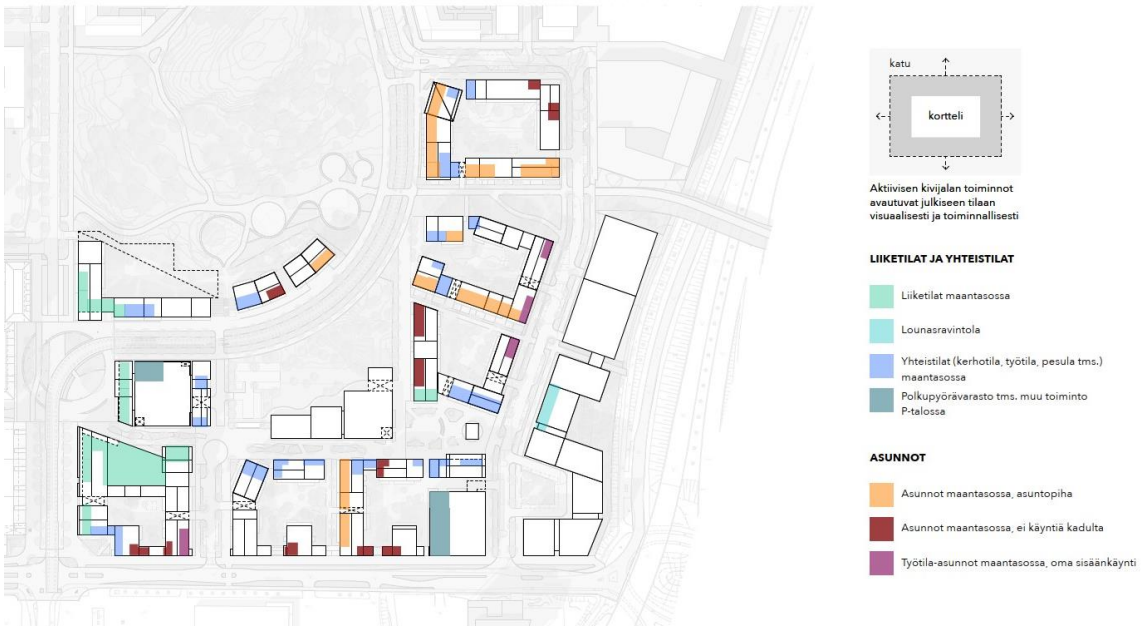
Kuvat 38 ja 39. Otteita viitesuunnitelman ideoista kortteleiden massoitteluun ja kattomuotojen vaihteluun (Arco).

Asemakaavamääräys sallii yhteistilat, ulkoiluvälinevarastot ja viherhuoneet rakennettavan asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi. Myös irtaimistovarastot saadaan rakentaa rakennusoikeuden lisäksi, kun ne sijoitetaan porrashuoneeseen avautuvina asuinkerroksiin tai vesikaton alapuoliseen tilaan. Asukkaiden kerho- ja harrastetiloja tulee rakentaa vähintään se määrä, joka vastaa 1 % rakennusoikeudesta. Määräyksillä tähdätään siihen, että toteutuvat yhteistilat olisivat kooltaan laadukkaampia, kun ne eivät vie rakennusoikeutta. Irtaimistovarastojen sijoittamisella kerroksiin tai vesikaton alapuoliseen tilaan tähdätään aktiiviseen ja elävää kivijalkakerrokseen yhteistiloineen ja maantasoasuntoineen.

Aktiivisen ja elävän kivijalan ja kaupunkiympäristön saavuttamiseksi asemakaavalla ohjataan määräyksin ja kaavamerkinnöin myös edellä mainittujen tilojen sijoittumista. Asukkaiden yhteistilat, polkupyörävarastot sekä harrastetilat tulee sijoittaa keskitettyinä pääosin kortteleiden maantasokerrokseen. Näiden tilojen tulee sijoittua ja avautua ensisijaisesti aukioiden ja/tai jalankulkureittien suuntaan. Kortteleiden maantasokerrokseen tulee sijoittaa myös kadun suuntaan avautuvia asuntoja, joihin tulee olla oma pääsisäänkäynti ensisijaisesti kadulta ja toissijaisesti korttelipihalta tai porrashuoneesta. Myös jätetilat tulee keskittää ja sijoittaa asuinrakennukseen tai pysäköintitaloon, millä pyritään vähentämään turhaa huoltoajoa alueen sisäisillä reiteillä.

Liiketiloja asemakaavan muutos edellyttää toteuttavaksi asuinkortteleihin Muuranaukioon rajautuvaan kortteliin 52144 sekä Ropinapihan reunalle kortteliin 52137. Rakennusoikeus on liiketilojenkin osalta esitetty korttelikohtaisesti, mutta kaavakartalle on merkitty, mille rakennusaloille liiketiloja tulee toteuttaa. Korttelissa 52144 on koko kaavan mukainen liiketilan määrä (350 k-m^2) rakennettava, mutta korttelissa 52137 asemakaava ainoastaan edellyttää liiketilan rakentamista Ropinapihan ja Kahinaraitin kulmaukseen, ja liiketilan tarkempi määrä voidaan tutkia rakennuslupavaiheessa. Kortteliin 52144 tulee Muuranaukion ja Toisensavun kulmaukseen toteuttaa vähintään 130 k-m^2 suuruinen ravintolakäyttöön soveltuva liiketila.

Rakennusten julkisivujen tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia. Kortteleiden katujulkisivujen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma. Mahdolliset elementtisaumat tulee häivyttää ja suunnitella osaksi julkisivua. Rakennusten päädyt tulee aukottaa runsaasti. Kulmahuoneistojen ja niiden pääoleskelutilojen ja/tai parvekkeiden tulee avautua vähintään kahteen ilmansuuntaan. Kunkin korttelijulkisivun on

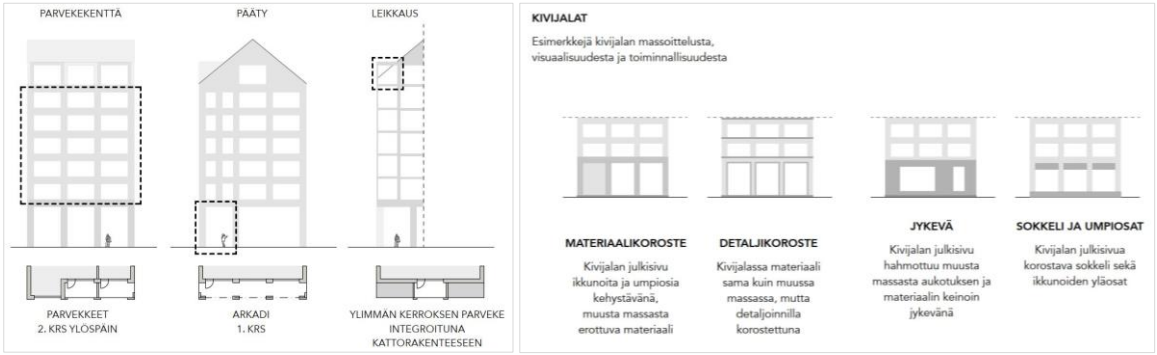


Kuva 40. Viitesuunnitelman mukainen aktiivinen kivijalka (Arco).

muodostuttava vähintään kahdesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta. Myös rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen ja värityksen tulee olla erilaisia eri rakennuksissa. Alueella kaupunkikuvaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto, mikä on koko Muuran kaupunkikuvan tärkeimpiä tavoitteita. Tasakatot puolestaan halutaan hyödynnettävän sekä asukkaiden aurinkoiseen oleskeluun, etenkin korkeammista rakennuksista näkyvinä kasvikattoina tai uusituvan energia hyödyntämiseen. Kaavamääräyksellä: *"Tasakattojen tulee olla pääosin kasvikattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja. Katoille saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita."* tähdätään tähän tavoitteeseen.

Rakennusten julkisivujen tulee olla värikkäitä. Värityksen tulee perustua asemakaavan viitesuunnitelman värisuunnitelman mukaisesti korttelissa 52144 sydäntalven väreihin sekä kortteleissa 52133, 52137 ja 52138 syksyn väreihin. Värisävyjen tulee olla sydäntalven kortteleissa vaaleita ja pastellisia, syksyn kortteleissa murrettuja ja maanläheisiä. Viereisten rakennusten tulee keskenään poiketa pääväriltään.

Kadun ja aukion puolella katutilaa rajaavien rakennusten halutaan muodostavaan selkeää, ryhdikästä ja laadukasta kaupunkikuvaa, mistä syystä parvekkeiden tulee olla sisäänvedettyjä tai parvekejulkisivut tulee toteuttaa niin, että ne muodostavat arkkitehtuuriltaan yhtenäisen kokonaisuuden



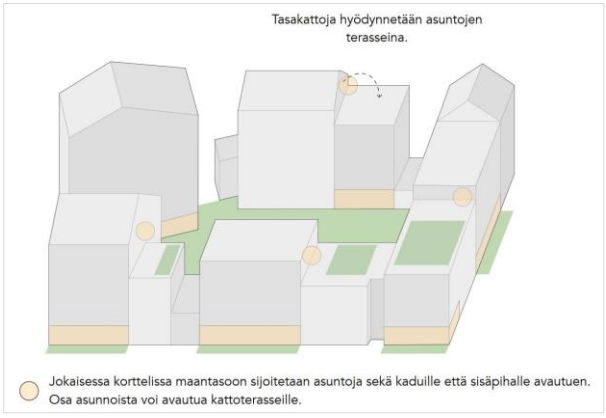
Kuva 41 ja 42. Ns. urbaanien parvekkeiden toteutusratkaisuja ja kivijalan korostuksen vaihtoehtoja. (Arco).

lämpimän julkisivun kanssa materiaaleiltaan ja aukotukseltaan. Aukotuksen tulee olla vaihtelevaa. Aukioiden ja pääkatujen varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa. Rakennuksen kadunpuoleiseen julkisivuun saa rakentaa yksittäisiä kaupunkikuvallisesti perusteltuja ulokeparvekkeita.

Muurassa tavoitellaan kortteleihin myös visuaalista ja elävää kivijalkaa. Kortteleiden kadun ja/tai aukion puolelle tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros, jota tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin: runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja valaistuksella, ja joka avautuu toimintoineen kadulle/jalankulkureittien suuntaan. Kivijalkakerroksen tulee olla asuinkortteleissa vähintään 4 m korkea tai kivijalan julkisivun tulee antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Korttelissa 52144 Muuranaukioon rajautuvissa rakennuksissa rakennusten kivijalkakerroksen tulee tästä poiketen olla vähintään 5 m. Maaston korkeuserojen vuoksi kivijalan sekä mahdollisen arkadin korkeus saa olla vähäisessä määrin näitä vähemmän.

Kivijalkakerroksen liike- ja yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla suora sisäänkäynti kadulta/aukiolta, ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin. Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisäänkäyntejä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin sekä valaistuksella. Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa. Ropinaraitin ja Ropinapihan yhteistilojen tulee olla sellaisia, että ne voidaan tarvittaessa ottaa heti liiketilakäyttöön.

Kaavalla tähdätään siihen, että suurimmalla osalla asunnoista olisi oma ulko-oleskelutilansa, parveke, piha, terassi tai viherhuone. Kaavamääräys sallii ranskalaisen parvekkeen toteuttamisen vain yksiöihin. Ranskalainen parveke mahdollistaa myös visuaalisen kivijalan toteuttamisen kahden kerroksen korkuisena. Myös tasakatoille voidaan sijoittaa asuntokohtaisia oleskeluterasseja. Vehreillä sisäpihoilla on suuri merkitys alueen viherympäristökokonaisuudessa. Ne täydentävät viherverkostoa ja tarjoavat asukkaille melulta suojattuja oleskelun paikkoja. Muutamalle sisäpihalle sijoittuvat arvopuut on kaavassa merkitty suojeltaviksi puiksi, mutta haastavien korkeuserojen vuoksi säilyttäminen voi olla mahdotonta. Sen vuoksi kaavamääräykseen on lisätty, että säilyttämisen mahdollisuudet tutkitaan rakennuslupavaiheessa. Korttelipihojen vihertehokkuuden tavoiteluvuksi on määritelty 1,0. Sisäpihojen vehreyden varmistamiseksi kaava-alueella pihoille ei sallita pysäköintiä (poikkeuksena tarvittaessa 1 autopaikka huoltoa ja kotihoitoa ja 1 autopaikka liikuntaesteisiä varten). Pelastautumisen tulee perustua Muuran alueella omaehtoiseen pelastautumiseen, minkä vuoksi pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja ei saa sijoittaa kävelylle ja pyöräilylle varatuille katualueille, eikä pääsääntöisesti muillekaan katualueille tai sisäpihoille. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.





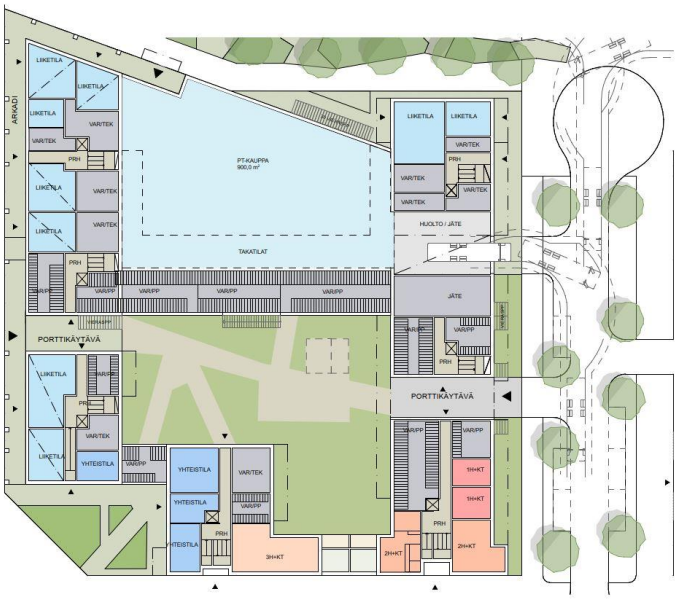
Kuvat 43 ja 44. Kaavio asuntojen pihatilojen toteutuksesta sekä esimerkki työtila-asunnon ratkaisuista. (Arco).

Sisäpihojen lisäksi korttelialueille on määritelty kaavakartassa ns. taskupuistoja (kat), jotka osaltaan lisäävät etenkin reittien vehreyttä, tarjoavat pysähtymisen ja oleskelun paikkoja sekä voivat oikein valituin kasvivalinnoin lisätä myös luonnonmonimuotoisuutta. Kaavamääräyksellä varmistetaan myös, että taskupuistojen istutuksissa käytetään kukkivia kasveja sekä erityisesti syksykaupunkikylän teeman mukaisesti syysväriltään näyttäviä kasveja. Plootukallion korttelin pihan rajaamista luontevasti puiston suuntaa ohjataan kaavamääräyksellä.

Hiilineutraalisuuteen ja resurssiviisauteen ohjaavat kaavamääräykset perustuvat kaava-alueelle laadittuun hiilineutraalisuusselvitykseen (Raksystems, 2023). Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. Rakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A_{2018}-energialuokkaa tai sitä vastaava. Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä. Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia. Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa. Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

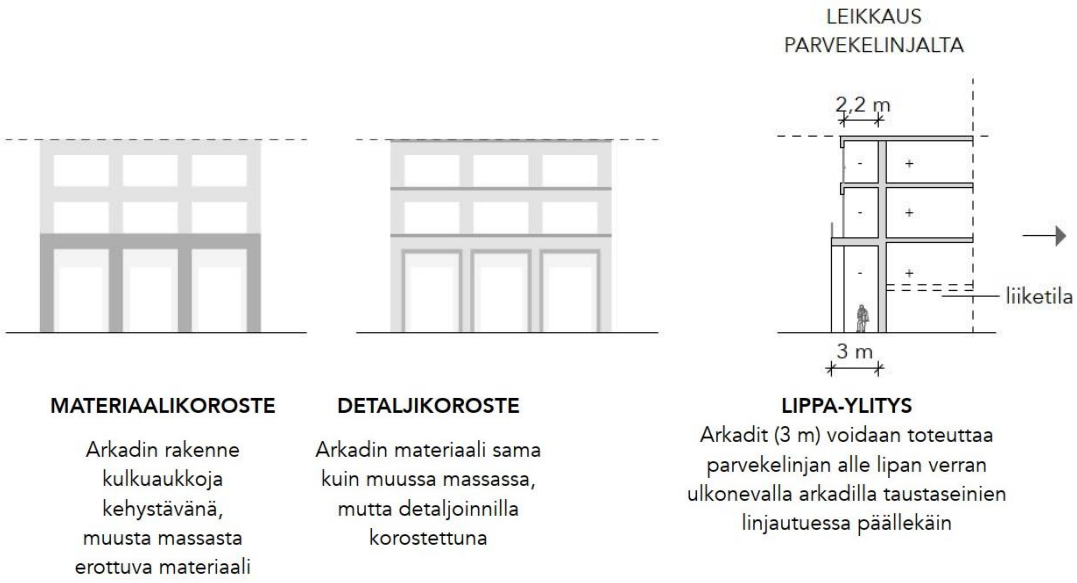
C, keskustatoimintojen korttelialueet

Kaavassa on osoitettu kaksi korttelia Muuran keskustassa C-merkinnällä. Korttelit toteutuvat viitesuunnitelman mukaan pääosin asumisena, mutta niihin sallitaan asumisen lisäksi myös toimisto-, liike-, majoitus-, palvelu- ja näyttelytiloja, ympäristöhäiriötä tuottamattomia työ- ja tuotantotiloja sekä julkisen hallinnon ja julkisten palvelujen tiloja. Lisäksi kortteliin 52135 saadaan edellä kuvattujen toimintojen lisäksi sijoittaa myös pysäköintitiloja (C-kortteleita palveleva pysäköintitalo rakennetaan tähän kortteliin). Kumpaankin kortteliin tulee toteuttaa kivijalkaan liiketilaa, jonka rakennusoikeus on osoitettu kaavakartalla korttelikohtaisesti kokonaisrakennusoikeuden lisäksi, ja se tulee toteuttaa kokonaisuudessaan. Rakennusaloille on osoitettu kl-merkinnällä ne korttelin osat, joille liiketiloja tulee sijoittaa, mutta korttelikohtainen rakennusoikeus antaa joustavuutta liiketilojen kokojen suunnitteluun rakennuslupavaiheessa. Muuranaukion reunalle kortteliin 52135 tulee kivijalkaan rakentaa vähintään 1 ravintolakäyttöön soveltuva liiketila, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa. Liiketilan tulee olla kooltaan vähintään 130 k-m^2. Kortteliin 52134, Muuranraitin varteen, tulee rakentaa



Kuva 45. Korttelin 52134 maantasokerros, jossa tutkittu päivittäistavarakaupan toteutusta (Arco).

päivittäistavarakaupalle soveltuva liiketila, joka on kooltaan vähintään 900 k-m^2. Tila tulee suunnitella siten, että se on joustavasti yhdistettävissä ja jaettavissa pienempiin osiin. Tilaa saa käyttää myös muussa liiketilakäytössä sekä väliaikaisesti asukkaiden yhteistilana. Tällä määräyksellä varmistetaan päivittäistavarakaupalle riittävästi kerrosalaa, joka mahdollistaa laajentumisen, mutta myös alkuvaiheessa tilan jakamisen pienempiin liiketiloihin. Korttelin 52134 Muuranraitin varteen sijoittuvan liiketilan (ensisijaisesti kaupan) huoltoyhteys tulee toteuttaa Ropinakujan kautta. Huoltotasku



Kuva 46. Esimerkkejä arkadin korostamisesta julkisivussa sekä toteutuksesta (Arco).

toteutetaan rakennuksen alimpaan kerrokseen. Huoltoajoa ei siis sallita kävelyn ja pyöräilyn käytössä olevalle Muuranraitille. Päivittäistavarakaupan kattoa voidaan hyödyntää osana korttelin asukkaiden oleskelupihaa.

C-kortteleita koskevat pääosin täysin samat kaavamääräykset kuin edellisessä kappaleessa kuvatut AK-kortteleiden määräykset ja suunnitteluperiaatteet. Asuinkortteleista poiketen Toisensavun ja Muuranaukion varren rakennuksiin tulee rakentaa arkadi, joka on vähintään 3 m leveä ja vähintään 5 m korkea. Arkadin tulee olla läpikuljettava. Myös kivijalkakerroksen korkeuden on oltava vähintään 5 m tai antaa kaksikerroksisen kivijalan vaikutelma. Sekä arkadi että kivijalkakerros voi olla vähäisellä määrin tätä matalampi mm. maaston korkeuseroista johtuen. Monipuolisemman asuntotarjonnan ja myös kaupunkikuvallisesti monimuotoisemman kattomaailman varmistamiseksi kaavalla edellytetään rakennettavaksi kortteliin 52134 Toisensavun varteen asuntoja vesikaton alle muodostuvaan tilaan. Lisäksi kortteleissa 52134 ja 52135 Muuranaukioon ja Toiseensavuun rajautuvissa rakennuksissa tulee vähintään osassa kattopintaa jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla- ja lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa. Kaupunkikuvallisesti merkittävimmät korttelin nurkat tulee huomioida suunnittelussa: Korttelissa 52134 tulee Toisensavun ja Virkatien kulmausta sekä Muuranraitin ja Ropinakujan kulmausta korostaa arkkitehtuurin keinoin. Vihertehokkuuden tavoitetaso on hieman alhaisempi kuin asuinkortteleissa; tavoiteluku on 0,9.

Y, yleisten rakennusten korttelialueet

Asemakaavassa on osoitettu yleisten rakennusten korttelialue päiväkotia varten. Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Kortteliin

tulee sijoittaa taidetta. Päiväkodille on varattu väljä rakennusala, mutta rakennus tulee rakentaa kiinni Ropinapihan puoleiseen korttelinrajaan. Ropinapihan elävyyden varmistamiseksi kaavalla määrätään myös, että päiväkodin yleisön käyttöön soveltuvia tiloja tulee sijoitta Ropinapihan laidalle (kuten kuvassa 47). Rakennusten maantasokerroksen tilojen tulee avautua kadun ja aukion suuntaan suurin ikkunoin ja/tai sisäänkäynnein. Päiväkoti on osa syksykylää, ja sen vuoksi vuodenaikateeman tulee näkyä myös Y-korttelissa. Rakennuksen julkisivun tulee olla värikäs, ja värityksen tulee perustua syksyn väreihin. Värisävyjen tulee olla murrettuja ja maanläheisiä. Jätetilat tulee sijoittaa rakennukseen tai vaihtoehtoisesti näkösuojata istutuksin ja/tai rakenteellisesti. Korttelin huoltopiha tulee toteuttaa niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa. Korttelin pysäköintialueita tulee jäsentää ja rajata puu- ja pensasistutuksin, jotta ne eivät hallitse katunäkymiä. Vihertehokkuuden tavoiteluku on vähintään 1,0. Tontin koilliskulmaan on merkitty 2 suojeltavaa puuta (arvopuita). Korkotasoero ratikan tulevaan korkoon on kuitenkin melko suuri ja tarkemmassa suunnitteluvaiheessa tutkitaan pystytäänkö puita säilyttämään.

Hiilineutraalisuuden ja resurssiviisauden määräykset ovat samansuuntaisia AK- ja C-kortteleiden kanssa. Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Päiväkodin saattopaikat sekä henkilökunnan pysäköinti on osoitettu tontille. Kaava mahdollistaa kuitenkin pysäköinnin sijoittamisen myös viereiseen pysäköintilaitokseen kortteliin 52135.



Kuva 47. Näkymä Ropinapihalta Ropinaraitille, joka on osa kaupunkikyliä yhdistävää kaupunkiraittia (Arco).

KTY, toimitilarakennusten korttelialueet

Asemakaavassa on Lentoasemantien varteen varattu toimitilarakennusten korttelialue 52132, joka viitesuunnitelmassa on suunniteltu toimistorakentamiseen. Kaavamerkintä on kuitenkin tehty väljäksi; Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja, majoitustiloja, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta

tuotantotilaa sekä palvelu-, liikunta- ja opetustiloja sekä asumiseen ja edellä mainittuihin pääkäyttötarkoituksiin liittyviä varastotiloja, mikä mahdollistaa myös muuta toimintaa kuin toimistoa. Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Lentoasemantien varteen sijoittuvat rakennukset tulee suunnitella siten, että ne muodostavat mahdollisimman yhtenäisen, asuinkortteleita melulta suojaavan, rakennusmassan. Toimistokorttelin 52132 Virkatien ja Lentoasemantien kulmausta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Kulmauksen tulee olla kerrosluvultaan muuta korttelin rakennusmassaa korkeampi. Korttelin rakennukset tulee väritykseltään sovittaa syksykylän julkisivujen värisävyihin. Kivijalan elävöittämiseksi kaavassa määrätään, että kortteliin tulee rakentaa kadulle päin avautuva sisäpiha, joka kaavassa on merkitty taskupuistoksi. Kortteleiden kivijalkakerroksen tiloja tulee avata sisäpihan sekä kadun ja jalankulkureittien suuntaan ikkunoin ja sisäänkäynnein. Työpaikkaravintolat tulee sijoittaa ensisijaisesti rakennuksen kivijalkaan. Vihertehokkuuden tavoiteluku on kaikissa kortteleissa vähintään 0,9. Kaavakartalle ohjeellisesti merkityt korttelialueiden sisäiset yleiselle jalankululle osoitetut reitit tulee toteuttaa. Niiden sijaintia voidaan tarkentaa jatkosuunnittelussa, mutta yhteydet ovat alueen reittien toimivuuden kannalta tärkeitä. Mahdolliset lastaus- ja huoltotilat tulee sijoittaa rakennukseen. Ulkovarastointia ei sallita. Hiilineutraalisuuden osalta KTY-korttelin määräykset ovat yhtäläiset AK- ja C-kortteleiden kanssa.

LPA, autopaikkojen korttelialueet

Asuinkortteleiden autopaikat sekä KTY-korttelin autopaikat sijoitetaan LPA-kortteleihin. LPA-kortteleihin rakennettavia pysäköintilaitoksia alueelle rakentuu 3 kpl, ja ne on mitoitettu niin että niihin sijoittuu tietyn korttelikokonaisuuden autopaikat. Kortteliin 52132 on viitesuunnitelmassa suunniteltu 2 pysäköintitaloa, joista toinen on toimistorakentamisen ja toinen asuinkortteleiden tarpeisiin.

Ajoyhteydet pysäköintilaitoksiin on suunniteltu joko suoraan Plootukadulta tai korttelipihan kautta niin, että Ropinapiha ja kaupunkikylän sisäiset reitit saadaan rauhoitettua kävelylle ja pyöräilylle. Pysäköintilaitoksiin sijoitetaan myös kaikki vieraspaikat sekä ainakin osa asuinkortteleiden liikuntaesteisten paikoista. Jos pysäköintitalo on liian kaukana asuinkorttelista, voidaan liikuntaesteisen pysäköintipaikka sijoittaa korttelipihalle. Myös lyhytaikaisen pysäköinnin tarvitsemat paikat sijoitetaan ensisijaisesti pysäköintilaitoksiin, mutta tarvittaessa korttelipihalle voidaan varata yksi autopaikka myös huollon ja kotihoidon vaatimaa lyhytaikaista pysäköintiä varten.

Pysäköintilaitoksilla on melko suuri vaikutus myös alueen kaupunkikuvaan ja reittien mielenkiintoisuuteen ja aktiivisuuteen. Pysäköintitalon julkisivut tulee rakentaa korttelin arkkitehtuuria ja asuinrakennusten julkisivujen laatutasoa vastaaviksi. Pihan puolella pysäköintilaitosten seinän tulee estää pysäköinnistä aiheutuvat häiriöt asuinrakennuksiin ja korttelipihaan. Kaavamääräyksillä pyritään myös aktivoimaan pysäköintilaitoksen kivijalkakerrosta mm. määräämällä, että pysäköintilaitoksen julkisivuille, jotka ovat jalankulkureittien varrella, tulee sijoittaa katutilaa aktivoivia toimintoja, kuten asukkaiden yhteistiloja tai polkupyörien säilytys- ja huoltotiloja ja/tai muodostaa kivijalasta visuaalisin keinoin mielenkiintoinen ja avoin. Asemakaava sallii myös asukkaiden yhteistilojen, kuten polkupyörän säilytys- ja huoltotilojen, jätetilojen sekä myös muiden liikkumista ja jakamistaloutta palvelevien liike- ja palvelutilojen sijoittamisen pysäköintilaitoksiin.

Kaavassa määrätään myös, että pysäköintilaitosten ylin kerros tulee kattaa. Kattopinta-alasta vähintään 80 % tulee olla kasvikattoa/luonnonmonimuotoisuutta tukevaa niittykattoa ja/tai

asukkaiden oleskelua ja liikuntaa palvelevia toimintoja. Aurinkokeräimet ja -paneelit sallitaan. Aurinkokeräimiä ja -paneeleita katolle sijoitettaessa kasvikaton määrä saa olla tätä vähäisempi, kuitenkin vähintään 50 %. Vehreyttä edellytetään myös laitosten seinustoille. Asukkaiden pihaa rajaavilla sekä tilan mahdollistaessa myös etelään ja länteen suuntautuvilla julkisivuilla tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia puita, ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä tarvittavat ritilärakenteet. Köynnökset saavat sijoittua saman korttelin toisen käyttötarkoituksen piha-alueen puolelle. Pysäköintilaitosten liittyminen kaupunkitilaan tulee tehdä huolella; Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee pääasiassa kivetä, istuttaa tai käsitellä muutoin osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa, ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun. Autopaikkojen korttelialueiden vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,6.

Hiilineutraalisuuteen liittyen kaavassa määrätään kasvillisuuskattojen edellyttämisen lisäksi, että pysäköintilaitoksessa latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi tulee toteuttaa riittävä määrä sähköauton latauspisteitä rakennuslupavaiheessa esitettävän laskelman perusteella. Kaikkiin pysäköintilaitoksiin tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.

4.3.2 Muut alueet

Kadut, aukiot

Katuverkosto tihenee suunnittelualueella asemakaavan muutoksen myötä. Uusi katuverkko palvelee pääasiassa alueelle sijoittuvia toimintoja. Läpiajoa on pyritty minimoimaan katujen linjauksella. Koko Muuran alueelle on suunniteltu kaksi uutta kokoojakatua, Aurtuakatu ja Plootukatu. Näistä itäisempi, tälle suunnittelualueelle sijoittuva Plootukatu mutkittelee alueen halki Tikkurilantieltä Virkatielle pohjois-eteläsuuntaisesti. Kokoojakatu on haluttu linjata mutkittelevaksi, jotta se tukee rauhallista liikenneympäristöä Muuran alueen sisällä. Lisäksi suunnittelualueelle rakentuu lyhyt tonttikatu, Ropinakuja, joka palvelee erityisesti ajoyhteytenä Muuran keskustan C-kortteleiden pysäköintitaloon sekä päiväkodille. Ropinakujan kautta on lisäksi ajoyhteydet kortteleiden 52134 ja 52133 sisäpihoille, huoltoyhteys kortteliin 52144 sekä kortteliin 52134 sijoittuvan päivittäistavarakaupan huoltotaskulle. Asemakaavassa on myös kaksi joukkoliikenteelle varattu katua. Muuran keskustan osuudelta Toinensavu rauhoitetaan vain joukkoliikenteen käyttöön (bussit ja tuleva Vantaan ratikka), Muuranraitio on pelkästään tulevan ratikan käytössä. Kun ajoneuvoliikenne on näin keskitetty pääasiassa kokoojakaduille, on saatu rauhoitettua pääosa Muurasta kokonaan kävelyn ja pyöräilyn käyttöön.

Muuran alueella jalankulun ja pyöräilyn edistäminen on ollut suunnittelun lähtökohta. Kortteleiden sisäiset ja väliset esteettömät ja vehreät reitit tekevät kävelystä sujuvaa, houkuttelevaa ja viihtyisää. Ns. kaupunkiraitti on alueen tärkein kävelyn ja pyöräilyn reitti, joka yhdistää kaikki kaupunkikylät ja Muuran keskustan toisiinsa. Suunnittelualueella raitti on kokonaan varattu vain kävelyllä ja pyöräilylle, lukuun ottamatta Muuranraition osuutta. Sujuva pyöräily varmistetaan Muuraan suunniteltujen baanatasoisten eroteltujen jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävien myötä. Näistä toinen, koko Muuran halki Toistasavua kulkeva baana (Lentoasemanbaana välillä Käpylä - Lentoasema) osuu tällekin kaava-alueelle Muuran keskustan osuudelta.

Kortteleiden autopaikat sijoitetaan pääsääntöisesti keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Katujen varsille sijoitetaan lyhyttä asiointia ja vierailua tukevia pysäköintipaikkoja. Kaikista kaduista ja kävelyn ja pyöräilyn reiteistä suunnitellaan mahdollisimman vehreitä, ja hulevedet pyritään viivyttämään katualueilla. Plootukadusta suunnitellaan ns. viherkatu, ja kaavassa onkin varattu tämän vuoksi tilaa normaalia enemmän puuistutuksille ja hulevesien viivytykselle. Myös Ropinakujalle istutetaan puita tuomaan vehreyttä.



Kuva 48. Näkymä syksykylästä Muuranraitiolle. Oikealla näkyy rakennusten välistä suunniteltu yhteys Plootukalliolle (Arco).

Muuran keskusta muodostuu Muuranaukion ja ratikkapysäkkien ympärille (Toisensavun eteläosa). Muuran aukio toteutetaan ns. shared space- aukiona, jossa sekä ratikka että bussit kulkevat alueen läpi, mutta kävelijä on silti pääosassa. Aukion kaakkoiskulmaan jää eniten aukiotilaa oleskelua ja istutuksia varten. Muuran julkisen ulkotilan suunnittelussa aukiolle on löydetty paikka Muuran keskustan sydäntalviteeman mukaiselle tammelle sekä myös kuuselle, joka soveltuu mm. kausivalokohteeksi. Aukion oleskelun melunsuojaukseen tulee vielä jatkosuunnittelussa etsiä toimivia ratkaisuja. Muuranaukion ja ratikkapysäkin väliin, osaksi kaupunkiraittia, toteutetaan maamerkkimäinen katos, joka voi olla joko taidetta tai designia. Kaavakartalla katoksen rakennusala on esitetty ohjeellisena, koska tarkkaa paikkaa ei vielä tiedetä. Katoksen suunnittelussa tulee huomioida ratikan vaatima alituskorkeus sekä turvaetäisyydet. Ratikkapysäkin molemmin puolin istutetaan puurivit. Aukion ja Toisensavun varrella rakennuksiin toteutetaan liiketilaa, jolle varataan mahdollisuus levittäytyä aukion/kadun puolelle. Alustavasti tämä on huomioitu jo alueen suunnittelussa mm. rajaamalla aukiolla baanaa istutuksin irti kivijalkatilojen edustasta sekä osoittamalla jalkakäytävästä hieman ylileveä Toisensavun itäreunalla.

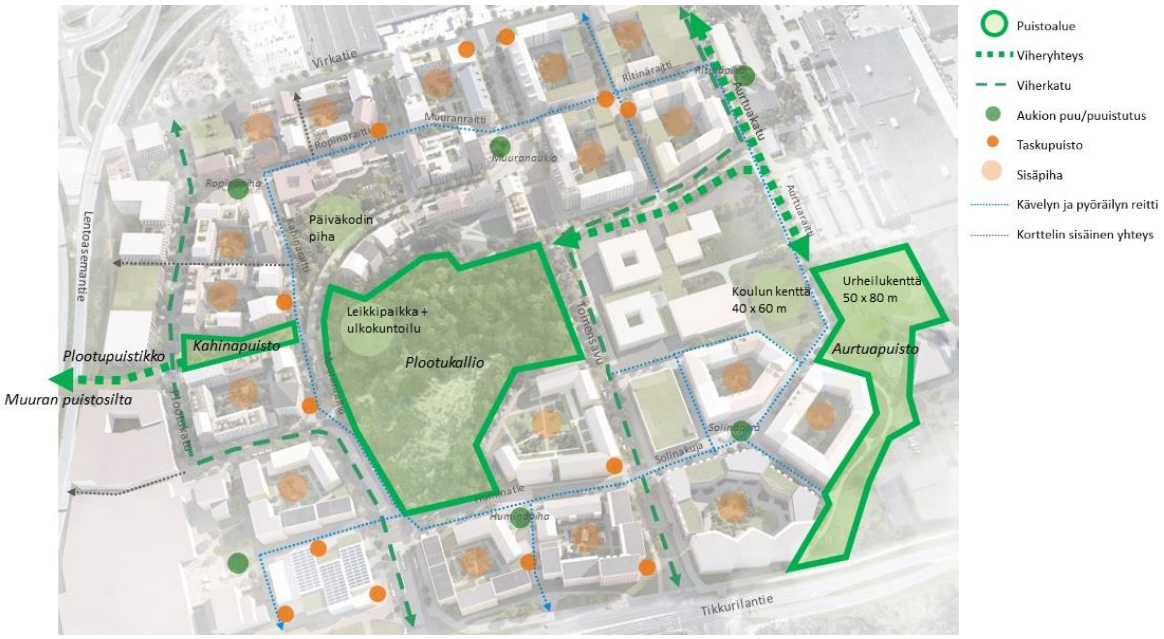
Syksy-kaupunkikylässä on oma pieni aukionsa, Ropinapiha, jonka ympärille asuinkorttelit sijoittuvat. Aukiosta suunnitellaan vehreä asukkaiden kohtaamispaikka ja kaupunkitilassa näkyy kaupunkikylän vuodenaikateema syksy mm. istutuksissa ja katupuissa sekä toiminnallisuudessa. Kaupunkikylien pikkuaukiot ovat tärkeä osa kyliä yhdistävää kaupunkiraittia; ne tuovat aktivisuutta ja toimintoja, mutta myös tilallista vaihtelua reitin varrelle.

Kaava-alueelle tarvitaan kortteleihin sijoittuvien kiinteistömuuntamoiden lisäksi myös puistomuuntamoita. Plootukalliolle Toisensavun varteen ja Kahinapuistoon Plootukadun varteen sijoitettavat muuntamot on merkitty kaavakartalla. Kolmas muuntamo on suunniteltu sijoitettavan Kahinaraitin ja Muuranraition kulmaukseen, Y-korttelin nurkan lähelle. Tästä on asemakaavassa sanallinen määräys.

Puistot ja virkistysalueet (VP, VL)

Muuran alueen keskelle rakentuu kaavaluonnoksen myötä erityyppisistä puisto- ja virkistysalueista muodostuva kyläpuisto, josta tässä asemakaavan muutoksessa ovat mukana Plootukallion eteläinen osa sekä Muuran ja Huberilan viheryhteyden muodostavat Kahinapuisto, Plootupuistikko sekä Lentoasemantien yli rakennettava Muuran puistosilta. Merkittävin viheralue Muurassa on metsäinen Plootukallio, joka sijaitsee Muuranraition ja Toisensavun välissä. Lähivirkistysalueeksi varattu Plootukallio säilytetään mahdollisimman luonnontilaisena ja uudet toiminnot (leikkipaikka, ulkokuntoilu ja mahdollinen grillipaikka) sijoitetaan itäreunalle nykyisen puuttoman kenttäalueen kohdalle. Nykyistä puustoa säilytetään myös reittien linjauksissa. Itä-länsisuuntainen ulkoilureitti hyödyntää olemassa olevaa tiepohjaa, ja pohjois-eteläsuuntaisen reitin linjauksessa on huomioitu kartoitetut arvopuut ja kallion reuna. Toisensavun ja uuden ulkoilureitin välissä on säilytettävä lahokaviosammalesiintymä, joka on tässä kaavassa osoitettu suojeltavaksi alueen osaksi, jossa tulee varmistaa lahopuujatkumo esiintymän elinvoimaisuuden varmistamiseksi.

Plootukallion itäpuolella on kaksi pienempää puistoaluetta (VP) Kahinapuisto ja Plootupuistikko, joiden kautta jatkuu viheryhteys Muurasta Huberilan suuntaa Lentoasemantien yli rakennettavaa Muuran puistosiltaa pitkin. Kahinapuisto toteutetaan puistomaisena pikkupuistona, johon mahdollisesti avautuu myös maantasoasuntoja. Plootupuistikko on käytännössä lähinnä tilavaraus Muuran puistosillan penkoille, eikä tälle kohtaa olla osoittamassa oleskelua. Vaikka melun ohjearvot tässä kohtaa ylittyvätkin, on alue haluttu esittää kaavassa puistona viheryhteyden jatkuvuuden esittämiseksi.



Kuva 49. Kaavio Muuran viheralueista. Muuran kyläpuisto muodostuu puistoalueista sekä koulun ja päiväkodin pihoista. Taskupuistot, aukioiden ja raittien istutukset sekä vehreät sisäpihat täydentävät alueen viherympäristöä.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Voimassa oleva asemakaava ei mahdollista asuntojen rakentamista alueelle. Asemakaavan muutos jatkaa Veromiehen uudistumista toiminnoiltaan sekoittuneeksi alueeksi, joka sisältää niin asumista, työpaikkoja kuin palvelujakin. Se toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä ja on Aviapoliksen kaavarungon mukaista. Uusia asukkaita muuttaa alueelle arviolta reilut 1 700 henkeä**.**

Yhdyskuntarakenne

Alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan Lentoasemantien, Virkatien ja Toisensavun väliselle alueelle. Pohjoisreunaltaan alue rajautuu toistaiseksi Plootukallion metsäalueeseen. Voimassa olevien asemakaavojen täysimittainen toteuttaminen lisäisi alueen teollisuus- ja varastorakentamisen, asfalttikenttien ja maantasopysäköinnin määrää. Alueen kortterirakenne säilyisi nykyisessä muodossaan laajana ja kävely- ja pyöräilyetäisyydet pysyisivät pitkinä. Rakennusten arkkitehtuuri ja lähiympäristö olisi vaatimatonta.

Toteutuessaan suunnitelma monipuolistaa alueen yhdyskuntarakennetta lisäämällä kaupunginosan asuin- ja palvelurakennuskantaa ja sijoittamalla rakennukset kaupunkimaisesti. Rakennukset muodostavat umpikortteleita (tai umpikorttelimaisia kortteleita, kuva 50), joiden väleihin muodostuu yhteisöllisiä aukioita sekä uusia, laadukkaita jalankulun ja pyöräilyn reittejä. Asemakaava tukee tavoitetta tiivistää kaupunkirakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.



Kuva 50. Rakeisuus kartat Muuran rakennuskannasta. Ylimpänä on nykytilanne, keskimmäinen kuvaa asemakaavan muutoksen mukaista kaupunkirakennetta ja alin esittää asemakaavan ratkaisun osana koko Muuran kaavaluonnoksen mukaista kaupunkirakennetta. Asemakaavan raja punaisella pistekatkoviivalla. (Vantaan kaupunki 2023)

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen muuttaa ja parantaa Muuran kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna selvästi. Rakentamisen ja kortteleiden mittakaava on Aviapoliksen kaavarungon mukaista. Uusi rakentaminen on kaupunkimaista ja arkkitehtuuriltaan laadukasta. Kortteleiden ja rakennusten ilmeellä luodaan tunnistettavia korttelikokonaisuuksia, kaupunkikyliä, joiden yhteisiä kaupunkikuvallisia piirteitä ovat etenkin katunäkymiä hallitsevat harjakatot, värikkäät julkisivut, erottuvat ja toiminnalliset kivijalat sekä mm. maantasoasunnot sisäänkäynteineen ja etupuutarhoineen. Kattomaailmaa jäsennetään ja rytmitetään vähintään kaupunkikuvallisesti merkittävimmillä paikoilla, Muuranaukion ja Ropinapihan ympärillä. Kaupunkikylien vuodenaikateemat näkyvät kaupunkikuvassa monella tapaa ja vahvistavat kaupunkikylien omaleimaisia tunnistettavia identiteettejä. Kortteleiden väliin suunnitellut aukiot ja reitit mahdollistavat kiinnostavan kävely-ympäristön, jonka varrella kaupunkikuva vaihtelee läpi kaupunkikylien. Tämän asemakaavan myötä kaupunkikuvan muutos käynnistyy syksykylän ja Muuran keskustan itäosan kortteleista.

Ratikan toteuttamisen myötä kaupunkikuvassa näkyy uusi kulkumuoto. Ratikan Design Manualin mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen. Katusuunnitelmaluonnoksissa on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (graniittilaattaa, erivärisiä betonikiviä, nurmikiviä) sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät osaltaan alueen kaupunkikuvaa. Erityisiä laadun paikkoja ovat Muuran keskustaan sijoittuva shared space-henkinen Muuranaukio sekä Toisensavun kasvikatoiset, esteettöminä toteutettavat, ratikkapysäkit ympäristöineen ja Muuranraitio, joka toteutetaan erityisen vehreänä ratikkajaksona puuriveineen, istutuksineen sekä nurmipintaisine rataosuuksineen.

Asuminen

Uusia asukkaita koko Muuran alueelle tulee arviolta reilut 5 400. Nyt kaavoitettavalle alueelle asukkaita tulee noin 1 700. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita mm. luomalla edellytyksiä riittävälle ja monipuoliselle asuntorakentamiselle. Muuran uudet asukkaat lisäävät myös erityisesti kehäradan joukkoliikenteen käyttöastetta sekä vahvistavat tulevien Aviapoliksen keskustan palveluiden asiakaskuntaa ja siten vauhdittavat myös palveluiden toteutumista.

Asuinkortteleiden kodikas kaupunkikuva, suojaisat ja vehreät pihapiirit, Muuran keskelle rakentuva vaihteleva puistokokonaisuus ja vaihtelevat, vehreät reitit, Muuran keskustan lähipalvelut ja päiväkoti tekevät alueesta vetovoimaisen ja halutun asuinpaikan.

Palvelut ja työpaikat

Voimassa olevan asemakaavan sallima teollisuus- ja varastorakentamisen määrä on osittain toteuttamatta. Asemakaava lisää alueen toimintojen sekoittumista mahdollistamalla asuinrakentamisen sekä toimitilahankkeen toteutumisen alueelle. Työpaikkoja ja palveluita kaavalla muodostuu KTY-toimitilarakentamisen hankkeesta, Y-korttelin päiväkodin toiminnasta sekä ainakin Muuran keskustaan AK- ja C-kortteleihin sijoittuvista liiketiloista. Ropinapihan reunalle sijoittuva liiketila sekä mahdolliset työtila-asunnot ja muut palvelut vahvistavat osaltaan työpaikkojen määrää alueelle. Laskennallisesti arvioiden työpaikkoja koko Muuran alueella tulisi tulevaisuudessa reilut 2400. Näistä n. 490 sijoittuisi nyt asemakaavoitettavalle alueelle.

Muuran pohjoispuolelle on rakentumassa Aviapoliksen keskusta palveluineen, asuntoineen ja toimitiloineen, mikä parantaa Muuran asukkaiden palveluiden määrää ja saatavuutta. Muuran kasvava asukasmäärä auttaa myös näiden palveluiden nopeampaa ja monipuolisempaa toteutumista. Kehä III:n eteläpuolella, uuden ratikkalinjan varrella, sijaitsee myös Jumbon ja Flamingon kattavat kaupalliset ja viihdepalvelut.

Lentoasemantien varren toimitilakortteli sekä alueen julkiset ja kaupalliset palvelut ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien tai pyörämatkan päässä, joten hanke on VAT:n mukainen.

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

Kaavataloudelliset vaikutukset

Kaavamuutos on ensimmäinen osa Muuran asemakaavaluonnoksen kokonaisuutta. Kaavatyö toteuttaa visiota Aviapolis-alueen uudistumisesta ja tiiviistä rakentamisesta. Kaava-alue on yleiskaavassa keskustatoimintojen C-aluetta, mikä edellyttää toimintojen sekoittamista ja tehokasta rakentamista. Kaupunkirakenteen tiivistäminen on myös kaavatalouden kannalta tärkeää. Alue sijoittuu ja tukeutuu jo nykyisellään hyviin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin, joita Vantaan ratikka parantaa entisestään. Alue on nykyisellään väljästi rakennettua teollisuus- ja varastorakentamista, ja alue kaavoitetaan tehokkaasti. Kaavatyö on kaupungin tavoitteiden mukainen.

Uudet asunnot kasvattavat alueen työvoimatarjontaa ja niiden rakentaminen lisää osaltaan pääkaupunkiseudun taloudellista toimeliaisuutta. Kun alueen asukaspohja kasvaa, parantaa se myös Aviapoliksen mahdollisuuksia kehittyä aidosti kaupunkimaiseksi. Samalla Aviapoliksen asema kaupan ja palvelujen alueena vahvistuu. Korkealaatuinen kaupunkiympäristö lisää alueen vetovoimaisuutta. Kaavamuutos täydentää Keski-Vantaan kaupunginosia, mikä toteuttaa myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä.

Kaava-alueen kaduista Plootukatu on normaali kokoojakatu, jolla on leveät erotusalueet pysäköintiä ja katuvihreää varten. Toinensavu on tämän kaava-alueen kohdalla kiinteästi Muuranaukioon liittyvä kadunpätkä, jolla on leveät jalankulun ja pyöräilyn alueet sekä raitiotiepysäkit. Muuranraitio on vain ratikalle sekä kävelylle ja pyöräilylle tarkoitettu katu. Leveä katu puineen on perusteltua asuinkorttelin ja eteläpuolisen C-korttelin osalta, ja muutoinkin katu tämän kaavan alueella kulkee etupäässä rakennetulla alueella, joten ratkaisu on perusteltu. Pohjoisimmasta osastaan Plootukatu on muuta katua leveämpi johtuen ratikan tilantarpeista. Muuranaukiosta ja Ropinapihasta aiheutuu tavanomaista katua suurempia kustannuksia, mutta ne ovat alueen vetovoimaisuuden ja kaupunkirakenteen kannalta oleellisia, jolloin suunnitteluratkaisut ovat kokonaisuuden kannalta perusteltuja.

Vesihuoltoa joudutaan rakentamaan lisää, koska korttelirakenne muuttuu pienipiirteisemmäksi. Nykyisellään vesihuollon ja kaukolämmön verkostoja on vain Toisellasavulla ja Virkatiellä, ja niitä joudutaan ainakin osin rakentamaan uudestaan kadunrakentamisen vuoksi. Olevista kunnallistekniikan johdoista ei siis saa juurikaan kustannushyötyä.

Alueella on ollut aikojen saatossa mm. korjaamotoimintaa, mikä on saattanut aiheuttaa maaperän pilaamista. Jos alueelta löytyy epäpuhtauksia, lisää se jonkin verran alueen rakentamisen kustannuksia. Maaperän puhdistaminen on kuitenkin välttämätön edellytys kaikelle rakentamiselle ja alueen käytölle.

Päiväkodin tontin koko on saatu pidettyä kohtuullisena, mutta tontille ajateltu maantasopysäköinti vie tilaa piha-alueelta. Henkilökunnan autopaikkoja olisi mahdollista sijoittaa viereiseen pysäköintihalliinkin, mutta sillä olisi toki oma kustannuksensa. Tulevan leikkipihan maasto on nykyisellään haastava korkeuserojen vuoksi. Toisaalta korkoerot antavat mahdollisuuden toteuttaa pihasta normaalista poikkeava ja virikkeellinen.

Tähän kaava-alueeseen kuuluu vain osa Plootukallion alueesta. Puisto on suunnitelmien mukaan hyvin korkealaatuinen, mikä on perusteltua keskeisen sijainnin vuoksi. Puisto on koko yleiskaavan keskusta-alueen ainoa suurempi puisto. Kahinapuisto ja Plootupuistikko ovat luonteeltaan vehreää

virkistysreittiä ja johtavat puistosillalle, joka yhdistää Muuran alueen muuhun Veromiehen kehittyvään alueeseen. Pääosa puistoalueista sijoittuvat yksityisen maalle. Maanomistajien kanssa laadittavissa yhteistyösopimuksissa on sovittu luovutus- ja korvausperiaatteista yleisten alueiden ja Y-kortteleiden osalta. Maanomistajat osallistuvat myös kunnallistekniikan rakentamisen kustannuksiin maankäyttösopimuksin.

Tällä kaava-alueella kaupungin omistamalla maalle sijoittuu vain vähän rakentamista, lähinnä siivu asuinkorttelin 52144 pohjoisosasta sekä osa KTY- ja LPA-tontteja korttelissa 52132. Näistä alueista kaupunki saa maanmyyntituloja.

Muuran alue on tyypillistä ns. brown field -alueen kehittämistä tehokkaampaan ja tuottavampaan toimintaan, eli maan arvo nousee huomattavasti. Alueen muuttaminen ja liittyminen olevaan katu- ja muuhun infraverkostoon ei kuitenkaan tuo kustannussäästöjä varsinaiseen täydentämisrakentamiseen verrattuna, vaan hyöty tulee nimenomaan käyttötarkoituksen muutoksesta ja yhdyskuntarakenteen kehittymisestä.

Ratikan taloudelliset vaikutukset

Ratikan hankesuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 606 miljoonaa euroa (Vantaan kaupunki ja WSP, 2023), josta Vantaan kaupungin osuus on Helsingin ja valtion MAL-avustusosuuden jälkeen 414 miljoonaa euroa. Rakentamiskustannukset koostuvat raitiotien ja pysäkkien, autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, puurivien ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta. Lisäksi kustannukset on laskettu maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtämiselle ja uusien rakentamiselle sekä nykyisten rakenteiden purkamiselle. Kustannuksiin on laskettu materiaalien, suunnittelun ja rakentamisen kulut. Kaikki raitiotien rakentamisesta sekä ratikkakaduille että ympäröiville kaduille aiheutuvat muutokset on otettu huomioon rakentamiskustannuksissa. Esimerkiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden parannukset on laskettu mukaan kustannuksiin.

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 794,4 miljoonaa euroa ja bussin 370,9 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 423,5 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverokertymän kasvuksi on vuonna 2023 arvioitu 254 miljoonaa euroa. Kokonaisuudessaan verotulot ja kasvavat palvelumenot (esim. päiväkodit, koulut) aiheuttavat noin 42 miljoonan euron tulot kaupungille vuoteen 2050 mennessä. Vuoden 2023 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 414 miljoonaa euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 383 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan -31 miljoona euroa 40 vuoden aikana, joka sisältää HSL:n kautta kulkevat varikon ja vaunujen kustannukset. Kokonaisuudessaan Vantaan ratikan talousvaikutuksen on arvioitu olevan kaupungille positiivinen 2040-luvulle saakka, jonka jälkeen vaikutus on korkeimmillaan 24 miljoonaa euroa menoja vuodessa, kun rakentamisen lainat maksetaan. Koko 40 vuoden aikana talousvaikutuksen on arvioitu olevan positiivinen.

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

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee uusia asukkaita, joista osa on omistusasuntoon investoivia lapsiperheitä ja osa vuokralla asuvia. Yhdysvaltalainen lentokenttäkaupunkeihin erikoistunut professori John D. Kasarda sanoo, että menestyessään lentokentän lähialueet vetävät puoleensa nimenomaan hyvin toimeentulevaa väestöä.

Alueelle varataan tila päiväkodille (Muuran alueelle tulossa myös koulu ja toinen päiväkoti), mikä houkuttanee etenkin lapsiperheitä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn hyvät ja sujuvat yhteydet tuovat mahdollisesti alueelle myös asukkaita, jotka eivät tarvitse autoa arjessaan.

Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Plootukallio on nykyisellään Veromiehen toiseksi suurin rakentamaton metsäinen, voimassa olevassa asemakaavassa puistoalueeksi osoitettu, alue. Plootukalliosta osa on mukana tässä asemakaavassa. Muuten suunnittelualue on teollisuus- varastorakentamista asfalttikenttineen.

Alueen suunnittelua ohjaavassa Aviapolis-kaavarungossa on varmistettu, että kaupunginosasta varataan riittävästi tilaa tulevien asukkaiden tarvitsemille virkistysalueille ja että kulkuetäisyydet uusilta asuinalueilta virkistysalueille ovat maltillisia. Muuran kaavaluonnoksessa on säilytetty Plootukalliosta mahdollisimman suuri alue, kuitenkin kaupunkirakenteen toimivuus (kehäradan aseman ympäristöjen rakentaminen tehokkaasti) huomioiden. Plootukallion itäreunassa kulkeva Vantaan ratikka määritteli lähtökohtaisesti katualueen paikan, eikä kaavaluonnostyössä voitu enää tutkia puiston laajentamista tähän suuntaan. Nyt kaavoitetaan Plootukallion metsäalueesta suurin osa kaavaluonnoksen mukaista puistoaluetta. Osittain puistoalueen rajaa ulotetaan tällä kaava-alueella myös nykyisten teollisuuskiinteistöjen metsäisille osuuksille.

Plootukallio tarjoaa alueen tuleville asukkaille mahdollisuuden virkistäytyä metsäluonnossa sekä nauttia Muuraan avautuvista näkymistä Plootukallion avokallion laelta. Melko suuren tulevan käyttäjäpaineen ja Plootukallion alueella säilytettävän lahokaviosammaleen esiintymän vuoksi kulku metsässä tulee osoittaa selkeästi, jotta ehkäistään alueen kulumista. Plootukalliolle suunniteltavat toiminnot ja reitit sijoitetaan nykyinen puusto ja arvopuut huomioiden, jotta vaikutukset säilytettävään metsään olisivat mahdollisimman pienet.

Plootukallion lisäksi Muurassa muutetaan nykyisiä kenttäalueita rakennetuksi puistoksi (tässä asemakaavassa Kahinapuisto), mikä lisää vettäläpäisevän pinnan ja kasvillisuuden määrää ja parantaa näin koko alueen hulevesien hallintaa sekä istutettavan puuston myötä vaikuttaa pienilmastoon positiivisesti.

Toimivan viherverkoston muodostamiseksi suunnittelualueella huolehditaan viheryhteyksien muodostamisesta puistoalueiden välille sekä myös alueen ulkopuolella sijaitseville virkistys- ja puistoalueille. Muuran ja Huberilan väliin, Lentoasemantien yli rakennettava Muuran puistosilta on merkittävin koko Veromiehen viherverkostoa ja yhteyksiä parantava suunnitteluratkaisu. Sillasta on tarkoitus tehdä vähintään 15 m leveä puistosilta, jonne saadaan runsaasti kasvillisuutta. Näin se voi toimia myös pienempien eläinten kulkuyhteytenä.

Asemakaavan kortteli- ja autopaikkaratkaisut mahdollistavat suojaisien sisäpihojen rakentamisen. Jalankulun reitit yhdistävät pihat lähipuistoihin ja laajempiin virkistysaluekokonaisuuksiin. Myös kaupunkikylän aukio Ropinapihalta päästään luontevasti Plootukalliolle ja Kahinapuistoon.

Muuran kaavaluonnoksen myötä Plootukallion metsäalue pienenee, mutta kaavaluonnoksessa osoitetaan muita uusia alueita puistoalueiksi. Tämän asemakaavan puistoalueiden rajat ovat kaavaluonnoksen mukaisia. Uusien jalankulun ja pyöräilyn reittien avulla yhteydet muihin virkistys- ja piha-alueille lisääntyvät. Hanke on VAT:n mukainen.

Liikenne

Alueen yleisimpänä kulkutapamuotona on tällä hetkellä autoilu. Voimassa oleva asemakaava suurine kortteleineen ja vaatimattomine kaupunkikuvineen vahvistaisi toteutuessaan nykyisiä liikkumistapoja. Suunnitelman mukainen toteutus parantaa huomattavasti kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota riittäviin tilavarauksiin kävelyn ja pyöräilyn reitille, läpiajoliikenteen vähentämiseen ja autoilun keskittämiseen pääosin kokoojakaduille, jolloin saadaan suurin osa alueesta rauhoitettua kävelijöille ja pyöräilijöille. Kortteleiden väliset ja sisäiset reitit muodostavat alueelle tiheän kävelyn ja pyöräilyn reitistön aukioineen ja parantavat olemassa olevaa jalankulun ja pyöräilyn reitistöä ja verkostoa selvästi. Suunnitellut pyöräilyn laatukäytävät/baanat parantavat pyöräilyn mahdollisuuksia ja sujuvuutta sekä alueen sisällä että alueen ulkopuolelle. Ratikan katusuunnitelmaluonnoksessa on Toisensavun ratikkapysäkkien yhteyteen suunniteltu 40 paikkainen kaupunkipyöräasema ja muuta pyöräpysäköintiä sekä tilavaraus sähköpotkulaudoille. Polkupyöräpaikat palvelevat sekä joukkoliikenteen käyttäjiä että Muuran keskustan liiketiloissa asioivia. Lyhyet etäisyydet ja sujuvat reitit etenkin Muuran keskustaan, kaupallisiin ja julkisiin palveluihin, puistoihin ja joukkoliikenteen pysäkeille lisäävät kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta ja edellytyksiä alueella.

Muuran alue on monipuolisesti saavutettavissa joukkoliikenteellä ja alue kytkeytyy jo olemassa olevaan bussiliikenteen ja raideliikenteen verkkoon. Asemakaava mahdollistaa Muuran alueelle entistäkin paremman joukkoliikennepalveluiden palvelutason. Asemakaavassa osoitetut joukkoliikennekadut sujuvoittavat joukkoliikenteen toimivuutta. Toisensavun eteläosa rauhoitetaan kokonaan joukkoliikennekaduksi, jolla kulkee linja-autoliikennettä sekä tuleva Vantaan ratikka. Muuranraitio on puolestaan varattu pelkästään ratikan käyttöön. Asemakaavalla mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen Muuran alueella. Katusuunnitelmien mukaisesti Muuran keskustaan, kaava-alueen lounaisosaan, sijoittuvat tulevan Vantaan ratikan Muuran pysäkki ja bussiliikenteen pysäkit. Tässä joukkoliikenteen solmukohdassa voi sujuvasti vaihtaa liikennemuodosta toiseen. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä Tikkurilantien pohjoispuolella sijaitsee seuraava Vantaan ratikan pysäkki, Aviapolis eteläinen. Samassa kohtaa on myös Kehäradan juna-asema, Aviapolis. Suunnittelualue on siis hyvin joukkoliikenteen saavutettavissa sekä bussi-, ratikka- että junayhteyksin. Muuran uudelta ratikkapysäkiltä matka-ajat ovat Mellunmäkeen 43 min, Tikkurilan asemalle 19 min, Jumbolle 3 min ja lentokentälle 7 min.

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

Suunnitellut liikenteelliset muutokset tukevat kaupungin kestävän kehityksen mukaisia tavoitteita. Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on mm. yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen

ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Kaavamuutoksella edistetään myös VAT:n mukaisesti jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien jatkuvuutta ja verkoston tiivistämistä.

Vesihuolto

Asemakaavan mukainen rakentaminen sekä Aviapoliksen alueen voimakas kehittyminen ja raitiotielinjan sijoittuminen alueelle edellyttävät olemassa olevien vesihuoltoverkostojen siirtämistä, kapasiteetin kasvattamista sekä uusien verkostojen rakentamista koko Muuran alueelle. Tarvittavia toimenpiteitä on esitetty Muuran kaavaluonnosvaiheessa Destian laatimassa Muuran alustavassa kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa sekä Afryn tekemässä Muuran alueen painepiiriraja -selvityksessä. Näiden selvitysten ratkaisut eroavat joiltain osin toisistaan, ja tämän vuoksi Ramboll on tarkistanut ja päivittänyt vesihuollon ratkaisuja koko Muuran alueelle tämän asemakaavatyön aikana.

Ratikan rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

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

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

AK-, C-, Y-, KTY- kortteleiden suunnittelussa ja toteutuksessa käytetään vihertehokkuutta luomaan luonnon monimuotoisuutta tukevia, vihreitä ja viihtyisiä asuinympäristöjä tiivistyvään kaupunkirakenteeseen. AK-, C- ja KTY-kortteleihin toteutetaan lisäksi taskupuistoja, jotka vahvistavat etenkin jalankulun reittien vehreyttä. Kasvillisuus vähentää hulevesien tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia, viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita ja lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Veromiehen alueella kehitetään viherverkkoa lisäämällä kaupunkiympäristöön puustoa ja suunnittelemalla korttelipihoista vehreitä sekä niittyviherkattojen rakentamisella. Asemakaavan suunnittelu on näiden tavoitteiden mukaista.

Asemakaavan muutoksen myötä muutetaan nykyisiä vettäläpäisemättömiä kenttiä puistoalueiksi, viherkaduiksi ja vehreiksi korttelipihoiksi. Myös Lentoasemantien yli rakennettava puistosilta lisää kasvillisuutta alueella ja parantaa myös kulkuyhteyksiä Veromiehen sisällä.

Plootukallion nykyinen metsäalue koko Muuran alueella pienenee, koska paine toteuttaa kaupunkirakenteellisesti oleellista rakentamista aseman välittömään läheisyyteen ei mahdollista koko Plootukallion säilyttämistä metsänä. Metsäaluetta on kuitenkin säilytetty mahdollisimman suurelta osin ja tällä asemakaavalla puistoaluetta laajennetaan etelään päin metsäisille nykyisen kaavan mukaisille korttelialueille. Luontoselvityksessä määritelty linnustoalue säilyy pääosin (ratikan rakentamisen osuudelta se pienenee). Myös asemakaavassa osoitetut ulkoilureitit hyödyntävät nykyistä tiepohjaa ja uuden pohjois-eteläsuuntaisen reitin linjaus on suunniteltu arvokkaiksi kartoitetut puut sekä lahokaviosammalesiintymä huomioiden. Plootukallioon sijoittuvat uudet puistotoiminnot sijoitetaan nykyiselle puustottomalle kenttäalueelle, jotta nykyinen puusto säilyy mahdollisimman koskemattomana. Kartoitetut kallion reunat säilyvät kokonaisuudessaan Plootukallion virkistysalueella.

Suunnitelma edellyttää uutta yhdyskuntatekniikkaa. Kaikkien katualueiden mitoituksessa on varauduttu katupuiden istuttamisen vaatimaan tilantarpeeseen. Kokoojakaduista toteutetaan viherkatuja, joiden normaalimitoitusta leveämmille istutuskaistoille mahtuu hyvin sekä puut että hulevesien viivytys. Kävelyn ja pyöräilyn reiteille sekä aukioille varataan tilaa reheville ja monilajisille istutuksille sekä hulevesien viivyttämiselle.

Lahokaviosammal

Muuran kaavaluonnoksen selostuksessa on perusteltu kaavaluonnoksen ratkaisua lahokaviosammaleen säilyttämisen osalta ja siellä on todettu, että Muuran toteuttamisella ei arvioida olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia lahokaviosammalen elinvoimaisuuteen tai suotuisan suojelun tasoon Vantaalla tai valtakunnallisesti.

Tällä asemakaavalla suojellaan Plootukallion lahokaviosammalesiintymä kaavakartan määräyksellä s, suojeltava alueen osa. Alueella tulee varmistaa lahopuujatkumo lahokaviosammaleen elinvoimaisuuden säilyttämiseksi. Säilyvä esiintymä voidaan nähdä lievennyshierarkian 2. tasolla olevana aiheutuvan luontohaitan minimointiin tähtäävänä toimenpiteenä.

Vesistöt ja vesitalous

Muuran maankäyttö tulee muuttumaan merkittävästi nykyisestä. Osittain kuitenkin muutos on parempaan suuntaan, kun nykyisiä asfalttikenttiä muuntuu asumisen pihoiksi ja istutukset muutenkin lisääntyvät. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia maanpäällisiä ratkaisuja.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista kortteli- ja katualueilla pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita. Pysäköintialueiden hulevedet on Vantaalla perinteisesti johdettu viivytysrakenteiden kautta hulevesijärjestelmiin.

Huleveden käsittely suunnitellaan korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Tämä tulvamitoitus tehdään 30 minuuttia kestävälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tulvareitti on syytä mitoittaa 50 mm sadetilanteelle.

Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla. Hulevesisuunnitelman tulee sisältää suunnitelma työnaikaisesta hulevesien hallinnasta.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Toteuttamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat vähäiset. Vaikka rakentaminen, samoin kuin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen osalta, lisääkin kasvihuonekaasupäästöjä, suunnitelma parantaa oleellisesti kävelyn ja pyöräilyn käyttöedellytyksiä. Suunnitelman toteutuminen tiivistää pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, tukeutuu osittain olemassa oleviin kunnallisteknisiin rakenteisiin ja sijoittuu kattavien, jo olemassa olevien kaupallisten palveluiden läheisyyteen. Alue tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Nämä ratkaisut vähentävät yksityisautoilun ja uuden kunnallistekniikan rakentamisen tarvetta ja auttavat siten hillitsemään kasvihuonepäästöjen lisääntymistä.

Suunnittelualueelle laaditussa hiilineutraalisuusselvityksessä tunnistettiin toimenpiteitä, joilla voidaan edistää hiilineutraalisuuden tavoitteita. Tarkastelussa keskityttiin rakennus- ja käyttövaiheen hiilijalanjäljen optimointiin asemakaavamääräyksin ja maankäyttösopimusehdoin. Ehdotetut ohjauskeinot koskevat mm. rakennusmateriaaleja, asuntojen muuntojoustavuutta, energiatehokkuutta ja uusiutuvaa energiantuottoa (mm maalämpöjärjestelmät) sekä sähköautoja ja pyöräilyä. Näistä lisätiin määräyksiä mm. rakennusten energiatehokkuudesta (tulee toteuttaa vähintään A_{2018} -luokkaa tai vastaavaa) sekä edellytetään että betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää ainakin osittain vähähiilistä betonia. Lisäksi rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja

korttelikohtaisia tai alueellisia. Aurinkopaneeleista ja maalämpökaivojen toteuttamisesta on myös kaavassa tarkentavia määräyksiä. Pysäköintitaloihin tulee kaikkiin autopaikkoihin toteuttaa latausvalmius sekä lisäksi rakentaa riittävä määrä sähköautopaikkoja erikseen rakennusluvan yhteydessä esitettävän laskelman perusteella.

Asemakaavan mahdollistaa 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 päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöistä 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 sekä energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

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

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

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy, 2020). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa 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 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” -tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

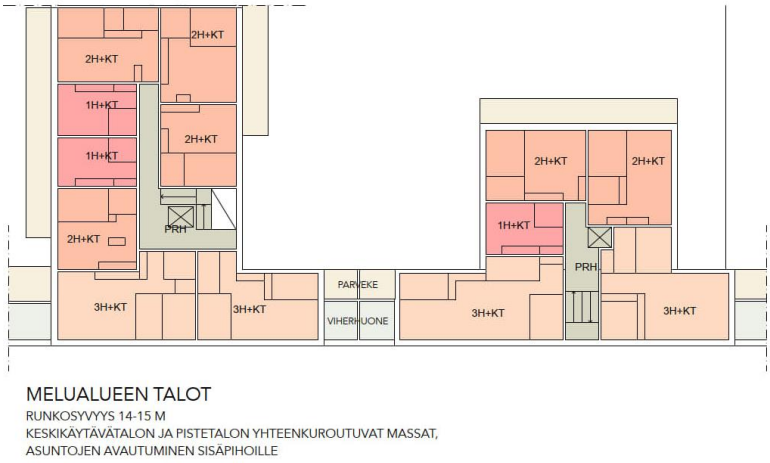
Tieliikenteen melu, kehäradan tärinä ja runkomelu sekä pilaantuneet maat on käsitelty tarkemmin kohdassa 2.1.3. ja ratikan tärinä ja runkomelu kohdassa 2.2.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on otettu huomioon VAT:n mukaisesti.

Liikenteen melu ja pienhiukkaset

Asemakaava sijoittuu yleiskaavan lentomeluvyöhykkeelle 3, L_{DEN} 50-55 dB, mikä ei aseta rajoitteita alueiden käytölle. Asuinhuoneiden ulkokuoren äänitasoeron lentomelua vastaan on rakennusjärjestyksen mukaan oltava $\Delta L \geq 32$ dB.

Muuran kaavaluonnoksen yhteydessä on laadittu koko Muuran aluetta koskeva meluselvitys, jonka perusteella tunnistettiin joitakin haasteellisia jatkosuunnittelussa tarkennettavia paikkoja. Asemakaava-alueen tarkempi meluselvitys valmistui toukokuussa 2023. Selvitysten tulokset sekä kaavaluonnoksesta saatu ELY-keskuksen lausunto on otettu huomioon asemakaavan kaavamääräyksissä mm. oleskelualueiden meluohjearvojen toteutumisen ja niiden väliaikaisen melusuojauksen varmistamisen ja asuntojen suuntaamisen ja tuulettamisen osalta sekä ulkokuoren ja sisäkuoren äänitasoerovaatimuksen yleismääräyksellä. Kaavakartalla on tarkennettu kortteleiden osat, joissa tarvitaan suurempi ulkokuoren ääneneristävyys.

Kortteleiden suunnittelu on tarkentunut kaavaluonnokseen nähden. Erityisesti on etsitty Virkatien varren kortteleihin ratkaisua, jossa saataisiin kaikki asunnot avattua myös sisäpihan suuntaan. Viitesuunnitelman ratkaisu perustuu pistetalomaisiin asuinrakennuksiin, jotka yhdistetään toisiinsa ja umpikorttelin lamellirakennuksiin asuintila-, viherhuone- ja parvekevyöhykkein. Viherhuoneet sijoittuvat Virkatien varteen ja parvekkeet viherhuoneen taakse avautuen vain sisäpihalle.



Kuva 51. Virkatien varren kortteleihin tutkittu ratkaisu, joka mahdollistaan asuntojen avautumisen myös sisäpihan suuntaan (Arco).

Tällä ratkaisulla saadaan siis suurin osa asunnoista suunniteltua niin, että ne eivät avaudu vain julkisivulle, johon kohdistuu yli 65 dB melu. Alueen umpikorttelirakenne sekä omaehtoisen pelastautumisen periaate (toinen poistumisporras) voi kuitenkin vaikeuttaa läpitalon asuntojen sijoittamista esim. kortteleiden kulmiin. Tästä syystä asuntojen avautumisen kaavamääräys on muotoiltu seuraavanlaisesti: Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan. Lisäksi on määrätty asuntojen tuulettavuudesta seuraavaa: Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Virkatien kortteleissa kohdistuu muutamaan korkeampaan rakennukseen yli 65 dB melua ylimmässä kerroksessa myös sisäpihan puolella erityisesti silloin, kun Lentoasemantien toimistokortteli ei ole vielä rakentunut. Näihin kohtiin sekä Virkatien ja poikkikadun kulmauksiin tulee rakentamisvaiheessa kiinnittää huomiota ja pyrkiä asuntosuunnittelun keinoin mahdollistaa asuntojen

avautuminen myös hiljaisempaan puoleen, sijoittaa tälle kohtaa yhteistiloja tai asukkaiden irtaimistovarastoja tai tutkia rakennusten madaltamista.

Kaavamääräyksillä tavoitellaan myös asukkaiden oleskelua, esim. kattopuutarhoja sijoitettavaksi kattopinnoille, jotta voidaan lisätä mm. aurinkoisten oleskelualueiden määrää. Kattoterassien suunnittelussa tulee rakennuslupavaiheessa tarkistaa terassien melutilanne ja toteuttaa esim. tarvittava lasikaide. Maantasoasuntojen oleskelupihojen melutasoja tutkittiin meluselvityksessä tarkemmin, ja niiden osalta todettiin, että mm. kortteleissa 52137 ja 52138 Lentoasemantietä lähimmät oleskelupihat vaativat rakenteita meluohjearvojen saavuttamiseksi.

Meluselvityksessä tutkittiin myös päiväkodin pihan melutilannetta ja asuinkortteleiden vaikutusta päiväkodin pihan melutasoihin. Selvityksen myötä todettiin, että pihasta suurin osa saadaan suojattua pelkästään päiväkodin rakennuksella. Jotta koko kortteli olisi ohjearvojen mukainen, tulee kaikki päiväkodin itä- ja eteläpuoliset korttelit olla rakentuneita. Koska piha pääpiirteittäin toimii myös ilman asuinrakennuksia, ei asemakaavaan lisätty määräystä asuinrakennusten vaiheistuksesta. Kaavaan ei myöskään ole lisätty määräystä meluselvityksen suosituksesta rakentaa ensin merkittävimpien melulähteiden puoleiset rakennukset, koska se on jo ilman kaavamääräystä lähtökohtaisesti katsottu kortteleiden vaiheistuksen kannalta toimivimmaksi. Myös kaavan määräys suojata oleskelupihat väliaikaisien melusuojin rakentamisen eri vaiheissa, ohjaa siihen, että luontevimmin tämä pyritään hoitamaan tulevilla asuinrakennuksilla väliaikaisten ratkaisujen sijaan.

Tieliikenteen aiheuttamat pienhiukkaset on huomioitu asemakaavassa sijoittamalla kaikki asuminen ja päiväkoti riittävän etäälle mm. Kehä III:sta ja Lentoasemantiestä. Virkatien varren korttelit alittavat vähäisessä määrin ilmalaadun suositusetäisyyden. Tätä ei ole kuitenkaan katsottu ongelmalliseksi, koska Virkatien liikennemäärä (5000 ajon./vrk) on melko vähäinen, eikä asumiselle ole määritelty näin pienillä liikennemäärillä minimietäisyyttä. Asemakaavassa kuitenkin määrätään, että Virkatien suuntaan avautuvat asuinrakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta tai pihan puolelta, mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

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

Pilaantuneet maat

Koska alueella on ollut toimintoja, jotka ovat voineet aiheuttaa maaperän likaantumista, ja alueelle on osoitettu asuinrakentamista ja päiväkoti, asemakaavan muutoksessa määrätään, että maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

Tärinä ja runkomelu

Vantaan ratikan linjaus kulkee Muuran läpi Plootukatua ja Muuranraitiota pitkin Muuran keskustaan ja sieltä edelleen Toistasavua Osumatielle. Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (Sweco, 17.2.2023) mukaan tärinä ei ole suunnittelualueella laskennallisen arvioinnin perustella riski. Muuran kohdalla runkomelun riskialueet ulottuvat kuitenkin Muuranraition ja Plootukadun ratikan osuudella molemmin puolin melko laajalle alueelle. Selvityksessä on määritelty laskennallisen runkomeluselvityksen perusteella vaimennettavaksi esitettävät raitiotieosuudet. Myös Muuran kaavaluonnoksen (052600) mukainen rakentaminen on otettu runkomeluvaimennuksen suunnittelussa huomioon. Runkomelusuojauskartan mukaan Muuraan toteutetaan runkomelusuojausta koko ratikan osuudelle, Toistasavua lukuun ottamatta (ks. kohdan 2.2.1 osio: Muut päätökset ja suunnitelmat).

Kaavassa on annettu ratikan suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Lisäksi kaavassa on lisätty AK-kortteleille kaavamääräys: Kortteleiden asuinrakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että raitiotien runkomelun vaimennus on riittävä eikä raitiotiestä aiheutuva runkomelun taso ylitä asuintiloissa 30 L_{prm}, jos poiketaan tämän asemakaavan mukaisesta ratkaisusta tai raitiotie on jo rakentunut. C- ja Y-kortteleille on vastaava määräys, jossa ei viitata asuintiloihin. Näillä määräyksillä halutaan varmistaa suojauksen riittävyys silloin, jos jostain syystä ei rakennettaisikaan asemakaavan mukaisesti tai ratikka on jo rakentunut, jolloin on hyvä varmistaa vielä kertaalleen suojauksen riittävyys.

Kehäradan tunnelista ei aiheudu suunnittelualueelle tärinän tai runkomelun riskiä. Kehärata kulkee Muurassa suunnittelualueen ulkopuolella.

4.6 NIMISTÖ

Mikko Sandström teki keväällä 2018 Vantaan kaupunkisuunnittelulle selvityksen Veromiehen uudesta nimistöstä. Selvityksessä Veromiehen nimistön aihepiireiksi ehdotetaan:

- ilmailua (myös mm. fysikaaliset ilmiöt kuten aerodynamiikka),
- verotusta,
- nimiä, joiden taustalla on perinnäinen paikannimi (vanhoilta kartoilta) ja
- uusia paikkaa kuvaavia nimiä ja muistonimiä.

Veromiehen eri osa-alueille ehdotetaan niin ikään omia aihepiirejään. Muurassa on jo nykyisellään sekä verotukseen että vanhoihin rahoihin liittyvää nimistöä: Tulokuja, Toinensavu, Ensimmäinensavu ja Plootu. Asemakaavaluonnoksen laadinnan yhteydessä päätettiin säilyttää kokoojakatujen, Muuran keskustan ja kaupunkikylien ulkopuolisilla alueilla nykyistä nimistöä ja paikannimistöä. Näiden alueiden uusissa nimissä jatketaan samaa verotuksen ja vanhojen rahojen aihepiiriä (kuten aurtua). Muuran keskustassa ja ratikkaan liittyvissä nimissä käytetään koko alueen nimeä Muuraa: Muuranaukio, Muuranraitti, Muuranraitio.

Kaupunkikylien vuodenaikateema haluttiin tuoda osaksi myös kadunnimiä. Kylien aukioiden nimet sekä kadunnimet perustuvat vuodenaikojen ääniin. Nyt kaavoitettavassa syksykylässä nimet ovat sateen ja syksyn ääniä: ropina ja kahina. Kaupunkikylien aukioilla käytetään päätteenä ”pihaa”, joka korostaa kylien yhteisöllisyyttä ja kotoisuutta, kuten Ropinapiha.

Kaupunkikyliä yhdistävä kaupunkiraitti näkyy myös nimistössä raitti -päätteenä: esimerkiksi Muuranraitti ja Ropinaraitti.

Nimistöryhmä on käsitellyt Muuran nimiä kokouksissaan 10.5.2022 ja 23.8.2022. Jälkimmäisessä kokouksessa korjattiin mm. muutamia ruotsinnoksia. Suomenkielisistä nimistä on kuitenkin jo nimistöryhmän päätös. Alla nimistöä ja perusteluita tämän kaava-alueen nimistä.

<u>Suunnittelualueen uusia nimiä:</u>
Kahinapuisto / Prasselparken
Kahinaraitti / Prasselstråket
Muuranaukio / Mureplatsen
Muuran puistosilta / Mure parkbro
Muuranraitti / Murestråket

Muuranraitio / Murespåret
Raitiotien katu. Raitio merkitsee raittia. Sanaa on käytetty Vantaalla myös Tikkurilanraitio, Rivieranraitio, Helsingissä Pasilanraitio ja Espoossa Lahdenpohjanraitio. Nimetty Nr 8.9.2020.
Plootukatu / Plåtmyntsgatan
Plootukallio / Plåtmyntsberget
Plootupuistikko / Plåtmyntsparken
Nimetty 2009. Nimi ei liity verotukseen vaan vanhoihin rahoihin.
Ropinakuja / Smattgränden
Ropinapiha / Smattgården
Ropinaraitti / Smatterstråket
Toinensavu / Andra röken
Nimetty 1970, oikeinkirjoitus 2013. Nimi liittyy verotukseen.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy kaupungin ja Sponda Oy:n välinen maankäyttösopimus. Lisäksi laaditaan esisopimukset Avia Real Estate Oy:n ja Sagax Finlandin kanssa tässä kaavassa osoitettujen ratikan sekä Plootukadun katualueiden osalta. Alueen rakentaminen käynnistyy näillä näkymin, kun asemakaava on saanut lainvoiman.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. (Kaava perustuu hakijan konsulttina toimineen Arcon viitesuunnitelmaan.)

Sponda Oy:	Tapio Järvi	
	Christian Airas	
Avia Real Estate Oy:	Niina Puumalainen	
Sagax Finland:	Tomi Hatakka	
Arco Architecture Company:	Tom Cederqvist	
	Sara Frankenhaeuser	
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Charlotta Tanner	asemakaava-arkkitehti
	Annamari Vuola	asemakaava-arkkitehti
	Vuokko Rova	kaavatekninen koordinaattori
	Saara Lehtonen	kaavatekninen koordinaattori
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
	Mikko Järvi	kaavatalous

Yleiskaavoitus	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Eeva-Maria Niemi	yleiskaavasuunnittelija
	Anni Vuorikari	maisema-arkkitehti
Toimiala:	Antti Pirhonen	projektijohtaja
Kadut ja puistot:	Paula Luomala	katusuunnittelu
	Mikko Kettunen	katusuunnittelu
	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Juuso Kauppinen	liikenneinsinööri
	Heidi Hellgren-Suomalainen	liikenneinsinööri
	Sirpa Mäkilä	maisema-arkkitehti
Rakennusvalvonta:	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
	Ifa Kytösaho	vastaava lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
	Marja Vuorinen	ympäristösuunnittelija
	Eira Linko	projektikoordinaattori
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Elisa Ranta	asumispalveluiden päällikkö
Tilakeskus:	Eija Kivineva	hankepäällikkö
	Laura Malinen	hankekehitysarkkitehti
Kasvatus ja oppiminen:	Hannu Haarala	palveluverkkoasiantuntija
	Satu Turunen	palveluverkkoasiantuntija
Ratikka:	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
Museopalvelut:	Maya Syrjälä	kuraattori

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö/Asemakaavoitus

Vantaalla, 24. päivänä lokakuuta 2023

Charlotta Tanner	Merja Häsänen
asemakaava-arkkitehti	vs. aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	12.05.2023
Kaavan nimi	002356 Muuran kaupunkikylät 1		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	12.12.2022
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002356
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	16,2322	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	16,2322

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**16,2322**	**100,0**	**111400**	**0,69**	**0,0000**	**50325**
A yhteensä	3,0475	18,8	68200	2,24	3,0475	68200
P yhteensä						
Y yhteensä	0,7242	4,5	3000	0,41	0,7242	3000
C yhteensä	0,7919	4,9	19100	2,41	0,7919	19100
K yhteensä	0,6639	4,1	21000	3,16	0,6639	21000
T yhteensä	0,0000		0		-10,1789	-61075
V yhteensä	2,6882	16,6			1,1558	
R yhteensä						
L yhteensä	8,3165	51,2	100	0,00	4,3705	100
E yhteensä	0,0000		0		-0,5749	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**16,2322**	**100,0**	**111400**	**0,69**	**0,0000**	**50325**
A yhteensä	3,0475	18,8	68200	2,24	3,0475	68200
AK	3,0475	100,0	68200	2,24	3,0475	68200
P yhteensä						
Y yhteensä	0,7242	4,5	3000	0,41	0,7242	3000
Y	0,7242	100,0	3000	0,41	0,7242	3000
C yhteensä	0,7919	4,9	19100	2,41	0,7919	19100
C	0,7919	100,0	19100	2,41	0,7919	19100
K yhteensä	0,6639	4,1	21000	3,16	0,6639	21000
KTY	0,6639	100,0	21000	3,16	0,6639	21000
T yhteensä	0,0000		0		-10,1789	-61075
T	0,0000		0		-10,1789	-61075
V yhteensä	2,6882	16,6			1,1558	
VP	0,3678	13,7			-1,1646	
VL	2,3204	86,3			2,3204	
R yhteensä						
L yhteensä	8,3165	51,2	100	0,00	4,3705	100
Kadut	2,6780	32,2			1,7478	
Joukkol.kadut	1,1879	14,3			1,1879	
Katuauk./torit	0,6192	7,4	100	0,02	0,6192	100
Kev.liik.kadut	0,3302	4,0			0,3302	
LT	3,0158	36,3			0,0000	
LPA	0,4854	5,8			0,4854	
E yhteensä	0,0000		0		-0,5749	
EV	0,0000		0		-0,5749	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

52
VEROMIES
SKATTMANS

PLOOTUKATU PLÅTMYNTSGATAN

PLOOTUKALLIO
PLÅTMYNTSBERGET

VL

52138
AK
14600

KAHINAPUISTO PRASSELPARKEN
VP

PLOOTUPUISTIKKO
PLÅTMYNTSPARKEN
VP

MUURAN
PUISTOSILTA
MURA PARKBRO

LPA
VI

52137
AK
20600
+kl 150

52136
Y
3000

52144
AK
13100
+kl 350

MUURANRAITIO
MURESPÅRET

MUURANAUKIO
MURPLATSEN

52135
C
3850
+kl 250

MUURANRAITTI
MURESTRÅKET

52134
C
13550
+kl 1450

ROPINAPIHA
SMÄTTERGÅRDEN

ROPINARAITTI SMÄTTERSTRÅKET

52133
AK
19400

LPA
V

52132
KTY
21000

LT

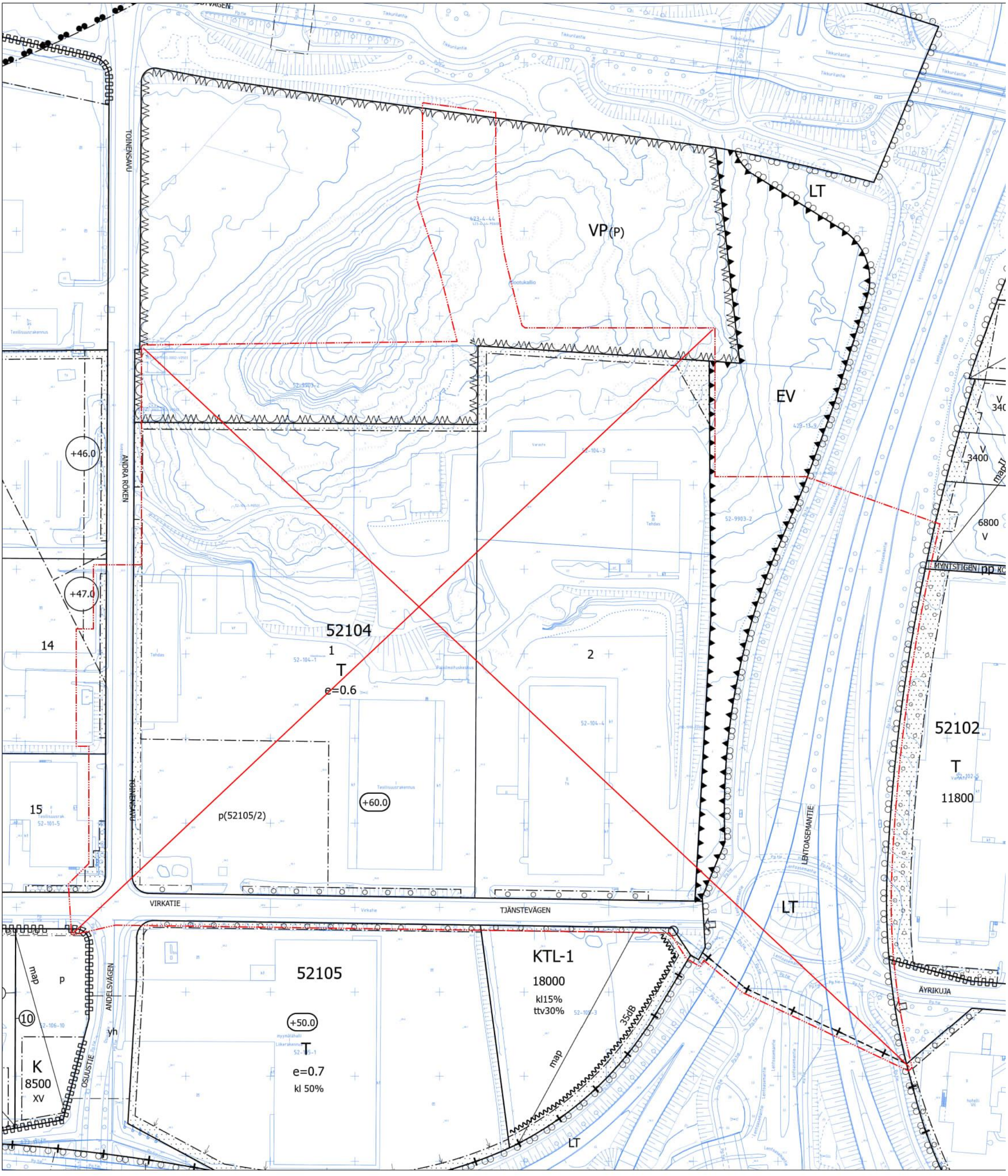
ANDRA RÖKEN
TOINENSAVU
ROPINAKUJA
SMÄTTERGRÄNDEN
FLYGSTATIONSVÄGEN
LENTOASEMANTIE

VIRKATIE
TJÄNSTEVÄGEN

Asemakaavamuutosehdotus 1:2000

0 50 100 200 m

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 11 §



POISTETTAVAT MÄÄRÄYKSET
1:2000

0 50 100 200 m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002356	Päiväys Datum 24.10.2023

Vantaan kaupunki

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 1

Kaupunginosa 52, Veromies

Asemakaavan muutos

Korttelit 52132-52138, 52144 sekä katu-, tori-, virkistys- ja liikennealueet.

1:2000

Vanda stad

MURE STADSBYAR 1

Stadsdel 52, Skattmans

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 52132-52138, 52144 samt gatu-, torg-, rekreations- och trafikområden.

1:2000

AK

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Yleistä

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Kortteleista ja rakennuksista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus arkkitehtuurin keinoin.

Noin 20 metrin välein tulee julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Korttelialueelle saa sijoittaa asumisen lisäksi liike-, toimisto-, työ- ja palvelutiloja.

Rakennusoikeus

Yhteistiloja ja ulkoiluvälinevarastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi. Yhteistiloja saa käyttää asukkaiden työtiloina. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Asukkaiden kerho- ja harrastetiloja tulee rakentaa korttelin vähintään se määrä, joka vastaa 1,0 %:a rakennusoikeudesta.

Asuntokohtaiset irtaimistovarastot saa sijoittaa porrashuoneeseen avautuvina asuinkerroksiin tai kerrosluvun estämättä vesikaton alapuolelle rakennusoikeuden lisäksi.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita. Ne eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia. Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Vesikaton alapuolelle muodostuvaan tilaan rakennettavien asuntojen vaatiman porrashuoneen saa tehdä rakennusoikeuden lisäksi.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Porrashuoneen laatuvaatimukset eivät koske tätä toista porrashuonetta.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Kvartersområde för flervåningshus.

Allmänt

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska ha en högklassig prägel och utförandet ska hålla hög nivå.

Av kvarteren och byggnaderna ska en urban helhet bildas genom arkitektoniska medel.

I fasaden eller kanten av kvarteret ska det längs gångstråket med cirka 20 meters mellanrum placeras något vackert och intresseväckande med hjälp av arkitektoniska medel eller genom miljöbyggande.

Utöver boende får affärs-, kontors-, arbets- och servicelokaler placeras i kvartersområdet.

Byggrätt

Gemensamma utrymmen och förråd för friluftsutrustning får byggas utöver den byggrätt som anges i detaljplanen. De gemensamma utrymmena får användas som arbetsutrymmen för de boende. Dessa utrymmen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Klubb- och hobbylokaler för de boende ska byggas i kvarteret minst i en omfattning som motsvarar 1,0 % av byggrätten.

Bostadsvisa förråd för lös egendom får placeras i bostadsvåningar så att de öppnar sig mot trapphuset eller, oberoende av våningstalet, nedanför yttertaket utöver byggrätten.

Utöver den byggrätt som angetts i detaljplanen får grönrum byggas. De räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp. På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Ett trapphus som förutsätts för de bostäder som byggs i utrymmet nedanför yttertaket får byggas utöver byggrätten.

Utöver det egentliga trapphuset får ett separat trapphus för att de boende ska kunna rädda sig på egen hand byggas utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan. Kvalitetskraven på trapphus gäller inte detta andra trapphus.

Asukkaiden yhteiset saunatilat saa sijoittaa ylimpään kerrokseen tai tasakattoisissa rakennuksissa myös suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee tällöin liittyä oma ulko-oleskelutila.

Gemensamma bastuutrymmen för de boende får placeras i den översta våningen eller i byggnader med plant tak även ovanför det största tillåtna våningstalet. Då ska det finnas ett eget utevistelserum i anslutning till de gemensamma bastutrymmena.

Korttelit

Kortteleiden tulee olla pääosin umpikortteleita, joissa rakennukset ovat korttelin sivun pituudelta kiinni toisissaan. Rakennusten väliin saa jättää kapeita kulkuaukkoja.

Asemakaavassa osoitetut kulkuaukot tulee toteuttaa yli III- kerroksisiin rakennuksiin noin kahden kerroksen korkuisina ja niiden päälle tulee sijoittaa kerroksia tai vastaavia rakenteita. Tästä poiketen matalampi kulkuaukon korkeus sallitaan arkadin kohdalla, vain kävelyyn tarkoitetuissa kulkuaukoissa sekä maaston korkeuseroista johtuen.

Jokaisesta korttelista tulee laatia kokonaissuunnitelma rakennusten maantasoon sijoittuvien asuntojen, asukkaiden yhteistilojen ja liiketilojen sijoittumisen sekä kerroslukujen ja kattomuotojen osalta ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä. Suunnitelmaa päivitetään tarvittaessa seuraavien rakennuslupien yhteydessä.

Jokaisesta korttelista tulee laatia koko korttelia koskeva yhtenäinen pihasuunnitelma sekä valaistussuunnitelma tonttijaosta riippumatta.

Kunkin korttelijulkisivun on muodostuttava vähintään kahdesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta.

Asukkaiden yhteistilat, polkupyörävarastot, sekä harrastetilat tulee sijoittaa keskitettyinä pääosin kortteleiden maantasokerrokseen. Tilojen tulee sijoittua ja avautua ensisijaisesti aukioiden ja/tai jalankulkureittien varrelle.

Kortteleiden maantasokerrokseen tulee sijoittaa kadun suuntaan avautuvia asuntoja. Huoneistoihin tulee olla oma pääsisäänkäynti ensisijaisesti kadulta tai toissijaisesti korttelipihalta tai porrashuoneesta.

Kortteliin 52133 tulee varata tila palovesiasemaa varten.

Jätetilat tulee sijoittaa asuinrakennukseen tai LPA-korttelin pysäköintitaloon keskitettyinä.

Vesihuolto tulee mahdollistaa korttelialueen sisäisin järjestelyin kaikille tonteille, mikäli liitospaikka sitä edellyttää.

Korttelin yksityisiä pumppaamoja tai rasvanerotuskaivoja ei saa sijoittaa katualueelle.

Kvarter

Kvarteren ska i huvudsak vara slutna kvarter där byggnaderna är fast i varandra längs kvarterets sida. Små passager får bli kvar mellan byggnaderna.

De passager som anvisats i detaljplanen för genomföras i byggnader med mer än III våningar. De ska vara ungefär två våningar höga och våningar eller andra konstruktioner ska placeras ovanpå dem. I avvikelse till detta tillåts en lägre höjd på passagen vid en arkad, i passager som endast är avsedda för fotgängare samt när höjdskillnader i terrängen kräver det.

För varje kvarter ska det i samband med det första bygglovet utarbetas en helhetsplan över placeringen av bostäderna i markplan, de gemensamma utrymmena och affärslokalerna samt våningstalen och takformerna. Planen uppdateras efter behov i samband med de följande bygglov.

För varje kvarter ska en enhetlig plan över gården utarbetas som gäller hela kvarteret samt en belysningsplan oberoende av tomtindelningen.

Varje kvartersfasad ska bestå av minst två fasadlösningar med olika framtoning.

Gemensamma utrymmen för de boende, cykelförråd och hobbyutrymmen ska placeras så att de huvudsakligen är koncentrerade till kvarterens markplansvåning. Utrymmena ska i första hand placeras och öppna upp längs öppna platser och/eller gångstråk.

Bostäderna i kvarterens markplansvåningar ska öppna sig mot gatan. Lägenheterna ska ha en egen ingång i första hand från gatan eller i andra hand från kvartersgården eller trapphuset.

I kvarteret 52133 ska plats reserveras för en släckvattenstation.

Soprum ska placeras i bostadshuset eller så att de är koncentrerade till LPA-kvarterets parkeringshus.

Vattenförsörjningen ska ordnas internt för alla tomter ikvartersområdet, ifall anslutningsplatsen förutsätter det.

Kvarterets privata pumpstationer eller fettavskiljningsbrunnar får inte placeras på gatuområdet.

Melu ja ilmanlaatu

Asuinrakennusten ulkokuoren äänitasoeron ΔLA tieliikenne-, raide- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB, jollei kaavakartan merkinnöin ole toisin osoitettu.

Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä yöllä (klo 22-7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Oleskeluparvekkeet, joihin asemakaavan meluselvityksen perusteella kohdistuu yli 52 dB:n julkisivumelutaso, tulee lasittaa.

Kattoterasseilla tulee varmistaa riittävällä melusuojauksella oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen.

Kortteleissa tulee väliaikaisella melusuojauksella varmistaa leikki- ja oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen rakentamisen eri vaiheissa.

Kortteleiden asuinrakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että raitiotien runkomelun vaimennus on riittävä eikä raitiotiestä aiheutuva runkomelun taso ylitä asuintiloissa 30 Lprm, jos poiketaan tämän asemakaavan mukaisesta ratkaisusta tai raitiotie on jo rakentunut.

Buller och luftkvalitet

Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik-, spår- och flygbuller i bostadshusens ytterhölje ska vara minst 32 dB, om inte via planekartans beteckningar annat bestämts

Bostäderna ska planeras antingen så att de inte öppnar upp endast mot en fasad där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid. Om detta inte kan genomföras med rimliga åtgärder för alla bostäder kan en liten del av bostäderna öppna sig enbart i riktningen över 65 dB.

Bostädernas ventilation eller nedkylning ska ordnas så att trafikbullrets medelljudnivå (LAeq) inte överskrider 30 dB på natten (kl. 22–7) eller att spårtrafikens upprepade tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) inte överskrider 45 dB.

De vistelsebalkonger som enligt detaljplanens bullerutredning exponeras för en fasadbullernivå på över 52 dB ska inglasas.

På takterrasser ska det med hjälp av tillräckliga bullerskydd säkerställas att riktvärdena inte överskrids i vistelseområdena.

I kvarteren ska det under alla etapper av byggandet med hjälp av provisoriska bullerskydd säkerställas att kraven på riktvärden uppfylls i lek- och vistelseområdena.

Vid planeringen av bostadshusen i kvarteren ska det säkerställas att stombullret från spårvägen dämpas tillräckligt och att nivån på stombullret från spårvägen inte överskrider 30 Lprm i bostadsrum, om man avviker från lösningen i denna detaljplan eller om spårvägen redan har byggts.

Virkatien suuntaan avautuvat asuinrakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta tai pihan puolelta, mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Rakennukset

Rakennusten julkisivujen tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.

Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen ja värityksen tulee olla erilaisia eri rakennuksissa.

Kortteleiden katujulkisivujen ja kadulle näkyvien rakennusten päätyjen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma. Mahdolliset elementtisaumat tulee häivyttää ja suunnitella osaksi julkisivua.

Rakennusten katujulkisivujen pääasiallisena materiaalina tulee käyttää tiiltä, rappausta tai puuta.

Rakennusten päädyt tulee aukottaa runsaasti. Kulmahuoneistojen ja niiden pääoleskelutilojen ja/tai parvekkeiden tulee avautua vähintään kahteen ilmansuuntaan.

Alueella kaupunkikuvaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto. Rakennusaloilla, joissa kerrosluku mahdollistaa pääkäyttötarkoituksen mukaisten tilojen sijoittamisen ylimpään kerrokseen vesikaton alle muodostuvaan tilaan, tulee pääosan rakennuksista olla harjakattoisia.

Harjakattojen harjansuunta voi vaihdella korttelijulkisivussa. Harjansuunnaltaan erilaisten rakennusten välinen rakennusmassa saa olla kaavan edellyttämää kerroslukua matalampi. Korttelissa 52144 harjan suunnan tulee olla vähintään yhdessä Muuranaukiota rajaavassa rakennuksessa vasten aukiota.

Tasakattojen tulee olla pääosin kasvikattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja. Katoille saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.

Korttelissa 52144 Muuranaukioon rajautuvissa rakennuksissa sekä kortteleissa 52133 ja 52137 Ropinapihaan rajautuvissa rakennuksissa tulee vähintään osassa kattopintaa jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla ja -lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa.

Rakennusten julkisivujen tulee olla värikkäitä. Värityksen tulee perustua asemakaavan viitesuunnitelman värisuunnitelman mukaisesti korttelissa 52144 sydäntalven ja kortteleissa 52133, 52137 ja 52138 syksyn väreihin. Värisävyjen tulee olla sydäntalven kortteleissa vaaleita ja pastellisia, syksyn kortteleissa murrettuja ja maanläheisiä. Viereisten rakennusten tulee keskenään poiketa pääväriltään.

Jokaisessa asunnossa, jossa on vähintään kaksi huonetta, tulee olla parveke, terassi, piha tai viherhuone. Yhden asuinhuoneen asunnoissa tulee olla vähintään ranskalainen parveke.

Kadun ja aukioiden puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai parvekejulkisivut tulee toteuttaa niin, että ne muodostavat arkkitehtuuriltaan yhtenäisen kokonaisuuden lämpimän julkisivun kanssa materiaaleiltaan ja aukotukseltaan. Aukotuksen tulee olla vaihtelevaa. Aukioiden ja pääkatujen varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa.

Rakennuksen kadunpuoleiseen julkisivuun saa rakentaa yksittäisiä kaupunkikuvallisesti perusteltuja ulokeparvekkeita.

Kadun tai aukion puoleisten parvekkeiden kantavat rakenteet tulee tehdä maantasossa pilareina tai parvekkeiden tulee olla ripustettuja.

Ulokeparvekkeet saavat ulottua rakennusalan yli katualueen/aukion puolelle enintään 2,2 m. Vapaan korkeuden parvekkeen alla tulee olla vähintään 5 m.

Korttelialueen sisällä parvekkeet saavat ylittää rakennusalan rajan enintään 2 m.

De bostadsbyggnader som vänder sig mot Tjänstevägen ska förses med mekanisk till- och frånluftsventilation, där tilluften ska tas från taknivån eller från gårdssidan på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen ska utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Byggnader

Byggnadernas fasader ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.

Byggnadsfasadernas detaljer, gruppering av fönster och färgsättning ska variera i olika byggnader.

Kvarterens gatufasader och gavlar på byggnader som syns mot gatan ska vara murade på plats eller ge intryck av att vara fasader som murats på plats. Eventuella elementfogar ska döljas och planeras som en del av fasaden.

Tegel, puts eller trä ska vara det huvudsakliga materialet på gatufasaderna.

Byggnadernas gavlar ska ha ett stort antal öppningar. Hörnlägenheter och deras huvudsakliga vistelseutrymmen och/eller balkonger ska öppnas upp i minst två väderstreck.

I området ska den dominerande takformen i stadsbilden utgöras av sadeltak. På byggnadsytor, där våningstalet gör det möjligt att placera utrymmen som är förenliga med huvudanvändningssyftet till det utrymme som uppkommer under yttertaket i den översta våningen, ska merparten av byggnaderna ha sadeltak.

Åsriktningen på sadeltaken kan variera i kvartersfasaden. Byggnadsmassan mellan byggnader med olika åsriktning får vara lägre än det våningstal som förutsätts i planen. I kvarter 52144 ska åsriktningen på minst en byggnad som gränsar till Mureplatsen vara mot platsen.

Plana tak ska huvudsakligen utgöras av gröntak och/eller grönskande och trivsamma takträdgårdar som betjänar invånarnas vistelse. På taket får tekniska anordningar och utrustning avsedda för produktion av förnybar energi placeras.

I kvarter 52144, i de byggnader som gränsar till Mureplatsen, samt i kvarter 52133 och 52137, i de byggnader som gränsar till Smattergården, ska takytan åtminstone i en del av byggnaderna indelas och rytmiseras med takfönster och -lyktor, med balkonger som integrerats i takkonstruktioner eller genom att sänka takfotslinjen.

Byggnadernas fasader ska vara färggranna. Färgsättningen ska i enlighet med färgplanen i detaljplanens referensplan baseras på midvinternyanser i kvarter 52144 och på höstnyanser i kvarteren 52133, 52137 och 52138. I kvarteren med midvinternyanser ska färgerna vara ljusa pastellfärger, och i kvarteren med höstnyanser brutna och jordnära färger. Intilliggande byggnader ska ha avvikande huvudfärg.

Varje bostad med minst två rum ska ha en balkong, en terrass, en gård eller ett grönrum. Bostäder med ett bostadsrum ska ha minst en fransk balkong.

Balkongerna mot gatan och de öppna platserna ska huvudsakligen vara indragna, eller så ska balkongfasader byggas så att de arkitektoniskt med hänsyn till materialen och öppningarna utgör en sammanhängande helhet med varm fasad. Öppningarna ska uppvisa variationer. Utmed de öppna platserna och huvudgatorna ska en del av byggnadsfasadens yta utgöras av varm väggyta.

Enskilda utskjutande balkonger som är stadsbildsmässigt motiverade får byggas i byggnadens fasad mot gatan.

De bärande konstruktionerna i balkongerna mot gatan eller den öppna platsen ska byggas som pelare på markplanet eller så ska balkongerna vara upphängda.

De utskjutande balkongerna får sträcka sig högst 2,2 meter över byggnadsytan på gatuområdets/den öppna platsens sida. Den fria höjden under balkongen ska vara minst 5 meter.

Inuti kvartersområdet får balkonger överskrida byggnadsytans gräns med högst 2 m.

Julkisivulla, jolle rakennetaan arkadi tai arkadimainen parvekejulkisivu, tulee parvekkeiden etupinnan ja pilareiden muodostaa yhtenäinen julkisivu.

Porrashuoneiden sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Korttelissa 52138 tulee Plootukadun kulmaan sijoittuvan rakennuksen suunnittelussa varmistaa riittävä näkemäalue pyöräilijöille.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Kivijalka

Kadun ja/tai aukion puolelle tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros, jota tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin; runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja valaistuksella, ja joka avautuu toimintoineen kadulle/jalankulkureittien suuntaan.

Kadun/aukion varressa kivijalkakerroksen tulee olla asuinkortteleissa vähintään 4 m korkea tai kivijalan julkisivun tulee antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Korttelissa 52144 Muuranaukioon rajautuvissa rakennuksissa rakennusten kivijalkakerroksen tulee tästä poiketen olla vähintään 5 m. Maaston korkeuserojen vuoksi kivijalan sekä mahdollisen arkadin korkeus saa olla vähäisessä määrin näitä vähemmän.

Porrashuoneisiin on oltava kulku sekä kadulta että pihalta tai kulkuaukosta.

Katualueen ja/tai aukion puolella sijaitseviin liike- ja yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla suora sisäänkäynti kadulta/aukiolta, ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin.

Arkadin tulee erottua julkisivussa materiaalin, värin ja/tai detaljoinnin keinoin. Arkadin suunnittelussa ja pilarijaossa tulee huomioida kivijalan liiketilojen näkyvyys.

Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisäänkäyntejä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin sekä valaistuksella.

Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa. Ropinaraitin ja Ropinapihan varrelle sijoittuvien asukkaiden yhteistilojen tulee olla sellaisia, että ne voidaan tarvittaessa ottaa heti liiketilakäyttöön. Korvaavia yhteistiloja saadaan rakentaa erilliseen piharakennukseen tai vesikaton alapuoliseen tilaan.

Muuranaukion ja Toisensavun kulmaukseen kortteliin 52144 tulee rakentaa kivijalkaan ravintolakäyttöön soveltuva liiketila, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa. Liiketilan tulee olla kooltaan vähintään 130 k-m².

Kivijalkakerroksessa asuinhuoneen yksityisyys tulee turvata esim. istutuksilla, sisäänvedetyillä terasseilla tai siten, että asuinhuoneen lattia on vähintään 0,5 m viereisen katutason pintaa ylempänä.

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Pihat tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä ja vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys.

Maanvaraiselle piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla.

Puistoon rajautuva piha ja/tai pihakansi tulee suunnitella siten, että se rajautuu ja liittyy istutuksiltaan luontevasti puistoon.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa kortteleittain erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

På en fasad som det byggs en arkad eller en arkadliknande balkongfasad på, ska balkongernas framsida och pelare bilda en sammanhängande fasad.

Trapphusens entréer ska framhävas genom arkitektoniska medel.

I kvarteret 52138 ska man vid planeringen av den byggnad som placeras i hörnet av Plåtmyntsgatan säkerställa ett tillräckligt frisiktsområde för cyklister.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras så att de bildar en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

Stenfot

Mot gatan och/eller den öppna platsen ska en öppen och funktionell stenfotsvåning bildas som ska framhävas med arkitektoniska medel; genom ett stort antal öppningar, material, färger, byggnadsdelar och belysning och som med sina funktioner öppnar sig mot gatan/gångstråken.

I bostadskvarteren ska stenfotsvåningen utmed gatan/den öppna platsen vara minst 4 meter hög eller så ska stenfotens fasad ge intryck av att bestå av två våningar. I avvikelse från detta ska stenfotsvåningen i de byggnader som gränsar till Mureplatsen i kvarter 52144 vara minst 5 m. På grund av höjdskillnader i terrängen får höjden på stenfoten och en eventuell arkad vara något lägre än ovan nämnda höjder.

Trapphusen ska ha en ingång både från gatan och gården eller från passagen.

Affärslokaler och utrymmen för gemensamt bruk på gatuområdets och/eller den öppna platsens sida ska ha en direkt ingång från gatan/den öppna platsen och de ska anslutas till uterummen med stora fönster och dörrar.

En arkad ska framträda på fasaden med hjälp av material, färg och/eller detaljer. Synligheten hos affärslokalerna i stenfoten bör beaktas i planeringen av arkaden och pelarindelningen.

Bostadshusens, markplansbostädernas, affärslokalernas, servicens och kontorens huvudingångar och portgångar ska framhävas med arkitektoniska medel och belysning.

Stenfotsvåningen ska byggas flexibelt så att lokalerna kan slås ihop och delas upp. De gemensamma utrymmena för de boende längs Smatterstråket och Smattergården ska vara sådana ett de vid behov kan tas i bruk som affärslokaler. Ersättande gemensamma utrymmen får byggas i en separat gårdsbyggnad eller i utrymmet under yttertaket.

I hörnet mellan Mureplatsen och Andra röken, i kvarter 52144, ska en affärslokal som lämpar sig för restaurangverksamhet byggas i stenfoten, vilket ska tas i beaktande i fastighetstekniken. Affärslokalen ska vara minst 130 m²-vy stor.

I stenfotsvåningen ska integriteten i bostadsrummet tryggas genom t.ex. planteringar, indragna terrasser eller så att bostadsrummets golv ligger minst 0,5 m högre upp än det intilliggande gatuplanets nivå.

Gårdar

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Gårdarna ska planeras och anläggas som en sammanhängande och grönskande helhet oberoende av tomtindelningen.

Vid planeringen av gårdarna ska man beakta behoven hos användare i olika åldrar, mångsidig växtlighet, fördröjningen av dagvatten och gemenskap.

I ett gårdsområde på marken ska även resliga trädslag planteras. Livsbetingelserna för dem ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och valen av arter.

En gård och/eller ett gårdsdäck som gränsar till en park ska planeras så att gården/däcket och planteringarna ansluter sig naturligt till parken.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas kvartersvis i enlighet med en separat dagvattenplan.

Kadun ja/tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen ja/tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa, ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun ja/tai aukioon.

Asuntokohtaisia sisääntulopihoja / etupuutarhoja saa rakentaa kadun suuntaan. Pihat tulee rajata katualueesta istutuksin tai rakenteellisin keinoin.

Kadun ja rakennuksen välisille istutettavaksi osoitetuille alueille saa rakentaa kortteliin johtavia kulkuväyliä sekä porrashuoneen ja asunnon sisäänkäynnin tai pihan vaatimia rakenteita. Parvekkeiden ulottuessa istutettavan alueen päälle, tulee varmistaa kadun ja rakennuksen välisen tontin osan riittävä vehreys.

Tontteja ei saa aidata, ja korttelipihan tulee olla yhteiskäytössä.

Pihoille ei saa sijoittaa pysäköintiä. Tarvittaessa kortteliin voidaan tästä poiketen sijoittaa 1 autopaikka liikuntaesteistä ja 1 autopaikka lyhytaikaista pysäköintiä varten. Nämä autopaikat tulee toteuttaa nurmikiveyksin.

Pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja ei saa sijoittaa kävelylle ja pyöräilylle varatuille katualueille eikä pääsääntöisesti muillekaan katualueille tai sisäpihoille. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A2018-energialuokkaa tai sitä vastaava.

Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään:
Asuminen: vähintään 2 pp/asunto
Liiketilat: 1 pp/50 k-m²
Toimistotilat: 1 pp/80 k-m²

Polkupyöräpaikkojen tulee olla helposti käytettäviä ja säältä suojattuja.

Polkupyöräpaikkoja saa sijoittaa LPA-alueelle kortteleihin 52132 ja 52133.

Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat: Asuminen: 1 ap/130 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka kolmea asuntoa kohden. Normin mukaisesta autopaikkamäärästä saa vähentää 15 %, kun autopaikat ovat nimeämättömiä. Vuorottaiskäytölle voidaan antaa lievennetyt autopaikka-vaatimukset erillisen selvityksen perusteella. Normin lisäksi tulee osoittaa 1 vieraspaikka/1 500 k-m² sekä lyhytaikaista huoltopysäköintiä sekä kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap/5 000 k-m².

Liiketilat: vähintään 1 ap/100 k-m²
Toimisto 1 ap/50 k-m²

Autopaikat sijoitetaan LPA-kortteleihin 52132 ja 52133 sekä C-kortteliin 52135 rakennettaviin pysäköintilaitoksiin. Lisäksi voidaan tarvittaessa sijoittaa korttelin sisäpihalle 1 autopaikka lyhytaikaista huoltoa ja kotihoitoa varten sekä 1 autopaikka liikuntaesteisiä varten.

Korttelin 52144 autopaikoista osa sijoitetaan korttelin pihakannen alle ja osa C-kortteliin 52135 rakennettavaan pysäköintilaitokseen.

Utrymmet mellan en byggnad som placeras vid en gata och/eller öppen plats och gatuområdet och/eller en öppen plats ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan och/eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.

Bostadsvisa entrégårdar / entréträdgårdar får byggas i gatans riktning. Gårdarna ska avgränsas från gatuområdet med planteringar eller konstruktioner.

I områden mellan gata och byggnad som anvisats för plantering är det tillåtet att bygga gångar som leder till kvarteret samt konstruktioner som trapphuset och bostadsingången eller -gården kräver. Om balkonger sträcker sig över ett område som ska planteras, ska det säkerställas att den del av tomten som ligger mellan gatan och byggnaden är tillräckligt grönskande.

Tomterna får inte inhägnas och kvartersgården ska användas gemensamt.

Parkering får inte placeras på gårdarna. I avvikelse från detta kan man vid behov i varje kvarter placera en bilplats för rörelsehindrade och en bilplats för kortvarig parkering. Dessa bilplatser ska anläggas med gräsarmering.

Lyftplatser som behövs för räddning får inte placeras på gatuområden som reserverats för fotgängare och cyklister, i regel inte heller på andra gatuområden eller på innergårdarna. Om eventuella lyftplatser ska förhandlas med räddningsverket.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energieffektivitet ska vara minst energiklass A2018 eller motsvarande.

I byggnader med betongstomme ska koldioxidfattig betong användas delvis. Koldioxidutsläppen ska intygas med Finska Betongföreningens räknare eller motsvarande metod som tillhandahålls av tredje part.

Byggnadernas energibehov ska tillgodoses delvis eller helt med lokalt producerad, förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- eller kvartersspecifika eller områdesvisa.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när det placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Parkering

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst:
Boende: 2 cp/ bostad
Affärslokaler: 1 cp/50 m²-vy
Kontorslokaler: 1 cp/80 m²-vy

Cykelplatserna ska vara lättillgängliga och skyddade mot väder.

Cykelplatser får placeras i LPA-området i kvarteren 52132 och 52133.

Miniminormen för bilplatser är: Boende: 1 bp/130 m²-vy, dock minst 1 bilplats per tre bostäder. Det normenliga antalet bilplatser får minskas med 15 % när bilplatserna är omarkerade. Lättnader i kraven på bilplatser kan ges för växelvis parkering utgående från en separat utredning. Utöver normen ska 1 gästplats/1 500 m²-vy samt 1 bp/5 000 m²-vy anvisas för kortvarig serviceparkering och parkering för hemtjänst.

Affärslokaler: minst 1 bp/100 m²-vy
Kontorslokaler: 1 bp/50 m²-vy

Bilplatserna placeras i parkeringsanläggningar som byggs i LPA-kvarteren 52132 och 52133 samt i C-kvarteret 52135. Dessutom kan vid behov 1 bilplats för kortvarig service och hemvård samt 1 bilplats för rörelsehindrade placeras på kvarterets innergård.

En del av bilplatserna för kvarteret 52144 placeras under kvarterets gårdsdäck och en del i en parkeringsanläggning som byggs i C-kvarteret 52135.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Yleistä

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Kortteliin tulee sijoittaa taidetta.

Rakennukset

Yleisön käyttöön soveltuvia tiloja tulee sijoittaa Ropinapihan laidalle.

Rakennuksen maantasokerroksen tilojen tulee avautua kadun ja aukion suuntaan suurin ikkunoin ja/tai sisäänkäynnein.

Rakennuksen julkisivun tulee olla värikäs. Värityksen tulee perustua syksyn väreihin. Värisävyjen tulee olla murrettuja ja maanläheisiä.

Jätetilat tulee sijoittaa rakennukseen tai vaihtoehtoisesti näkösuojata istutuksin ja/tai rakenteellisesti.

Rakennusten ulkokuoren äänitasoeron ΔLA tieliikenne-, raide- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Rakennuksilla ja niiden välisillä rakenteilla on muodostettava korttelille melutasoltaan ohjearvon mukainen suojattu piha-alue. Mahdolliset piharakennukset ja meluaidat tulee toteuttaa osana rakennusten arkkitehtuuria.

Vaiheittain rakentamisessa tulee huolehtia mahdollisista tilapäisjärjestelyistä ohjearvojen mukaisen melutason saavuttamiseksi korttelin leikki- ja oleskelualueilla.

Kortteleiden rakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että raitiotien runkomelun vaimennus on riittävä, eikä raitiotiestä aiheutuva runkomelun taso ylitä sisätiloissa 30 Lprm, jos poiketaan tämän asemakaavan mukaisesta ratkaisusta tai raitiotie on jo rakentunut.

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuslaskelma liitetäänrakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa, ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

Huoltopiha tulee järjestää niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa.

Pysäköintialueita tulee jäsentää ja rajata puu- ja pensasistutuksin.

Korttelialueelle tulee varata tila puistomuuntamolle.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria, ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Pysäköinti

Pysäköintipaikkoja tulee osoittaa korttelin 52136 toiminnoille vähintään 28 kpl.

Y-korttelin 52136 autopaikkoja voidaan sijoittaa korttelin 52135 pysäköintitaloon.

Polkupyöräpaikkoja on toteutettava kortteliin 52136 vähintään 25 kpl. Osan pyöräpaikoista tulee sijaita katoksissa.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Allmänt

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska ha en högklassig prägel och utförandet ska hålla hög nivå.

Konst ska placeras i kvarteret.

Byggnader

Lokaler som lämpar sig för allmänhetens bruk ska placeras mot Smattergården.

Utrymmena på byggnadens markplansvåning ska öppna upp mot gatan och den öppna platsen med stora fönster och/eller entréer.

Byggnadens fasader ska vara färggranna. Färgsättningen ska basera sig på höstliga nyanser. Färgerna ska vara brutna och jordnära.

Soprummen ska placeras i byggnaden eller alternativt skyddas mot insyn med planteringar och/eller konstruktioner.

Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik-, spår- och flygbuller i byggnadernas ytterhölje ska vara minst 32 dB.

Med byggnader och mellanliggande konstruktioner ska ett tillsin bullernivå skyddat gårdsområde bildas för kvarteret. Eventuella gårdsbyggnader och bullerstaket ska uppföras som en del av byggnadernas arkitektur.

Vid etappvist byggande ska man sörja för eventuella provisoriska arrangemang för att i lek- och vistelseområdena uppnå en bullernivå som är förenlig med riktvärdena.

Vid planeringen av byggnaderna i kvarteren ska det säkerställas att stombullret från spårvägen dämpas tillräckligt och att nivån på stombullret från spårvägen inte överskrider 30 Lprm inomhus, om man avviker från lösningen i denna detaljplan eller om spårvägen redan har byggts.

Gårdar

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Utrymmet mellan byggnaden och gatuområdet ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas i enlighet med en separat dagvattenplan.

Servicegården ska anläggas så att den inte framhävs i stadsbilden.

Parkeringsområdet ska indelas och avgränsas med träd- och buskplanteringar.

I kvartersområdet ska utrymme reserveras för en parktransformator.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energibehov ska tillgodoses delvis eller helt med lokalt producerad, förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- eller kvartersspe cifika eller områdesvisa.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när de placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Parkering

Minst 28 parkeringsplatser ska anvisas för funktionerna i kvarteret 52136.

Bilplatserna i Y-kvarteret 52136 kan placeras i parkeringshuset i kvarteret 52135.

Minst 25 cykelplatser ska förverkligas i kvarteret 52136. En del av cykelplatserna ska vara placerade under takkonstruktioner.

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Yleistä

Kortteliin saa sijoittaa asuin-, toimisto-, liike-, majoitus-, palvelu- ja näyttelytiloja, ympäristöhäiriötä tuottamattomia työ- ja tuotantotiloja sekä julkisen hallinnon ja julkisten palvelujen tiloja.

Kortteliin 52135 saadaan edellä kuvattujen toimintojen lisäksi sijoittaa myös pysäköintitiloja.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Kortteleista ja rakennuksista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus arkkitehtuurin keinoin.

Noin 20 metrin välein tulee julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle, sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Rakennusoikeus

Yhteistiloja ja ulkoiluvälinevarastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi. Yhteistiloja saa käyttää asukkaiden työtiloina. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Asukkaiden kerho- ja harrastetiloja tulee rakentaa korttelilin vähintään se määrä, joka vastaa 1,0 % asumisen kokonaisrakennusoikeudesta.

Asuntokohtaiset irtaimistovarastot saa sijoittaa porrashuoneeseen avautuvina asuinkerroksiin tai kerrosluvun estämättä vesikaton alapuolelle rakennusoikeuden lisäksi.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita. Ne eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia. Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Vesikaton alapuolelle muodostuvaan tilaan rakennettavien asuntojen vaatiman porrashuoneen saa tehdä rakennusoikeuden lisäksi.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Porrashuoneen laatuvaatimukset eivät koske tätä toista porrashuonetta.

Asukkaiden yhteiset saunatilat saa sijoittaa ylimpään kerrokseen tai tasakattoisissa rakennuksissa myös suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee tällöin liittyä oma ulko-oleskelutila.

Korttelit

Kortteleiden tulee olla pääosin umpikortteleita, joissa rakennukset ovat korttelin sivun pituudelta kiinni toisissaan. Rakennusten väliin saa jättää kapeita kulkuaukkoja.

Asemakaavassa osoitetut kulkuaukot tulee toteuttaa yli III- kerroksisiin rakennuksiin noin kahden kerroksen korkuisina, ja niiden päälle tulee sijoittaa kerroksia tai vastaavia rakenteita. Tästä poiketen matalampi kulkuaukon korkeus sallitaan arkadin kohdalla, vain kävelyyn tarkoitetuissa kulkuaukoissa sekä maaston korkeuseroista johtuen.

Jokaisesta korttelista tulee laatia kokonaissuunnitelma rakennusten maantasoon sijoittuvien asuntojen, asukkaiden yhteistilojen ja liiketilojen sijoittumisen sekä kerroslukujen ja kattomuotojen osalta ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä. Suunnitelmaa päivitetään tarvittaessa seuraavien rakennuslupien yhteydessä.

Jokaisesta korttelista tulee laatia koko korttelia koskeva yhtenäinen pihasuunnitelma sekä valaistussuunnitelma tonttijaosta riippumatta.

Kunkin korttelijulkisivun on muodostuttava vähintään kahdesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

Allmänt

I kvarteret är det tillåtet att placera bostads-, kontors-, affärs-, inkvarterings-, service och utställningslokaler, arbets- och produktionslokaler som inte stör miljön samt lokaler för offentlig förvaltning och offentlig service.

I kvarter 52135 är det utöver ovan nämnda verksamheter tillåtet att placera parkeringsutrymmen.

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska ha en högklassig prägel och utförandet ska hålla hög nivå.

Av kvarteren och byggnaderna ska en urban helhet bildas genom arkitektoniska medel.

I fasaden eller kanten av kvarteret ska det längs gångstråket med cirka 20 meters mellanrum placeras något vackert och intresseväckande med hjälp av arkitektoniska medel eller genom miljöbyggande.

Byggrätt

Gemensamma utrymmen och förråd för friluftsutrustning får byggas utöver den byggrätt som anges i detaljplanen. De gemensamma utrymmena får användas som arbetsutrymmen för de boende. Dessa utrymmen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Klubb- och hobbylokaler för de boende ska byggas i kvarteret minst i en omfattning som motsvarar 1,0 % av den totala byggrätten för boende.

Bostadsvisa förråd för lös egendom får placeras i bostadsvåningar så att de öppnar sig mot trapphuset eller, oberoende av våningstalet, nedanför yttertaket utöver byggrätten.

Utöver den byggrätt som angetts i detaljplanen får grönrum byggas. De räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp. På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Ett trapphus som förutsätts för de bostäder som byggs i utrymmet nedanför yttertaket får byggas utöver byggrätten.

Utöver det egentliga trapphuset får ett separat trapphus för att de boende ska kunna rädda sig på egen hand byggas utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan. Kvalitetskraven på trapphus gäller inte detta andra trapphus.

Gemensamma bastuutrymmen för de boende får placeras i den översta våningen eller i byggnader med plant tak även ovanför det största tillåtna våningstalet. Då ska det finnas ett eget utevistelserum i anslutning till de gemensamma bastuutrymmena.

Kvarter

Kvarteren ska i huvudsak vara slutna kvarter där byggnaderna är fast i varandra längs kvarterets sida. Små passager får bli kvar mellan byggnaderna.

De passager som anvisats i detaljplanen för genomföras i byggnader med mer än III våningar. De ska vara ungefär två våningar höga och våningar eller andra konstruktioner ska placeras ovanpå dem. I avvikelse till detta tillåts en lägre höjd på passagen vid en arkad, i passager som endast är avsedda för fotgängare samt när höjdskillnader i terrängen kräver det.

För varje kvarter ska det i samband med det första bygglovet utarbetas en helhetsplan över placeringen av bostäderna i markplan, de gemensamma utrymmena och affärs lokalerna samt våningstalen och takformerna. Planen uppdateras efter behov i samband med de följande bygglovet.

För varje kvarter ska en enhetlig plan över gården utarbetas som gäller hela kvarteret samt en belysningsplan oberoende av tomtindelningen.

Varje kvartersfasad ska bestå av minst två fasadlösningar med olika framtoning.

Asukkaiden yhteistilat, polkupyörävarastot sekä harrastetilat tulee sijoittaa keskitettyinä pääosin kortteleiden maantasokerrokseen. Tilojen tulee sijoittua ja avautua ensisijaisesti aukioiden ja/tai jalankulkureittien varrelle.

Gemensamma utrymmen för de boende, cykelförråd och hobbyutrymmen ska placeras så att de huvudsakligen är koncentrerade till kvarterens markplansvåning. Utrymmena ska i första hand placeras och öppna upp längs öppna platser och/eller gångstråk.

Korttelin 52134 maantasokerrokseen tulee sijoittaa kadun suuntaan avautuvia asuntoja. Huoneistoihin tulee olla oma pääsisäänkäynti ensisijaisesti kadulta tai toissijaisesti korttelipihalta tai porrashuoneesta.

Bostäderna i markplansvåning i kvarter 52134 ska öppna sig mot gatan. Lägenheterna ska ha en egen ingång i första hand från gatan eller i andra hand från kvartersgården eller trapphuset.

Kortteliin 52134, Muuranraitin varteen, tulee rakentaa päivittäistavarakaupalle soveltuva liiketila, joka on kooltaan vähintään 900 k-m². Tila tulee suunnitella siten, että se on joustavasti yhdistettävissä ja jaettavissa pienempiin osiin. Tilaa saa käyttää myös muussa liiketilakäytössä sekä väliaikaisesti asukkaiden yhteistilana.

I kvarter 52134, längs Muresträket, ska en affärslokal på minst 900 m²-vy byggas för dagligvaruhandel. Lokalen ska planeras så att den flexibelt kan slås samman och indelas i mindre delar. Lokalen får användas även för annan affärsrörelse samt tillfälligt som gemensamt utrymme för de boende.

Korttelin 52134 Muuranraitin varteen sijoittuvan liiketilan huoltoyhteys tulee toteuttaa Ropinakujan kautta. Huoltotasku toteutetaan rakennuksen alimpaan kerrokseen.

Serviceförbindelsen för kvarter 52134 längs Muresträket ska byggas via Smattergränden. En serviceficka byggs i byggnadens lägsta våning.

Kortteleihin 52134 ja 52135 tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.

I kvarteren 52134 och 52135 ska utrymme reserveras för en fastighetstransformator.

Jätetilat tulee sijoittaa asuinrakennukseen tai pysäköintitaloon keskitettyinä.

Soprum ska placeras så att de är koncentrerade till bostadshuset eller parkeringshuset.

Vesihuolto tulee mahdollistaa kortteli alueen sisäisin järjestelyin kaikille tonteille, mikäli liitospaikka sitä edellyttää.

Vattenförsörjningen ska ordnas internt för alla tomter i kvartersområdet, ifall anslutningsplatsen förutsätter det.

Korttelin yksityisiä pumppaamoja tai rasvanerotuskaivoja ei saa sijoittaa katualueelle.

Kvarterets privata pumpstationer eller fettavskiljningsbrunnar får inte placeras på gatuområdet.

Melu ja ilmanlaatu
Rakennusten ulkokuoren äänitasoeron ΔLA tieliikenne-, raide- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB, jollei kaavakartan merkinnöin ole toisin osoitettu.

Buller och luftkvalitet
Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik-, spår- och flygbuller i byggnadernas ytterhölje ska vara minst 32 dB, om inte via planekartans beteckningar annat bestämts.

Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan.

Bostäderna ska planeras antingen så att de inte öppnar upp endast mot en fasad där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid. Om detta inte kan genomföras med rimliga åtgärder för alla bostäder kan en liten del av bostäderna öppna sig enbart i riktningen över 65 dB.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä yöllä (klo 22-7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Bostädernas ventilation eller nedkylning ska ordnas så att trafikbullrets medelljudnivå (LAeq) inte överskrider 30 dB på natten (kl. 22–7) eller att spårtrafikens upprepade tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) inte överskrider 45 dB.

Oleskeluparvekkeet, joihin asemakaavan meluselvityksen perusteella kohdistuu yli 52 dB:n julkisivumelutaso, tulee lasittaa.

De balkonger som enligt detaljplanens bullerutredning exponeras för en fasadbullernivå på över 52 dB ska inglasas.

Korttelin 52135 pysäköintitalon katolle osoitettavalle asukkaiden oleskelupihalle tulee toteuttaa riittävä melusuojaus melutason ohjearvojen täyttämiseksi.

Vistelsegården på taket av parkeringsanläggningen i kvarteret 52135 ska förses med tillräcklig bullerskydd så att riktvärdena för bullernivåer uppfylls.

Kattoterasseilla tulee varmistaa riittävällä melusuojauksella oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen.

På takterrasser ska det med hjälp av tillräckliga bullerskydd säkerställas att riktvärdena inte överskrids i vistelseområdena.

Kortteleissa tulee väliaikaisella melusuojauksella varmistaa leikki- ja oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen rakentamisen eri vaiheissa.

I kvarteren ska det under alla etapper av byggandet med hjälp av provisoriska bullerskydd säkerställas att kraven på riktvärden uppfylls i lek- och vistelseområdena.

Kortteleiden rakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että raitiotien runkomelun vaimennus on riittävä, eikä raitiotiestä aiheutuva runkomelun taso ylitä sisätiloissa 30 Lprm, jos poiketaan tämän asemakaavan mukaisesta ratkaisusta tai raitiotie on jo rakentunut.

Vid planeringen av byggnaderna i kvarteren ska det säkerställas att stombullret från spårvägen dämpas tillräckligt och att nivån på stombullret från spårvägen inte överskrider 30 Lprm inomhus, om man avviker från lösningen i denna detaljplan eller om spårvägen redan har byggts.

Virkatien suuntaan avautuvat asuinrakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta tai pihan puolelta, mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

De bostadsbyggnader som vänder sig mot Tjänstevägen ska förses med mekanisk till- och frånluftsventilation, där tilluften ska tas från taknivån eller från gårdssidan på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Rakennukset
Rakennusten julkisivujen tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.

Byggnader
Byggnadernas fasader ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.

Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen ja värityksen tulee olla erilaisia eri rakennuksissa.

Byggnadsfasadernas detaljer, gruppering av fönster och färgsättning ska variera i olika byggnader.

Kortteleiden katujulkisivujen ja kadulle näkyvien rakennusten päätyjen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma. Mahdolliset elementtisaumat tulee häivyttää ja suunnitella osaksi julkisivua.

Kvarterens gatufasader och gavlar på byggnader som syns mot gatan ska vara murade på plats eller ge intryck av att vara fasader som murats på plats. Eventuella elementfogar ska döljas och planeras som en del av fasaden.

Rakennusten katujulkisivujen pääasiallisena materiaalina tulee käyttää tiiltä, rappausta tai puuta.

Tegel, puts eller trä ska vara det huvudsakliga materialet på gatufasaderna.

Rakennusten päädyt tulee aukottaa runsaasti. Kulmahuoneistojen ja niiden pääoleskelutilojen ja/tai parvekkeiden tulee avautua vähintään kahteen ilmansuuntaan.

Byggnadernas gavlar ska ha ett stort antal öppningar. Hörnlägenheter och deras huvudsakliga vistelseutrymmen och/eller balkonger ska öppnas upp i minst två väderstreck.

Alueella kaupunkikuvaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto. Rakennusaloilla, joissa kerrosluku mahdollistaa pääkäyttötarkoituksen mukaisten tilojen sijoittamisen ylimpään kerrokseen vesikaton alle muodostuvaan tilaan, tulee pääosan rakennuksista olla harjakattoisia.

I området ska den dominerande takformen i stadsbilden utgöras av sadeltak. På byggnadsytor, där våningstalet gör det möjligt att placera utrymmen som är förenliga med huvudanvändningssyftet till det utrymme som uppkommer under yttertaket i den översta våningen, ska merparten av byggnaderna ha sadeltak.

Harjakattojen harjansuunta voi vaihdella korttelijulkisivussa. Harjansuunnaltaan erilaisten rakennusten välinen rakennusmassa saa olla kaavan edellyttämää kerroslukua matalampi. Korttelissa 52135 harjansuunnan tulee olla vähintään yhdessä Muuranaukiota rajaavassa rakennuksessa vasten aukiota. Korttelissa 52134 Toisensavun varrella rakennusten pääasiallinen harjansuunta tulee olla kadun suuntainen ja rakennusten tulee olla kerrosluvultaan vähintään VIII.

Åsriktningen på sadeltaken kan variera i kvartersfasaden. Byggnadsmassan mellan byggnader med olika åsriktning får vara lägre än det våningstal som förutsätts i planen. I kvarter 52135 ska åsriktningen på minst en byggnad som gränsar till Mureplatsen vara mot platsen. I kvarter 52134 längs Andra röken ska byggnadernas huvudsakliga åsriktning följa gatans riktning och byggnaderna ska ha våningstalet minst VIII.

Tasakattojen tulee olla pääosin kasvikattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja. Katoille saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.

Plana tak ska huvudsakligen utgöras av gröntak och/eller grönskande och trivsamma takträdgårdar som betjänar invånarnas vistelse. På taket får placeras tekniska anordningar och utrustning avsedda för produktion av förnybar energi.

Kortteliin 52134 tulee Toisensavun varteen toteuttaa vesikaton alle muodostuvaan tilaan asuntoja vähintään 300 k-m².

I kvarter 52134 längs Andra röken ska bostäder på minst 300 m²-vy byggas i utrymmet under yttertaket.

Korttelissa 52134 ja 52135 Muuranaukioon ja Toisensavuun rajautuvissa rakennuksissa tulee vähintään osassa kattopintaa jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla ja -lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa.

I kvarteren 52134 och 52135, åtminstone i en del av de byggnader som gränsar till Mureplatsen och Andra röken, ska takytan indelas och rytmiseras med takfönster och -lyktor, med balkonger som integrerats i takkonstruktioner eller genom att sänka takfotslinjen.

Korttelissa 52134 tulee Toisensavun ja Virkatien kulmausta sekä Muuranraitin ja Ropinakujan kulmausta korostaa arkkitehtuurin keinoin.

I kvarter 52134 ska hörnet mellan Andra röken och Tjänstevägen samt hörne mellan Muresträket och Smattergränden accentueras med arkitektoniska medel.

Rakennusten julkisivujen tulee olla värikkäitä. Värityksen tulee perustua asemakaavan viitesuunnitelman värisuunnitelman mukaisesti kortteleissa 52134 ja 52135 sydäntalven väreihin. Värisävyjen tulee olla vaaleita ja pastellisia. Viereisten rakennusten tulee keskenään poiketa pääväriltään.

Byggnadernas fasader ska vara färggranna. Färgsättningen ska i enlighet med färgplanen i detaljplanens referensplan baseras på midvinternyanser i kvarteren 52134 och 52135. Färgerna ska vara ljusa pastellnyanser. Intilliggande byggnader ska ha avvikande huvudfärg.

Jokaisessa asunnossa, jossa on vähintään kaksi huonetta, tulee olla parveke, terassi, piha tai viherhuone. Yhden asuinhuoneen asunnoissa tulee olla vähintään ranskalainen parveke.

Varje bostad med minst två rum ska ha en balkong, en terrass, en gård eller ett grönrum. Bostäder med ett bostadsrum ska ha minst en fransk balkong.

Kadun ja aukioiden puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai parvekejulkisivut tulee toteuttaa niin, että ne muodostavat arkkitehtuuriltaan yhtenäisen kokonaisuuden lämpimän julkisivun kanssa materiaaleiltaan ja aukotukseltaan. Aukotuksen tulee olla vaihtelevaa. Aukioiden ja pääkatujen varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa.

Balkongerna mot gatan och de öppna platserna ska huvudsakligen vara indragna, eller så ska balkongfasader byggas så att de arkitektoniskt med hänsyn till materialen och öppningarna utgör en sammanhängande helhet med varm fasad. Öppningarna ska uppvisa variationer. Utmed de öppna platserna och huvudgatorna ska en del av byggnadsfasadens yta utgöras av varm väggyta.

Rakennuksen kadunpuoleiseen julkisivuun saa rakentaa yksittäisiä kaupunkikuvallisesti perusteltuja ulokeparvekkeita.

Enskilda utskjutande balkonger som är stadsbildsmässigt motiverade får byggas i byggnadens fasad mot gatan.

Kadun tai aukion puoleisten parvekkeiden kantavat rakenteet tulee tehdä maantasossa pilareina tai parvekkeiden tulee olla ripustettuja.

De bärande konstruktionerna i balkongerna mot gatan eller den öppna platsen ska byggas som pelare på markplanet eller så ska balkongerna vara upphängda.

Ulokeparvekkeet saavat ulottua rakennusalan yli katualueen/aukion puolelle enintään 2,2 m. Vapaan korkeuden parvekkeen alla tulee olla vähintään 5 m.

De utskjutande balkongerna får sträcka sig högst 2,2 meter över byggnadsytan på gatuområdets/den öppna platsens sida. Den fria höjden under balkongen ska vara minst 5 meter.

Korttelialueen sisällä parvekkeet saavat ylittää rakennusalan rajan enintään 2 m.

Inuti kvartersområdet får balkonger överskrida byggnadsytans gräns med högst 2 m.

Julkisivulla, jolle rakennetaan arkadi tai arkadimainen parvekejulkisivu, tulee parvekkeiden etupinnan ja pilareiden muodostaa yhtenäinen julkisivu.

På den fasad som det byggs en arkad eller en arkadliknande balkongfasad på ska balkongernas framsida och pelare bilda en sammanhängande fasad.

Porrashuoneiden sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Trapphusens entréer ska framhävas genom arkitektoniska medel.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras som en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

Kivijalka
Kadun ja/tai aukion puolelle tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros, jota tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin; runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja valaistuksella, ja joka avautuu toimintoineen kadulle/jalankulkureittien suuntaan.

Stenfot
Mot gatan och/eller den öppna platsen ska en öppen och funktionell stenfotsvåning bildas som ska framhävas med arkitektoniska medel; genom ett stort antal öppningar, material, färger, byggnadsdelar och belysning och som med sina funktioner öppnar sig mot gatan/gångstråken.

Kadun/aukion varressa kivijalkakerroksen tulee olla vähintään 5 m korkea tai kivijalan julkisivun tulee antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Ropinakujan ja Virkatien varren rakennuksissa kivijalan korkeus saa tästä poiketen olla vähintään 4 m. Maaston korkeuserojen vuoksi kivijalan sekä mahdollisen arkadin korkeus saa olla vähäisessä määrin näitä vähemmän.

Porrashuoneisiin on oltava kulku sekä kadulta että pihalta tai kulkuaukosta.

Katualueen ja/tai aukion puolella sijaitseviin liike- ja yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla suora sisäänkäynti kadulta/aukiolta, ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin.

Arkadin tulee erottua julkisivussa materialin, värin ja/tai detaljoinnin keinoin. Arkadin suunnittelussa ja pilarijaossa tulee huomioida kivijalan liiketilojen näkyvyys.

Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisäänkäyntejä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin sekä valaistuksella

Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa. Asukkaiden yhteistilojen tulee olla sellaisia, että ne voidaan tarvittaessa ottaa heti liiketilakäyttöön. Korvaavia yhteistiloja saadaan rakentaa erilliseen piharakennukseen tai vesikaton alapuoliseen tilaan.

Muuranaukion reunalle kortteliin 52135 tulee kivijalkaan rakentaa vähintään 1 ravintolakäyttöön soveltuva liiketila, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa. Liiketilan tulee olla kooltaan vähintään 130 k-m².

Kivijalkakerroksessa asuinhuoneen yksityisyys tulee turvata esim. istutuksilla, sisäänvedetyillä terasseilla tai siten, että asuinhuoneen lattia on vähintään 0,5 m viereisen katutason pintaa ylempänä.

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,9. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Pihat tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä ja vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys.

Maanvaraiselle piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa kortteleittain erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

Kadun ja/tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen ja/tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa, ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun ja/tai aukioon.

Asuntokohtaisia sisääntulopihoja / etupuutarhoja saa rakentaa kadun suuntaan. Pihat tulee rajata katualueesta istutuksin tai rakenteellisin keinoin.

Kadun ja rakennuksen välisille istutettavaksi osoitetuille alueille saa rakentaa kortteliin johtavia kulkuväyliä sekä porrashuoneen ja asunnon sisäänkäynnin tai pihan vaatimia rakenteita. Parvekkeiden ulottuessa istutettavan alueen päälle, tulee varmistaa kadun ja rakennuksen välisen tontin osan riittävä vehreys.

Tontteja ei saa aidata, ja korttelipihan tulee olla yhteiskäytössä.

Pihoille ei saa sijoittaa pysäköintiä. Tarvittaessa kortteliin voidaan tästä poiketen sijoittaa 1 autopaikka liikuntaesteistä ja 1 autopaikka lyhytaikaista pysäköintiä varten. Nämä autopaikat tulee toteuttaa nurmikiveyksin.

Pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja ei saa sijoittaa kävelylle ja pyöräilylle varatuille katualueille eikä pääsääntöisesti muillekaan katualueille tai sisäpihoille. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.

Stenfotsvåningen utmed gatan/den öppna platsen vara minst 5 meter hög eller så ska stenfotens fasad ge intryck av att bestå av två våningar. I avvikelse från detta ska stenfoten i byggnaderna längs Smattergränden och Tjänstevägen vara minst 4 m. På grund av höjdskillnader i terrängen får höjden på stenfoten och en eventuell arkad vara något lägre än ovan nämnda höjder.

Trapphusen ska ha en ingång både från gatan och gården eller från passagen.

Affärslokaler och utrymmen för gemensamt bruk på gatuområdets och/eller den öppna platsens sida ska ha en direkt ingång från gatan/den öppna platsen och de ska anslutas till uterummen med stora fönster och dörrar.

En arkad ska framträda på fasaden med hjälp av material, färg och/eller detaljer. Synligheten hos affärslokalerna i stenfoten bör beaktas i planeringen av arkaden och pelarindelningen.

Bostadshusens, markplansbostädernas, affärslokalernas, servicens och kontorens huvudingångar och portgångar ska framhävas med arkitektoniska medel och belysning.

Stenfotsvåningen ska byggas flexibelt så att lokalerna kan slås ihop och delas upp. De gemensamma utrymmena för invånarna ska vara sådana att de vid behov på en gång kan tas i bruk som affärslokaler. Ersättande gemensamma utrymmen får byggas i en separat gårdsbyggnad eller i utrymmet under yttertaket.

I kanten av Mureplatsen, i kvarter 52135, ska minst en affärslokal som lämpar sig för restaurangverksamhet byggas i stenfoten. Detta ska tas i beaktande i fastighetstekniken. Affärslokalen ska vara minst 130 m²-vy stor.

I stenfotsvåningen ska integriteten i bostadsrummet tryggas genom t.ex. planteringar, indragna terrasser eller så att bostadsrummets golv ligger minst 0,5 m högre upp än det intilliggande gatuplanets nivå

Gårdar

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 0,9. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Gårdarna ska planeras och anläggas som en sammanhängande och grönskande helhet oberoende av tomtindelningen.

Vid planeringen av gårdarna ska man beakta behoven hos användare i olika åldrar, mångsidig växtlighet, fördröjningen av dagvatten och gemenskap.

I ett gårdsområde på marken ska även resliga trädslag planteras. Livsbetingelserna för dem ska säkerställas medtillräckliga växtunderlag och valen av arter.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas kvartersvis i enlighet med en separat dagvattenplan.

Utrymmet mellan en byggnad som placeras vid en gata och/eller öppen plats och gatuområdet och/eller en öppen plats ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan och/eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.

Bostadsvisa entrégårdar / entrsuperscripträdgårdar får byggas i gatans riktning. Gårdarna ska avgränsas från gatuområdet med planteringar eller konstruktioner.

I områden mellan gata och byggnad som anvisats för plantering är det tillåtet att bygga gångar som leder till kvarteret samt konstruktioner som trapphuset och bostadsingången eller -gården kräver. Om balkonger sträcker sig över ett område som ska planteras, ska det säkerställas att den del av tomten som ligger mellan gatan och byggnaden är tillräckligt grönskande.

Tomterna får inte inhägnas och kvartersgården ska användas gemensamt.

Parkering får inte placeras på gårdarna. I avvikelse från detta kan man vid behov i varje kvarter placera en bilplats för rörelsehindrade och en bilplats för kortvarig parkering. Dessa bilplatser ska anläggas med gräsarmering.

Lyftplatser som behövs för räddning får inte placeras på gatuområden som reserverats för fotgängare och cyklister, i regel inte heller på andra gatuområden eller på innergårdarna. Om eventuella lyftplatser ska förhandlas med räddningsverket.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A2018-energialuokkaa tai sitä vastaava.

Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria, ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energieffektivitet ska vara minst energiklass A2018 eller motsvarande.

I byggnader med betongstomme ska koldioxidfattig betong användas delvis. Koldioxidutsläppen ska intygas med Finska Betongföreningens räknare eller motsvarande metod som tillhandahålls av tredje part.

Byggnadernas energibehov ska tillgodoses delvis eller helt med lokalt producerad, förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- eller kvartersspecifika eller områdesvisa.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när de placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään:

Asuminen: vähintään 2 pp/asunto
Liiketilat: 1 pp/50 k-m²
Toimistotilat: 1 pp/80 k-m²

Polkupyöräpaikkojen tulee olla helposti käytettäviä ja säältä suojattuja.

Polkupyöräpaikkoja saa sijoittaa korttelin 52135 rakennettavaan pysäköintitaloon.

Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat: Asuminen: 1 ap/130 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka kolmea asuntoa kohden. Normin mukaisesta autopaikkamäärästä saa vähentää 15 %, kun autopaikat ovat nimeämättömiä. Vuorottaiskäytölle voidaan antaa lievennetyt autopaik-kavaatimukset erillisen selvityksen perusteella. Normin lisäksi tulee osoittaa 1 vieraspaikka/1 500 k-m² sekä lyhytaikaista huoltopysäköintiä sekä kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap/5 000 k-m².

Liiketilat: vähintään 1 ap/100 k-m²
Toimisto 1 ap/50 k-m²

Autopaikat sijoitetaan C-korttelin 52135 rakennettavaan pysäköintilaitokseen. Lisäksi voidaan tarvittaessa sijoittaa korttelin sisäpihalle 1 autopaikka lyhytaikaista huoltoa ja kotihoitoa varten sekä 1 autopaikka liikuntaesteisiä varten.

Parkering

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst:

Boende: 2 cp/ bostad
Affärslokaler: 1 cp/50 m²-vy
Kontorslokaler: 1 cp/80 m²-vy

Cykelplatserna ska vara lättillgängliga och skyddade mot väder.

Cykelplatser får placeras i det parkeringshus som byggs i kvarteret 52135.

Miniminormen för bilplatser är: Boende: 1 bp/130 m²-vy, dock minst 1 bilplats per tre bostäder. Det normenliga antalet bilplatser får minskas med 15 % när bilplatserna är omarkerade. Lättnader i kraven på bilplatser kan ges för växelvis parkering utgående från en separat utredning. Utöver normen ska 1 gästplats/ 1 500 m²-vy samt 1 bp/5 000 m²-vy anvisas för kortvarig serviceparkering och parkering för hemtjänst.

Affärslokaler: minst 1 bp/100 m²-vy
Kontorslokaler: 1 bp/50 m²-vy

Bilplatserna placeras i parkeringsanläggningen som byggs i C-kvarteret 52135. Dessutom kan vid behov 1 bilplats för kortvarig service och hemvård samt 1 bilplats för rörelsehindrade placeras på kvarterets innergård.

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.

Yleistä

Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja, majoitustiloja, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantotilaa sekä palvelu-, liikunta- ja opetustiloja sekä asumiseen ja edellä mainittuihin pääkäyttötarkoituksiin liittyviä varastotiloja.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Korttelit

Lentoasemantien varteen sijoittuvat rakennukset tulee suunnitella siten, että ne muodostavat mahdollisimman yhtenäisen, asuinkortteleita melulta suojaavan rakennusmassan.

Lastaus- ja huoltotilat tulee sijoittaa rakennukseen. Ulkovarastointia ei sallita.

Työpaikkaravintolat tulee sijoittaa ensisijaisesti rakennuksen kivijalkaan.

Korttelialueiden sisäiset yleiselle jalankululle osoitetut reitit tulee toteuttaa.

Korttelin 52132 tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.

Melu ja ilmanlaatu

Rakennusten ulkokuoren äänitasoeron ΔLA tieliikenne-, raide- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.

Allmänt

I området får det placeras affärs- och kontorslokaler,inkvarteringslokaler, produktionslokaler som inte ger upphov till miljöstörningar samt service-, idrotts- och undervisningslokaler samt lagerlokaler i anslutning till boende och ovannämnda huvudanvändningsändamål.

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska ha en högklassig prägel och utförandet ska hålla hög nivå.

Kvarter

De byggnader som placeras utmed Flygstationsvägen ska planeras så att debildar en så enhetlig byggnadsmassa som möjligt för att skydda bostadskvarteren mot buller.

Utrymmen för lastning och underhåll ska placeras i en byggnad. Utomhuslagring tillåts inte.

Arbetsplatsrestaurangerna ska i förstahand palaceras i byggnadens stenfot.

Leder som anvisats för allmän gångtrafik inom kvartersområdena ska anläggas.

I kvarter 52132 ska utrymme reserveras för en fastighetstransformator.

Buller och luftkvalitet

Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik-, spår- och flygbuller i byggnadernas ytterhölje ska vara minst 32 dB.

Rakennukset

Kortteleiden kivijalkakerroksen tiloja tulee avata sisäpihan sekä kadun ja jalankulkureittien suuntaan ikkunoin ja sisäänkäynnein.

Korttelin 52132 Virkatien ja Lentoasemantien kulmausta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Kulmauksen tulee olla kerrosluvultaan muuta korttelin rakennusmassa korkeampi.

Rakennukset tulee väritykseltään sovittaa syksykylän kortteleiden 52133 ja 52137 asuinrakennusten julkisivujen värisävyihin.

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,9. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Kortteliin 52132 tulee rakentaa kadulle päin avautuva sisäpiha.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa kortteleittain erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A2018-energialuokkaa tai sitä vastaava.

Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria, ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Pysäköinti

Autopaikkoja tulee varata vähintään:
Liiketilat: vähintään 1 ap/180 k-m² (alle 2000 k-m²),
Liiketilat: vähintään 1 ap/120 k-m² (yli 2000 k-m²)
Toimisto 1 ap/100 k-m²

Muiden tilojen autopaikat määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään:
Liiketilat: 1 pp/40 k-m² (alle 2000 k-m²),
Liiketilat: 1 pp/50 k-m² (yli 2000 k-m²)
Toimistotilat: 1 pp/50 k-m²

Autopaikat sijoitetaan LPA-korttelin 52132 rakennettavaan pysäköintilaitokseen. Lisäksi voidaan rakennuksen pääsisäänkäynnin yhteyteen sijoittaa muutamia asiakaspaikkoja.

Byggnader

Lokalerna i kvarterens stenfotsvåning ska öppnas upp med fönster och ingångar mot innergården, gatan och gångstråken.

I kvarter 52132 ska hörnet mellan Tjänstevägen och Flygstationsvägen accentueras med arkitektoniska medel. Hörnet ska ha ett högre våningstal än den övriga byggnadsmassan i kvarteret.

Byggnaderna ska till sin färgsättning anpassas till nyanserna i bostadshusens fasader i höstbyns kvarter 52133 och 52137.

Gårdar

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 0,9. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

I kvarteret 52132 ska det byggas en innergård som öppnar sig mot gatan.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas kvartersvis i enlighet med en separat dagvattenplan.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energieffektivitet ska vara minst energiklass A2018 eller motsvarande.

I byggnader med betongstomme ska koldioxidfattig betong användas delvis. Koldioxidutsläppen ska intygas med Finska Betongföreningens räknare eller motsvarande metod som tillhandahålls av tredje part.

Byggnadernas energibehov ska tillgodoses delvis eller helt med lokalt producerad, förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- eller kvartersspecifika eller områdesvisa.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när de placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Parkering

Bilplatser ska reserveras till ett antal av minst:
Affärslokaler: minst 1 bp/180 m²-vy (under 2000 m²-vy),
Affärslokaler: minst 1 bp/120 m²-vy (över 2000 m²-vy)
Kontor 1 bp/100 m²-vy

Bilplatser för övriga utrymmen fastställs i varje enskilt fall i samband med bygglovet.

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst:
Affärslokaler: 1 bp/40 m²-vy (under 2000 m²-vy),
Affärslokaler: 1 bp/50 m²-vy (över 2000 m²-vy)
Kontorslokaler: 1 bp/50 m²-vy

Bilplatserna placeras i parkeringsanläggningen som byggs i LPA-kvarteret 52132. Dessutom kan några kundplatser placeras i anslutning till byggnadens huvudentré.

LPA

Autopaikkojen korttelialue.

Pysäköintitalon julkisivut tulee rakentaa korttelin arkkitehtuuria ja asuinrakennusten julkisivujen laatutasoa vastaaviksi. Pihan puolella pysäköintilaitosten seinän tulee estää pysäköinnistä aiheutuvat häiriöt asuinrakennuksiin ja korttelipihaan.

Pysäköintilaitoksen ylin kerros tulee kattaa. Kattopinta-alasta vähintään 80 % tulee olla kasvikattoa tai luonnonmonimuotoisuutta tukevaa niittykattoa ja/tai asukkaiden oleskelua ja liikuntaa palvelevia toimintoja. Aurinkokeräimet ja -paneelit sallitaan. Aurinkokeräimiä ja -paneeleita katolle sijoitettaessa kasvikaton määrä saa olla tätä vähäisempi, kuitenkin vähintään 50 %.

Pysäköintilaitoksen julkisivuille, jotka ovat jalankulkureittien varrella, tulee sijoittaa katutilaa aktivoivia toimintoja, kuten asukkaiden yhteistiloja tai polkupyörien säilytys- ja huoltotiloja ja/tai muodostaa kivijalasta visuaalisin keinoin mielenkiintoinen ja avoin.

Kvartersområde för bilplatser.

Parkeringshusets fasader ska byggas så att de motsvarar kvarterets arkitektur och kvalitetsnivån hos bostadshusens fasader. På gårdssidan ska parkeringsanläggningarnas vägg förhindra störningar från parkeringen för bostadshusen och kvartersgården.

Parkeringsanläggningens översta våning ska övertäckas. Minst 80 % av kvartersområdets takyta ska utgöras av gröntak eller ängstak som stöder den biologiska mångfalden och/eller funktioner som betjänar de boendes möjligheter till vistelse och motion. Solfångare och solpaneler är tillåtna. Om solfångare och solpaneler placeras på taket får gröntakets andel vara mindre, dock minst 50 %.

Vid parkeringsanläggningens fasader utmed gångstråken ska placeras funktioner som aktiverar gaturummet, såsom gemensamma utrymmen för invånarna eller utrymmen för förvaring och underhåll av cyklar och/eller göra stenfoten intressant och öppen med hjälp av visuella medel.

	Pysäköintilaitoksiin saa sijoittaa asukkaiden yhteistiloja, kuten polkupyörän säilytys- ja huoltotiloja, jätetiloja sekä myös muita liikkumista ja jakamistaloutta palvelevia liike- ja palvelutiloja.	I parkeringsanläggningarna får gemensamma utrymmen för de boende placeras, såsom utrymmen för förvaring och underhåll av cyklar, soprum och även andra affärs- och serviceutrymmen som betjänar mobilitet och delningsekonomi.
	Pysäköintilaitoksessa latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi tulee toteuttaa riittävä määrä sähköauton latauspisteitä rakennuslupavaiheessa esitettävän laskelman perusteella.	Alla parkeringsplatser ska förses med beredskap för laddningspunkter. Dessutom ska ett tillräckligt antal laddningspunkter för elbilar genomföras utifrån en kalkyl i bygglovsskedet.
	Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,6. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.	Den målsatta gröneffektiviteten i kvartersområdet ska vara minst 0,6. En kalkyl över gröneffektiviteten ska bifogas till planen över gårdsområdet, vilken ska ingå i bygglovsansökan.
	Asukkaiden pihaa rajaavilla sekä tilan mahdollistaessa myös etelään ja länteen suuntautuvilla julkisivuilla, tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia puita, ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä tarvittavat ritilärakenteet. Köynnökset saavat sijoittua saman korttelin toisen käyttötarkoituksen piha-alueen puolelle.	Utmed fasader som avgränsar de boendes gårdsområden och, om utrymmet medger, även utmed fasader i sydlig och västlig riktning ska det växa klätterväxter och/eller smala träd och för dem ska ett tillräckligt växtunderlag och behövliga spaljéer reserveras. Klätterväxterna får finnas på ett gårdsområde för ett annat ändamål inom samma kvarter.
	Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee pääasiassa kivetä, istuttaa tai käsitellä muutoin osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa, ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun.	Utrymmet mellan byggnaden och gatuområdet ska huvudsakligen stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt.
	Hulevesien viivytys tulee toteuttaa erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.	Fördröjning av dagvatten ska ordnas i enlighet med en separat dagvattenplan.
	Kortteleissa 52132 ja 52133 tulee varata jokaiseen pysäköintitaloon tila kiinteistömuuntamoa varten.	I varje parkeringshus i kvarteren 52132 och 52133 ska utrymme reserveras för en fastighetstransformator.
VP	**Puisto.**	**Park.**
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
LT	**Maantien alue.**	**Område för landsväg.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
52132	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
PLOOTUKATU	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
Muuran puistosilta	**Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.**	**Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**
14000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
+kl 250	**Liiketiloja varten osoitettu rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggrätten för affärslokaler i kvadratmeter våningsyta.**
VII	**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.**
VI (2/3)	**Sulkeissa oleva murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen edellisen kerroksen alasta saa rakennuksen ylimmässä kerroksessa, vesikaton alapuolelle muodostuvassa tilassa, käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi. Ylimmän kerroksen lattian tulee tällöin olla räystäslinjan tasalla tai tai enintään 1 m sen alapuolella.**	**Bråktalet inom parentes efter den romerska siffran anger hur stor del av ytan i byggnadens föregående våning som i byggnadens översta våning, i utrymmet som uppkommer under yttertaket, får användas som utrymme som inräknas i våningsytan. Golvet i den översta våningen ska då vara i linje med takfoten eller högst 1 m nedanför den.**
1/2 k VI	**Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kellarikerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi.**	**Ett bråktal framför en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i källarvåningen för utrymme som inräknas i våningsytan.**

x	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Ohjeellinen rakennusala.	**Riktgivande byggnadsyta.**
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
kl	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liiketiloja.**	**Byggnadsyta där affärslokaler får placeras.**
ah	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa asumista palvelevia yhteiskäyttöisiä tiloja.**	**Byggnadsyta, på vilken det får placeras utrymme för gemensamt bruk som tjänar boendet.**
et	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
ka	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa katoksen.** Katoksen tulee muodostaa maamerkki Muuran keskustaan arkkitehtuurin ja/tai taiteen keinoin. Katoksen suunnittelussa tulee huomioida ratikan vaatima alituskorkeus ja turvaetäisyydet.	**Riktgivande byggnadsyta där ett skärmtak.** Takkonstruktionen ska utgöra ett landmärke i Mure centrum med hjälp av arkitektoniska och/eller konstnärliga medel. Vid planeringen av takkonstruktionen ska spårvägens erfordrade passagehöjd och säkerhetsavstånd beaktas.
ma	**Maanalainen tila.**	**Underjordiskt utrymme.**
pka	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa pysäköintiä pihakannen alle.**	**Byggnadsyta där parkering får placeras under gårdsdäck.**
u	**Uloke.** Vapaan korkeuden ulokkeen alla tulee olla vähintään 5 m.	**Utsprång.** Utsprång. Den fria höjden under ett utsprång ska vara minst 5 m.
	Ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	**Riktgivande genomfartsöppning i byggnad.**
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**
ark	**Julkisivu, jolle on sijoitettava arkadi.** Arkadin tulee olla vähintään 3 m leveä ja vähintään 5 m korkea. Arkadin tulee olla läpikuljettava.	**Fasad som skall förses med en arkad.** Arkaden ska vara minst 3 meter bred och minst 5 meter hög. Det ska gå att passera genom arkaden.
33 dB	**Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jossa rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔL) liikennemelua vastaan on oltava vähintään 33 dB.**	**Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där skillnaden i utomhus- och inomhusbullrets ljudnivåer (ΔL) mot vägtrafikbuller ska vara minst 33 dB.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som skall bevaras/planteras.**
	Suojeltava puu. Puun säilyttämisen mahdollisuudet tutkitaan rakennuslupavaiheessa.	**Träd som ska skyddas.** Möjligheterna att bevara trädet undersöks i bygglovsskedet.
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	**Del av område där träd och buskar skall planteras.**
kat	**Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue.** Alue tulee rakentaa julkisena tai puolijulkisena puistomaisena tilana eli taskupuistona. Istutuksissa tulee käyttää kukkivia sekä syysväriltään näyttäviä kasveja.	**Område som ska byggas som ett enhetligt stadsrum.** Området ska byggas som ett offentligt eller halvoffentligt parklikt rum, dvs. som en fickpark. I planteringarna ska blommande växter samt växter med praktfulla höstfärger användas.
	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.	**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).
	Katuaukio/tori. 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.	**Öppen plats/torg.** 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).

pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.** Kahinaraitin ja Muuranraition Y-korttelin puoleiseen kulmaukseen tulee varata tila puistomuuntamolle.	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.** I hörnet mellan Prasselstråket och Murestråket i Y-kvarteret ska utrymme reserveras för en parktransformator
	Joukkoliikenteelle varattu 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. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	**För kollektivtrafik reserverad 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). Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
	Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.	**För allmän gångtrafik reserverad del av område.**
	Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa.	**Riktgivande för allmän gångtrafik reserverad del av område.**
pp	**Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.**	**Riktgivande för allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
y	**Kadun tai liikennealueen ylittävä kevyen liikenteen yhteys.** Alue varataan puistosillalle, jonka vähimmäisleveys on 15 m. Puistosillalle tulee istuttaa runsaasti kasvillisuutta.	**Gång- och cykelförbindelse som går över gatan eller trafikområdet.** Området reserveras för en parkbro som har en minimibredd på 15 meter. På parkbron ska det planteras rikligt med växtlighet.
	Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.	**Ungefärligt läge för in- och utfart.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
s	**Suojeltava alueen osa.** Alueella tulee varmistaa lahopuujatkumo lahokaviosammaleen elinvoimaisuuden säilyttämiseksi.	**Del av område som skall skyddas.** I området ska man säkerställa kontinuiteten av murkna träd för att bevara livskraften hos den gröna sköldmossan.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET:

Maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

Mitkään rakenteet tai laitteet eivät saa ylittää korkeustasoa +100 m (N2000).

Julkiseen ulkotilaan tulee toteuttaa taidetta Muuran taidekonseptin mukaisesti.

Jordmånens halt av skadliga ämnen ska kontrolleras och vid behov ska jorden saneras innan byggnadsarbetena inleds.

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA PLANOMRÅDET:

Inga konstruktioner eller anordningar får överskrida höjdnivån +100 m (N2000).

Det offentliga uterummet ska prydas med konst i enlighet med konstkonceptet för Mure.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar 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.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

AVIAPOLIS **MUURA**

HAVAINNEKUVA A3, MUURAN KAUPUNKIKYLÄT I 1:1500

0 50 100 200



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 11 §

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Ropinaraitti, Plootukatu, Virkatie

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / AK52133 A

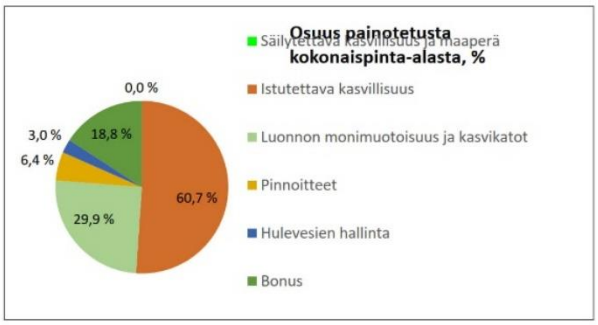
Vihertehokkuuslaskelma

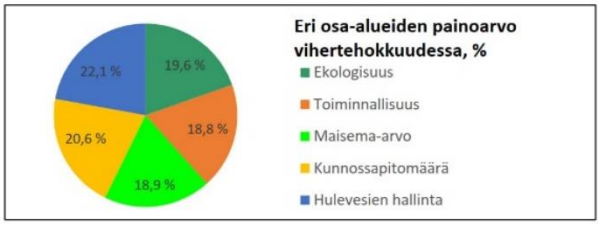
Viher-tehokkuus	1,3
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
20,3	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
20,3	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
6,3	14,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
12 %	





PIHASUUNNITELMA

- (•) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Ropinaraitti, Ropinakuja, Virkatie

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / AK52133 B

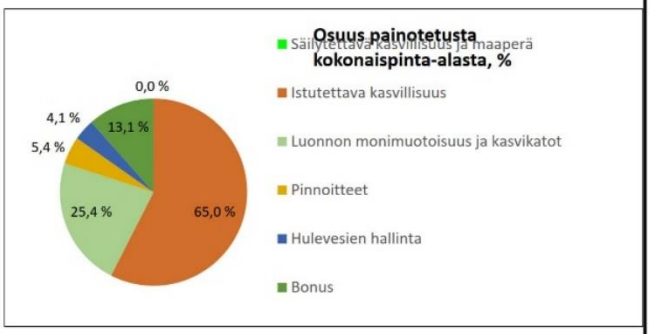
Vihertehokkuuslaskelma

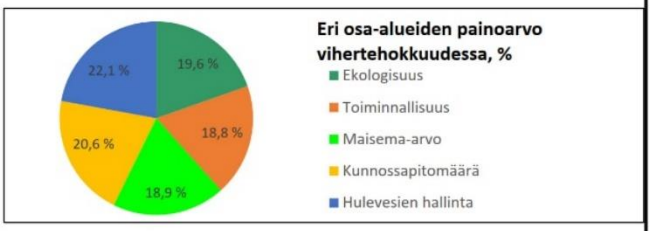
Viher-tehokkuus	1,4
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
17,5	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
17,5	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	20,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
18 %	





PIHASUUNNITELMA

- (•) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Kahinaraitti, Plootukatu

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / AK52137 A

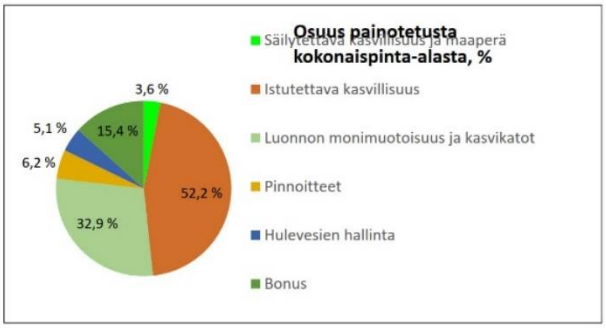
Vihertehokkuuslaskelma

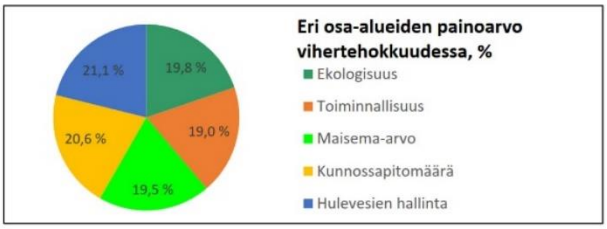
Viher-tehokkuus	1,3
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	2	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**11**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
20,1	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m^3	
20,1	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	30,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
13 %	





PIHASUUNNITELMA

- (●) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Kahinaraitti, Plootukatu

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / AK52137 B

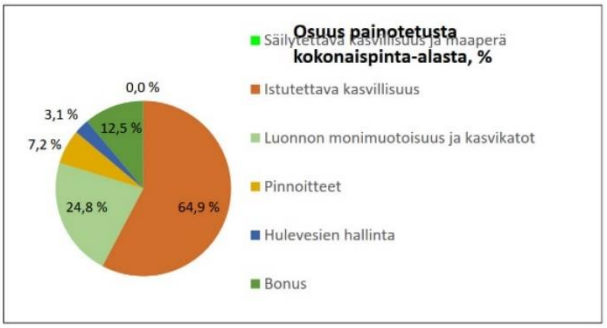
Vihertehokkuuslaskelma

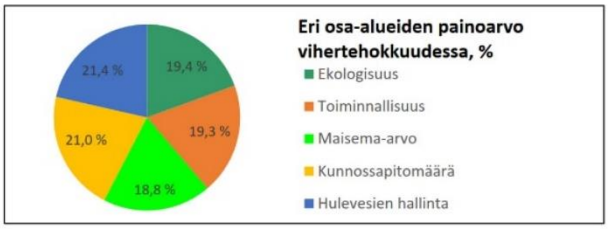
Viher-tehokkuus	1,4
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
17,5	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
17,5	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
2,5	15,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
16 %	





PIHASUUNNITELMA

- (●) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Muuranraitio, Plootukatu

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / AK52138

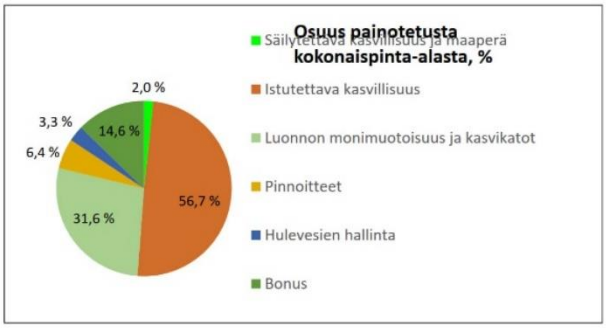
Vihertehokkuuslaskelma

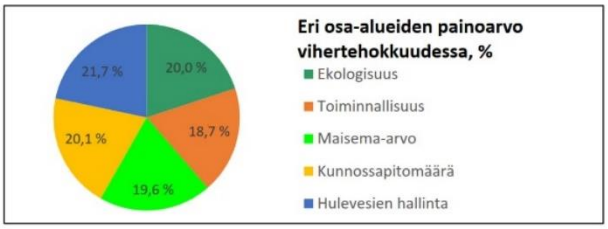
Viher-tehokkuus	1,4
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	1	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**10**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
23,9	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
23,9	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,1	23,8
Läpäisemättömän pinnan osuus	
12 %	





PIHASUUNNITELMA

- (●) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Toinensavu, Muuranraitio

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1/ AK52144

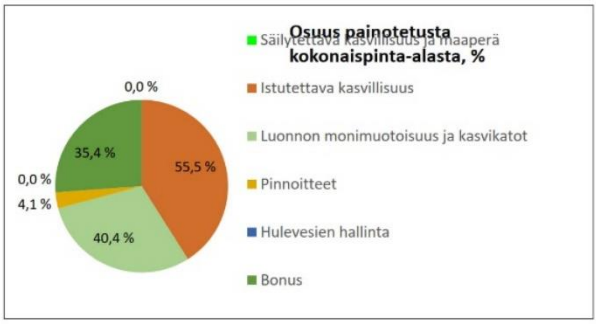
Vihertehokkuuslaskelma

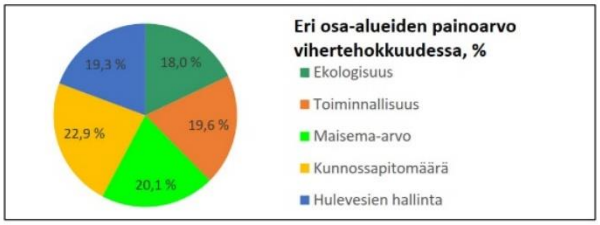
Viher-tehokkuus	1,5
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
28,7	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
28,7	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
28,7	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
18 %	





PIHASUUNNITELMA

- (•) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Toinensavu, Muuranraitti, Ropinakuja, Virkatie

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / C52134

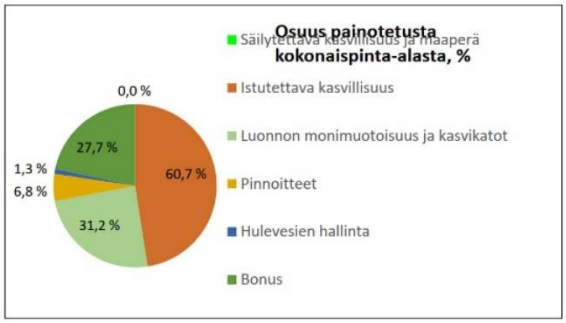
Vihertehokkuuslaskelma

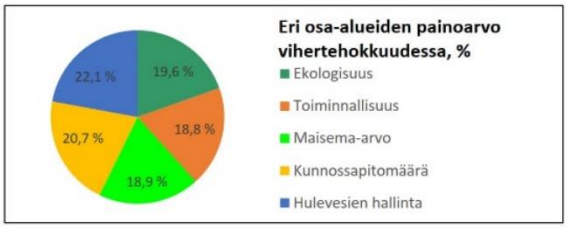
Viher-tehokkuus	**1,1**
Tavoitetaso	**0,9**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**10**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
26,2	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
26,2	
Jää viivyttämättä m^3	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3**
20,2	**6,0**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
15 %	





PIHASUUNNITELMA

- (•) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24.5.2023

Osoite Muuranraitio, Muuranraitti, Ropinakuja

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / C52135

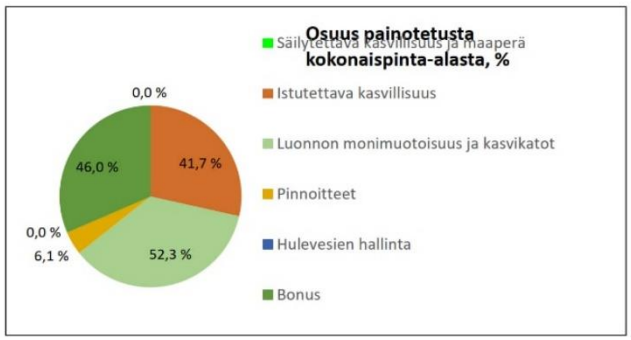
Vihertehokkuuslaskelma

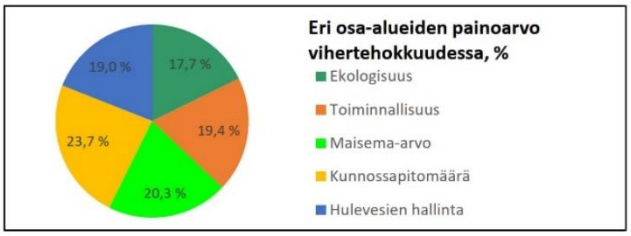
Viher-tehokkuus	1,6
Tavoitetaso	0,9

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	2	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**6**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
8,6	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m^3	
8,6	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
8,6	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
10 %	





PIHASUUNNITELMA

- (●) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Plootukatu

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / KTY52132

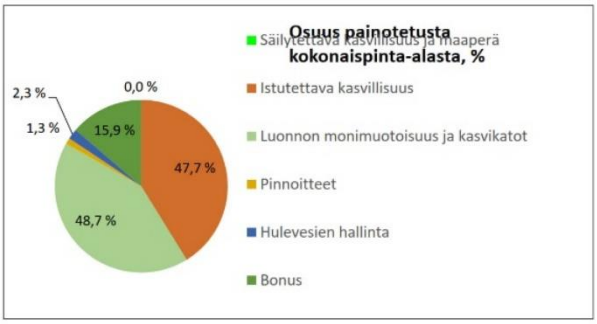
Vihertehokkuuslaskelma

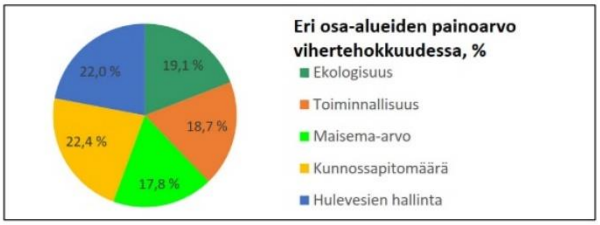
Viher-tehokkuus	**1,5**
Tavoitetaso	**0,9**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**8**	**36**

Hulevesimäärä m³	
23,2	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m³	
23,2	
Jää viivyttämättä m³	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³**
3,2	**20,0**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
17 %	





PIHASUUNNITELMA

- (•) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Plootukatu, Virkatie

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / LPA1

Vihertehokkuuslaskelma

Viher-tehokkuus	**0,8**
Tavoitetaso	**0,6**

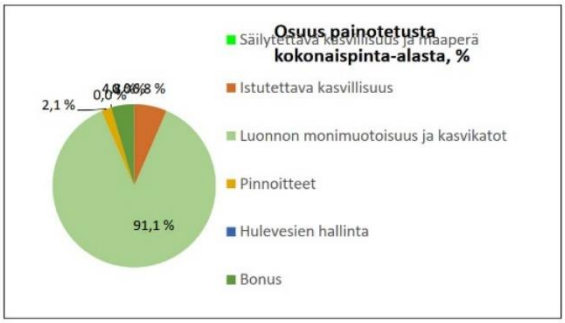
Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

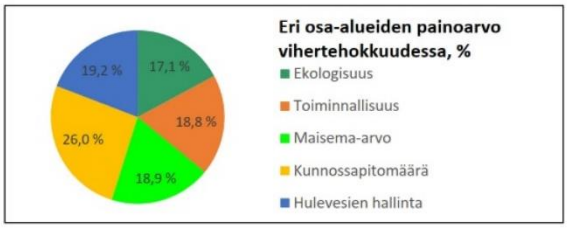
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	2	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**4**	**36**

Hulevesimäärä m^3
7,5
Valuma kerroin C
0,7
Viivytystilavuustarve m^3
7,5

Jää viivyttämättä m^3	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3**
7,5	**0,0**

Läpäisemättömän pinnan osuus
15 %





PIHASUUNNITELMA

- (•) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Plootukatu, Plootupuistikko

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / LPA3

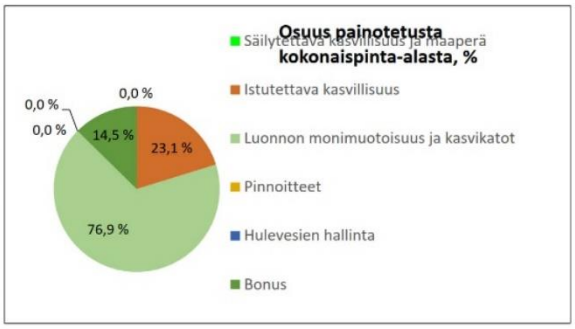
Vihertehokkuuslaskelma

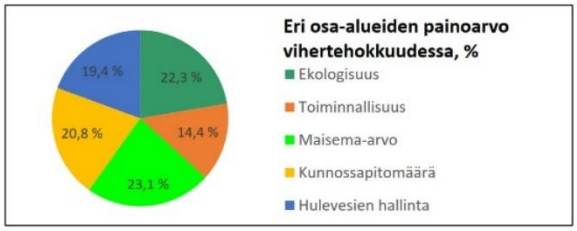
Viher-tehokkuus	1,0
Tavoitetaso	0,6

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	2	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	ei elementtiä!	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**3**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
6,2	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m^3	
6,2	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
6,2	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
0 %	





PIHASUUNNITELMA

- (●) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Plootukatu

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / LPA4

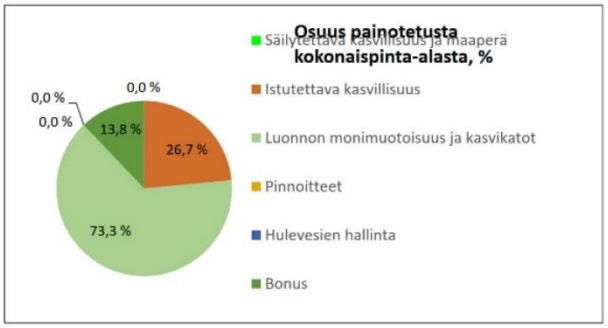
Vihertehokkuuslaskelma

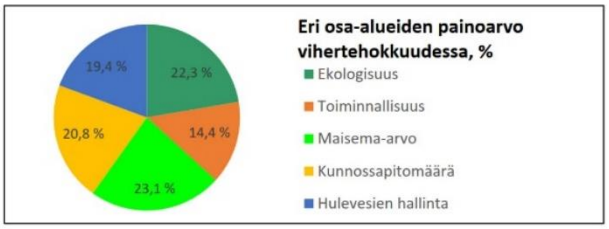
Viher-tehokkuus	1,0
Tavoitetaso	0,6

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	2	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	ei elementtiä!	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**3**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
6,1	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m^3	
6,1	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
6,1	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
0 %	





PIHASUUNNITELMA

- (●) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 24/05/2023

Osoite Muuranraitio, Ropinaraitti, Ropinakuja

Kaavan numero ja kortteli 002356_Muuran kaupunkikylät 1 / Y52136

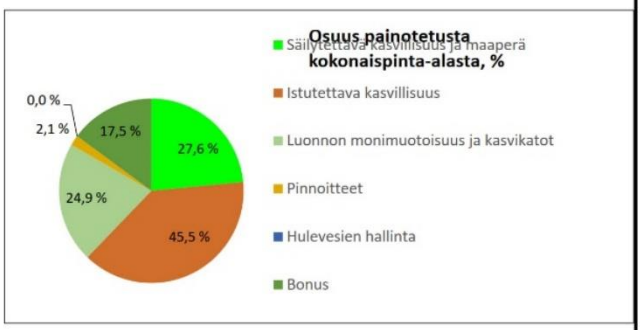
Vihertehokkuuslaskelma

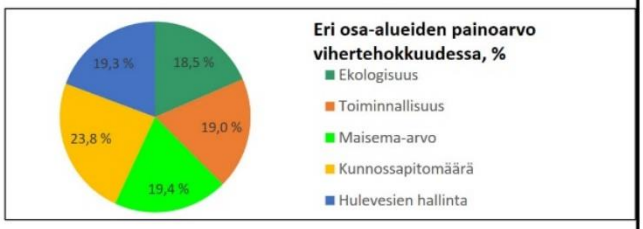
Viher-tehokkuus	1,9
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	3	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**10**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
26,8	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m^3	
26,8	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
26,8	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
33 %	





PIHASUUNNITELMA

- (•) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

VÄRIMAAILMA: SYDÄNTALVI

YLEISTÄ:
Sydäntalven kortteleissa käytetään pääosin vaaleita ja pastellin sävyjä. Kivijalkoja ja julkisivun aksenteissa voidaan myös käyttää saman väriskaalan tummia sävyjä. Lämpimän valon käyttö suositaan osana julkisivua ja arkadin korostamisessa. Ikkunakarmeissa ja pellityksissä käytetään joko vaaleanharmaan tai valkoisen sävyjä tai kontrastisävy sisäpihan väreissä.

KORTTELI C: 52134 PAKKASEN SININEN

KATTO: Vaalea tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä)
KATUJULKISIVU: Valkoisen tai harmaan tiilen sävyt (vaaleat saumat tai monokromaattinen), rapattu pinta tai aksentit sisäpihan väreissä.
KORTTELIPIHA: Valkoinen, pastellisininen, kylmänvaaleat siniset.
ARKADI: Lasi, kontrastisävy, lämpimällä valolla valaistu tila.



KORTTELI D: 52135 TALVIAAMUN VALO

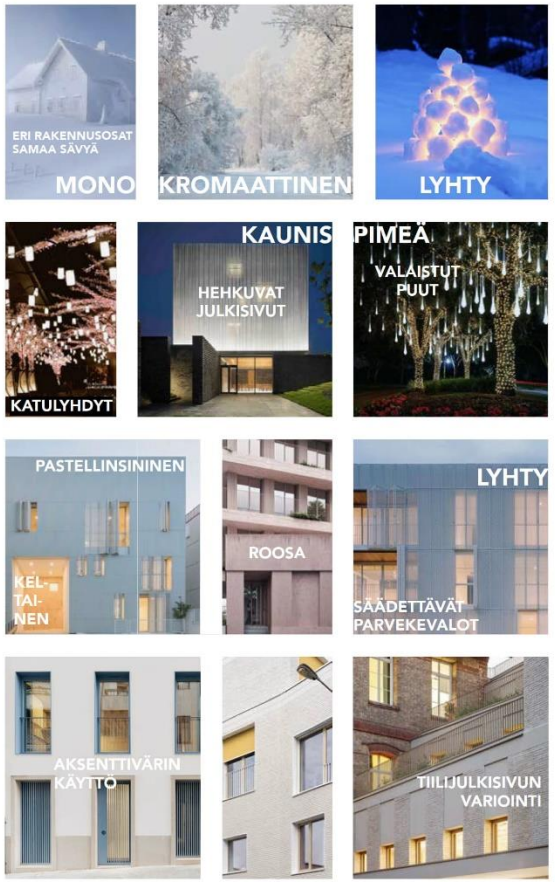
KATTO: Vaalea tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä)
KATUJULKISIVU: Valkoinen, vaalean kellertävä tai tummanharmaa tiili (vaaleat saumat tai monokromaattinen), rapattu pinta tai aksentit sisäpihan väreissä.
KORTTELIPIHA: Valkoinen, pastellinkeltainen, vaaleanpunainen.
ARKADI: Lasi, kontrastisävy, lämpimällä valolla valaistu tila.



KORTTELI E: 52144 POHJOISEN TALVITAIVAS

KATTO: Vaalea tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä)
KATUJULKISIVU: Valkoinen, roosa tai vaalea beige tiili (vaaleat saumat tai monokromaattinen), rapattu pinta tai aksentit sisäpihan väreissä.
KORTTELIPIHA: Valkoinen, pastellin roosa, vaalea violetti.
ARKADI: Lasi, kontrastisävy, lämpimällä valolla valaistu tila.





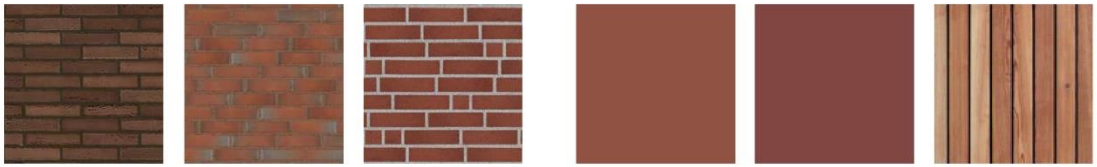
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 11 §

VÄRIMAAILMA: SYKSY

YLEISTÄ:
Syksyn kortteleissa käytetään pääosin maanläheisiä ja lämpimiä syysvärejä, kuten vahvat punaiset ja keltaiset sekä ruskean sävyt. Katujulkisivujen värimaailma on hillitympi, korttelipihan julkisivujen värien käytössä ote on rohkea ja voimakas. Katujulkisivun aksenteissa käytetään korttelipihan sävymaailma.

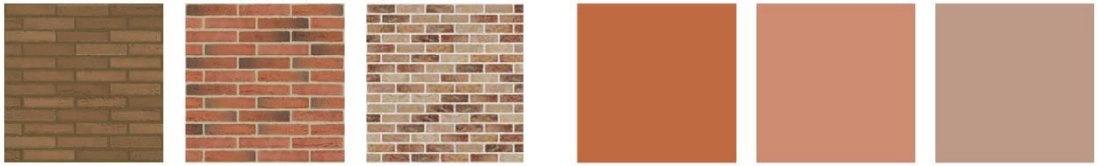
KORTTELI A: 52133 TUMMAT MAAN SÄVYT

KATTO: Tumma tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä). Suositaan mustan, punaisen ja ruskean sävyjä.
KATUJULKISIVU: Tummanruskeat ja punertavat tiilen sävyt (harmaat tai monokromaattiset saumat), rapattu pinta tai aksentit sisäpihan väreissä.
KORTTELIPIHA: Rusehtavanpunaiset sävyt.
ARKADI: Vaaleampi sävy, puu, lämpimällä valolla valaistu tila.



KORTTELI B: 52133 VAALEAT MAAN SÄVYT

KATTO: Tumma tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä). Suositaan mustan, punaisen ja ruskean sävyjä.
KATUJULKISIVU: Ruskeat ja keskipunaiset tiilen sävyt (keskiharmaat tai ruskeat saumat), rapattu pinta tai aksentit sisäpihan väreissä.
KORTTELIPIHA: Beiget ja rusehtavanpunaiset sävyt.
SISÄÄNKÄYNNIT: Vaaleampi sävy, puu, lämpimällä valolla valaistu tila.



KORTTELI J: 52132 KEDON VÄRIT

KATTO: Viherkatot ja kattoterassit, tasakatoilla harmaat sävyt.
JULKISIVUT: Punaiset ja harmaan tiilen sävyt. Sisäänvedoilla ja pysäköintilaitoksissa syyssävyt.
KIVIJALKA: Vaaleampi sävy, puu, lasi.





















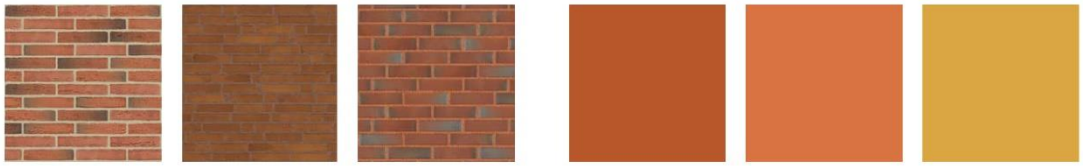
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 11 §

VÄRIMAAILMA: SYKSY

YLEISTÄ:
Syksyn kortteleissa käytetään pääosin maanläheisiä ja lämpimiä syysvärejä, kuten vahvat punaiset ja keltaiset sekä ruskean sävyt. Katujulkisivujen värimaailma on hillitympi, korttelipihan julkisivujen värien käytössä ote on rohkea ja voimakas. Katujulkisivun aksenteissa käytetään korttelipihan sävymaailma.

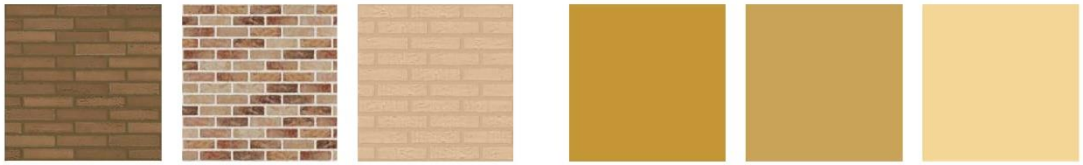
KORTTELI I: 52137 RUSKAN ORANSSI

KATTO: Tumma tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä). Suositaan mustan, punaisen ja ruskean sävyjä.
KATUJULKISIVU: Punaiset ja punaruskeat tiilen sävyt (tummat saumat tai monokromaattinen), rapattu pinta tai aksentit sisäpihan väreissä.
KORTTELIPIHA: Oranssinpunaiset murretut sävyt.
SISÄÄNKÄYNNIT: Vaaleampi sävy, puu, kiiltävät pinnat.



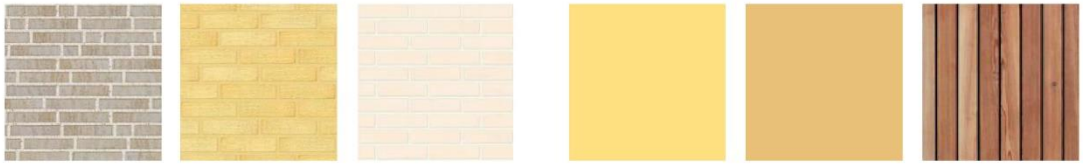
KORTTELI H: 52137 ALKUSYKSYN RUSKEA

KATTO: Tumma tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä). Suositaan mustan, punaisen ja ruskean sävyjä.
KATUJULKISIVU: Ruskeat ja vaaleanruskeat tiilen sävyt (vaaleat tai monokromaattiset saumat), rapattu pinta tai aksentit sisäpihan väreissä.
KORTTELIPIHA: Oranssinkeltaiset muurretut sävyt.
SISÄÄNKÄYNNIT: Vaaleampi sävy, puu, kiiltävät pinnat.



KORTTELI G: 52138 RHIPAS KELTAINEN

KATTO: Tumma tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä). Suositaan mustan, punaisen ja ruskean sävyjä.
KATUJULKISIVU: Vaaleat ruskeat ja keltaiset tiilen sävyt (vaaleat tai monokromaattiset saumat), rapattu pinta tai aksentit sisäpihan väreissä.
KORTTELIPIHA: Keltaiset muurretut sävyt.
SISÄÄNKÄYNNIT: Vaaleampi sävy, puu, kiiltävät pinnat.









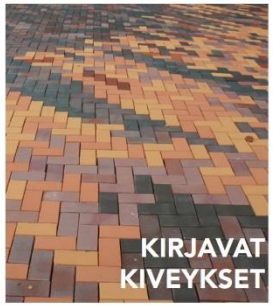












LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 11 §

12 § **Asemakaavan muutos 002530 ja tonttijaon muutos, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku / SP**

VD/11300/10.02.04.00/2022
SP/TKA/VIK

Hoivatilat Oyj hakee Haravakuja 6:n tontille kaavamuutosta niin, että tontin rakennusoikeutta voidaan hyödyntää palvelutalon rakentamiseen 1 200 k-m2. Tontilla on käyttämätöntä rakennusoikeutta 1 364 k-m2 ja tontilta puretaan rivitalo 298 k-m2. Samalla Ulkoniitynpolulta ja Suovatien länsipäästä poistetaan tarpeeton tontille ajon salliva merkintä.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelia 14008 sekä katualueita, kaupunginosassa 14 Varisto.

Tonttijaon muutos koskee osaa korttelia 14008.

Alue sijaitsee Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku.

Hakija
Hoivatilat Oyj, Elisa Oyj:n valtakirjalla

Maanomistus
Elisa Oyj, Hoivatilat Oyj ja katujen osalta Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaupungin lisäksi kaavan valmisteluun ovat osallistuneet konsultteina Arco Oy, A-insinöörit, Morena Oy.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa pientalovaltaista asuinaluetta AP.

Voimassa oleva asemakaava
Tontti on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta YT. Tonttitehokkuus on e = 0,30, rakennusoikeus 1 951 k-m2, suurin kerrosluku kaksi (II). Tontilla on laiterakennus (1970) ja rivitalo (1981). Ulkoniitynpolulla on tarpeettomasti sallittu tontille ajo.

Asemakaavamuutos
Kaavamuutoksella muodostetaan uutta hoivakotia varten palvelurakennusten korttelialue P, jolle annetaan rakennusoikeus 1 200 k-m2. Loppuosa tontista kaavoitetaan nykyistä laiterakennusta varten yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi ET, jolle tulee rakennusoikeus 600 k-m2. Rivitalo puretaan. Rakennusoikeus vähenee 151 k-m2.

Uusi hoivakoti muodostaa pihapiirin. Piha suojataan tiemelua vastaan meluaidalla. Rakennus on Vihdintien suuntaan tiiltä, pihan suuntaan puuta. Katto on loiva pulpettikatto. Pihalle istutetaan monilajista kasvillisuutta.

Ulkoniitynpolulta poistetaan tarpeeton tontille ajon merkintä (t), paitsi että nykyinen katuyhteys Ulkoniitynkuja 17:n tontille säilyy.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tehtiin 3.2.2023.
Kaavan vireille tulo ilmoitettiin Vantaan Sanomissa ja osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä.
Kaavatilaisuus pidettiin 15.2.2023.

Mielipiteitä saatiin 7 kpl, joista yhdessä huomautettiin vähäisestä liikenteen lisääntymisestä. Mielipiteet vastineineen on esitetty kaavaselostuksessa.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).
Kaava tuottaa palvelutalon, jossa kerrosalaa 1 200 k-m2.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija Hoivatilat Oyj ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 9.5.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002530 ja tonttijaon muutosehdotus, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Hoivatilat Oyj maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 16

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 9.5.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002530 ja tonttijaon muutosehdotus, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,

c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Hoivatilat Oyj maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävillä olo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 7.6. – 11.8.2033. Tällöin ei jätetty muistutuksia.

Lausunnot
Kaupunginhallitus 22.5.2023 päätti oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin ja saatiin yksi, Uudenmaan ELY-keskukselta, joka huomautti melusta ja ilmanlaadusta.
Lausunnon perusteella tontin meluaitaa on korotettu metrillä.

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukainen vastine lausuntoon ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 24.10.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002530 ja tonttijaon muutosehdotus, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 24.10.2023
- Lausunto ja vastine 24.10.2023

Seuraavat selvitykset ovat luettavissa kaavan verkkosivuilta (https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/haravakujalle-palveluasumista-varistossa):
- Meluselvitys, A-insinöörit 29.9.2023
- Ilmanlaatuselvitys, A-insinöörit 13.9.2023

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002530

Päiväys
Datum

24.10.2023

Vantaan kaupunki

HARAVAKUJA 6 JA ULKONIITYNPOLKU

Kaupunginosa 14, Varisto

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 14008 sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 14008.

1:2000

Vanda stad

RÄFSGRÄNDEN 6 OCH UTÄNGSSTIGEN

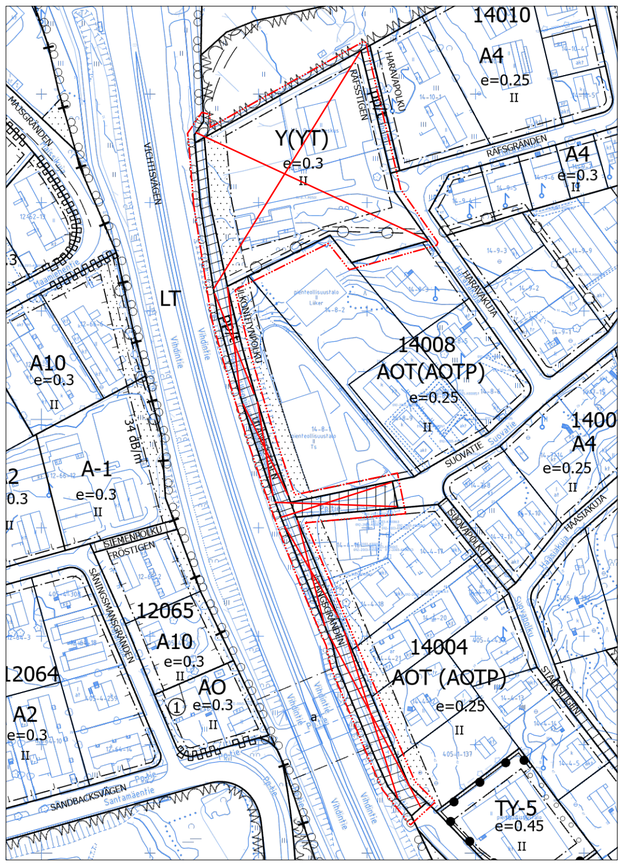
Stadsdel 14, Varistorna

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 14008 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 14008.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

P

Palvelurakennusten korttelialue.

Kvartersområde för servicebyggnader.

Rakennusoikeus

Korttelialueelle saa sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluja, kuten erityis- ja palveluasuntoja, hoivakodin asuntoineen ja hoitolaitoksen, ei kauppaa.

Byggnadsrätt

På kvartersområdet får placeras allmänna och privata service, såsom special- och servicebostäder, vårdhem med därtill anslutande bostäder och serviceanstalten, inte handeln.

Arkkitehtuuri

Rakennuksissa tulee olla harmaa pulpettikatto ja avoräystäät.

Julkisivumateriaalin tulee olla etelään, länteen ja pohjoiseen paikalla muurattu tiili, pihalle puu.

Saumojen tulee olla tiilen värisiä, paitsi punatiilen kanssa voi olla harmaat saumat.

Julkisivut tulee jakaa väripintoihin Vihdintien suuntaan 6,0 ja 12,0 metrin välein, pihan suuntaan vähintään 6,0 metrin välein, ja aidat vähintään 5,0 metrin välein.

Myös sisätiloissa tulee käyttää eri värejä.

Kulmahuoneissa ja kulmaoleskelutiloissa tulee olla näkymät kahteen suuntaan.

Arkitektur

Byggnaderna ska ha grå pulpettak och öppna takfot.

Fasadmaterialen ska vara av på platsen murad tegel mot söder, väster och norr och av trä mot gården.

Fogarna ska vara i teglets färg, förutom med rött tegel kan det finnas grå fogar.

Fasader ska delas in i färgytor i riktning mot Vichtisvägen var 6,0 och 12,0 meter, i riktning mot gården minst var 6,0 meter, och staket minst var 5,0 meter.

Olika färger ska också användas i inredningen.

Hörnrum och hörnvardagsrum ska ha utsikt åt två väderstreck.

Meluntorjunta

Ääneneristävyyden lento- ja tiemelua vastaan on oltava asuintiloissa vähintään ΔL 35 dB sekä toimisto- ja vastaavissa työtiloissa vähintään ΔL 32 dB.

Tontilla on huolehdittava siitä, ettei tieliikennemelun keskiäänitaso LAeq ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.

Asuintilojen tuloilmanotto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle Vihdintiestä ja varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Piha

Piha-alueet tulee toteuttaa luonnonmukaisina ja kasvillisuudeltaan monilajisina alueina, joille istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, kukkivia pensaita, perennoja, varpuja ja kunttaa.

Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9.

Ulkoilu- ja oleskelupiha tulee rajata 4,0 metriä korkealla meluaidalla Vihdintien ja pohjoisen suuntaan. Meluaita tulee istuttaa pihan puolelta köynnöksin.

Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, muuttaa maanpinnan tasoa eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.

Hulevedet on viivytettävä.

Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.

Tontin kautta on ajoyhteydet tonteille 2 ja 11.

Autopaikat saa järjestää tontin rajoista riippumatta.

Autopaikkoja on varattava vähintään 1 autopaikka / 150 k-m².

Bullerbekämpning

Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostadsutrymmen minst ΔL 35 dB och i kontors- och motsvarande arbetsutrymmen minst ΔL 32 dB.

På tomten ska det säkerställas att den genomsnittliga ljudnivån LAeq av vägtrafikbuller i de för rekreation avsedda gårdsområdena inte överstiger 55 dB dagtid och 50 dB nattetid.

Bostädernas luftintag ska placeras så långt som möjligt från Vichtisvägen och förses med filtrering enligt lokalens användningsändamål.

Gårdsplan

Gårdsområdena ska förverkligas som ett område med naturlig och mångsidig växlighet, där det planteras olika slag av träd, blommande buskar, perenner, ris och kuntta som beaktar årstidernas växling.

Gröneffektivitetet ska vara minst 0,9.

Frilufts- och fritidsgården ska avgränsas av ett 4,0 meter högt bullerstaket mot Vichtisvägens riktning och norrut. Bullerstaketet ska planteras på sidan av gården med slingerväxter.

På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer, ändras marknivån eller planteras träd och djuprotade buskar.

Dagvatten ska fördröjas.

Asfaltbeläggning får inte användas.

Det finns körförbindelser till tomt 2 och 11 genom tomten.

Bilplatser får anordnas oavsett tomtens gränser.

Bilplatser ska reserveras minst 1 bilplats / 150 m²-vy.

ET	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.**	**Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.**
	Istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita.	Den del av området som ska planteras ska ha träd och buskar.
	Tontille ajo tulee järjestää Haravakujalta P-korttelialueen kautta.	Körning till tomten ska ordnas från Räfsgränden via P-kvartersområdet.
	Autopaikkoja on varattava vähintään 2 autopaikkaa.	Bilplatser ska reserveras minst 2 bilplats.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
10	**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.**
14 VARI	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
	Kaupunginosan nimi.	**Stadsdelens namn.**
14008	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
SUOVATIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1200	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Katu.	**Gata.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 4.10.2023 10.29

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002530 HARAVAKUJA 6
JA ULKONIITYNPOLKU
VARISTO



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan muutoksen selostus sekä tonttijaon muutos,
joka koskee 24.10.2023 päivättyä asemakaavakarttaa 002530

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Hoivatilat Oyj hakee Haravakuja 6:n tontille kaavamuutosta niin, että tontin rakennusoikeutta voidaan hyödyntää palvelutalon rakentamiseen 1 200 k-m2. Tontilla on käyttämätöntä rakennusoikeutta 1 364 k-m2 ja tontilta puretaan rivitalo 298 k-m2. Samalla Ulkoniitynpolulta ja Suovatien länsipäästä poistetaan tarpeeton tontille ajon salliva merkintä.



Kaava-alueen sijainti ja suhde kaupunkirakenteeseen.

Asemakaavan muutos

Vantaan kaupungin kaupunginosa 14 Varisto
Osa korttelia 14008 sekä katualuetta

Tonttijaon muutos

Osa korttelia 14008

Sijainti

Haravakuja 6, Ulkoniitynpolku ja Suovatien länsipää

Sisällys

1	Tiivistelmä	3
2	Lähtökohdat	4
3	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	8
4	Asemakaavan kuvaus	11
5	Asemakaavan toteutus	18

1. TIIVISTELMÄ



Ilmakuva Haravakuja 6:n tontista. Google earth 2018

Hoivatilat Oyj hakee palveluasumista osalle tonttia.

Yleiskaavassa alue on pientalovaltaista asuinaluetta AP.

Voimassa olevassa asemakaavassa tontti on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta YT. Tonttitehokkuus on e = 0,30, rakennusoikeus 1 951 k-m2, suurin kerrosluku kaksi (II). Tontilla on laiterakennus ja rivitalo. Ulkoniitynpolulla on tarpeettomasti sallittu tontille ajo.

Asemakaavamuutoksessa muodostetaan uutta hoivakotia varten palvelurakennusten korttelialue P, jolle annetaan rakennusoikeus 1 200 k-m2. Loppuosa tontista kaavoitetaan nykyistä laiterakennusta varten yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi ET, jolle tulee rakennusoikeus 600 k-m2. Rivitalo puretaan. Rakennusoikeus vähenee 151 k-m2.

Uusi hoivakoti muodostaa pihapiirin. Piha suojataan tiemelua vastaan meluaidalla. Rakennus on Vihdintien suuntaan tiiltä, pihan suuntaan puuta. Katto on loiva pulpettikatto. Pihalle istutetaan monilajista kasvillisuutta.

Ulkoniitynpolulta poistetaan tarpeeton tontille ajon merkintä (t), paitsi että nykyinen katuyhteys Ulkoniitynkuja 17:n tontille säilyy.

2. LÄHTÖKOHDAT



Tontilla säilyvä laiterakennus (1970). TKa 23.6.2022

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

Alueen yleiskuvaus

Varisto on osa Vihdintiehen tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Kaupunginosa on pääosin pientaloaluetta, pohjoisosassa yritysaluetta, idässä virkistysaluetta. Pohjoisrajana on Kehä III.

Luonnonympäristö

Tontti on ollut peltoa vielä 1970-luvulla. Nyt kyseessä on rakennettu tontti, jolla kasvaa keskiosalla nurmea ja reunoilla alueelle kasvaneita puita, lähinnä koivuja. Maalajina on tontin itäosassa täyttömaa, muualla savi. Hulevedet virtaavat pohjoispuoliseen puistoon, siitä Varistonojaan ja Pitkäjärven kautta mereen.

Rakennettu ympäristö

Laiterakennus on valmistunut 1970, kerrosala 348 k-m2. Rivitalo, jossa on neljä asuntoa, on valmistunut 1981, kerrosala 239 k-m2. Kummankin julkisivut ovat punatiiltä. Tontin pinta-ala on 6 506 m2 ja rakennusoikeus 1 951 k-m2, josta on käytetty 587 k-m2 ja jäljellä 1 364 k-m2.

Naapuritonteilla on omakotitaloja, paritaloja ja teollisuusrakennuksia vuosilta 1938–1983.

Ulkoniitynpolku on jalankulku-pyöräilykatu, jolla on tontille ajo vain Ulkoniitynkuja 17:n tontille.

Kaava-alueen länsipuolella on Vihdintie, joka on valtion seudullinen kaksiajoratainen maantie.

Virkistys

Tontin pohjoispuolella on Ulkoniitty-niminen puisto, joka on osin yleiskaavan täydennysrakentamisaluetta. Varistontien itäpuolella on laaja Varistonniityn virkistysalue.

Palvelut
Hoivakodissa palvelut tuodaan asukkaille taloon. Varistossa on supermarket.

Liikenne
Haravakuja on tonttikatu, jonka katualueen leveys on 8,0 metriä ja ajoradan leveys 5,0 metriä. Kadun liikennemäärä on 200 ajon/vrk (2022) ja ennuste 220 ajon/vrk. Nopeusrajoitus on 30 km/h.

Haravapolku on jalankulku- ja pyöräilykatu, jolla tontille ajo on sallittu. Katualueen leveys on 4,5 metriä, ajoradan 3,6 metriä.

Suovatie on tonttikatu, jonka katualueen leveys on 8,0 metriä ja ajoradan leveys 6,0 metriä. Kadun liikennemäärä on 500 ajon/vrk (2022) ja ennuste 550 ajon/vrk. Nopeusrajoitus on 30 km/h.

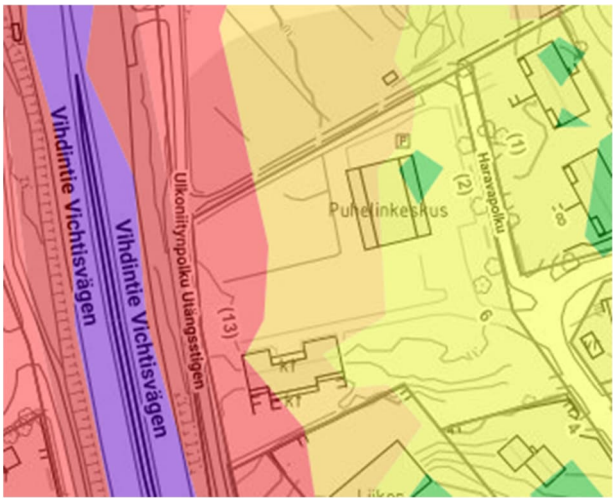
Vihdintie on valtion kaksiajoratainen maantie 120, jonka liikennemäärä on 21 900 ajon/vrk (2022) ja ennuste 24 600 ajon/vrk. Nopeusrajoitus on 60 km/h. Vihdintie sijaitsee tonttia ylempänä. Vihdintien vieressä on jalankulku- ja pyörätie, joka sijaitsee tontin tasalla.

Joukkoliikenne
- Vihdintietä 345 Elielinaukio – Rinnekoti ja 583/584 Aviapolis – Louhela – Perusmäki/Kalajärvi
- Martinkyläntietä 335 Askisto – Martinlaakso – Myyrmäki – Linnainen ja 522 Leppävaara – Pähkinärinne – Vantaankoski

Kulttuurihistorialliset kohteet
Kaava-alueella ei ole rakennusperintökohteita eikä tunnettuja muinaisjäännöksiä.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt
Lentomelu
Sekä lentomelutaso Lden 55–60 dB että lentokentän laskeutumisvyöhyke edellyttävät asuintiloilta ΔL 35 dB sekä toimistoilta ja vastaavilta työtiloilta ΔL 32 dB ääneneristävyyttä.

Tiemelu



Tiemelusta ja ilmanlaadusta on erilliset selvitykset.

Tiemelutilanne 2021 (Aeq, päivä)

45–50 55–60 65–70 75– dB
50–55 60–65 70–75

Vantaan ympäristökeskus 2021

Tiemelun huomioon ottaminen		
Tiemeluvyöhyke Aeq (dB)	Äänitasoero asunnoissa ΔL (dB)	Äänitasoero toimistoissa ΔL (dB)
65…100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60…64,9	35	30
55…59,9	30	25
alle 55	30*	–

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010, *YM asetus 796/2017.

Tekninen huolto
Tontille on valmis kunnallistekniikka. Tontilla voidaan hyödyntää kaukolämpöä, maalämpöä ja aurinkoenergiaa.

Maanomistus
Elisa Oyj, Hoivatilat Oyj ja katujen osalta Vantaan kaupunki.

Rakennusjärjestys: Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

Tonttijako- ja rekisteri: Vantaan kiinteistörekisteri.

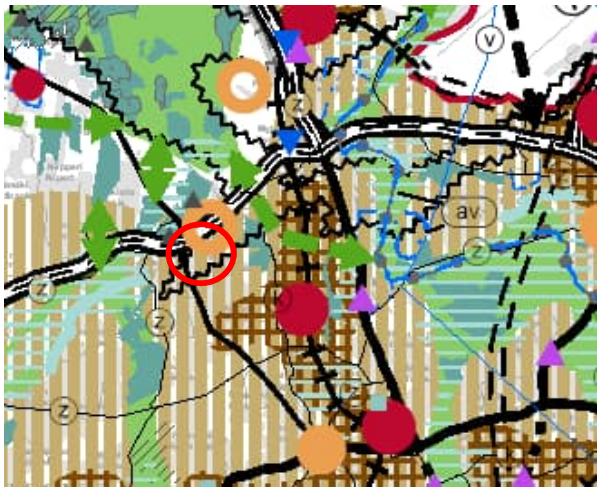
Rakennuskiellot: Ei ole.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Tavoitteena on mm., että luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. (VN 14.12.2017)

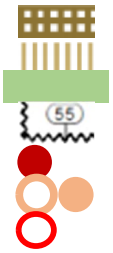
=> Kaavamuutos on tavoitteiden mukainen.



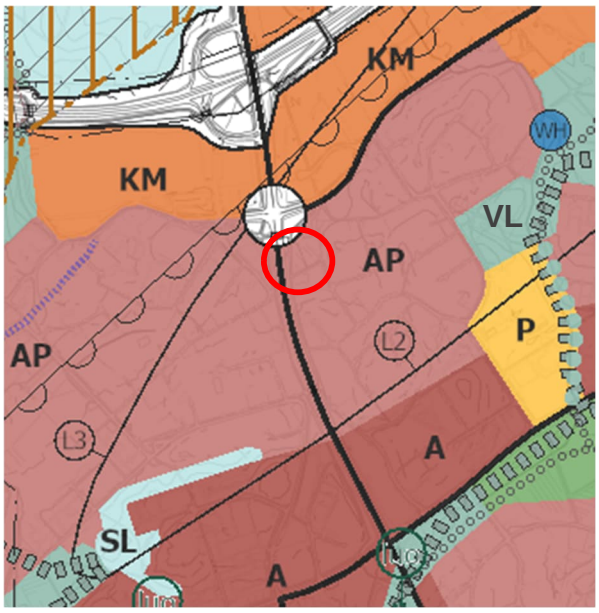
Maakuntakaava

Uusimaa 2050 -kaavan tavoitteena on ohjata kasvua kestävästi. Tämä kaava-alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja lentomelualuetta. (Maakuntavaltuusto 25.8.2020)

=> Kaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.



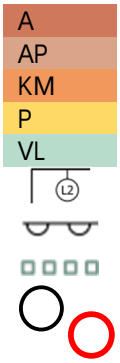
Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke.
Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
Virkistysalue.
Lentomelualue (Lden 55–60 dBA).
Keskustatoimintojen alue, keskus.
Kaupan alueita.
Kaavamuutosalueen sijainti.



Yleiskaava

Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Kaava-alue on pientalovaltaista asuinaluetta AP sekä lentomelu- ja laskeutumisvyöhykettä. AP-kaavamerkintä sisältää palvelut. (Kv 25.1.2021)

=> Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen.



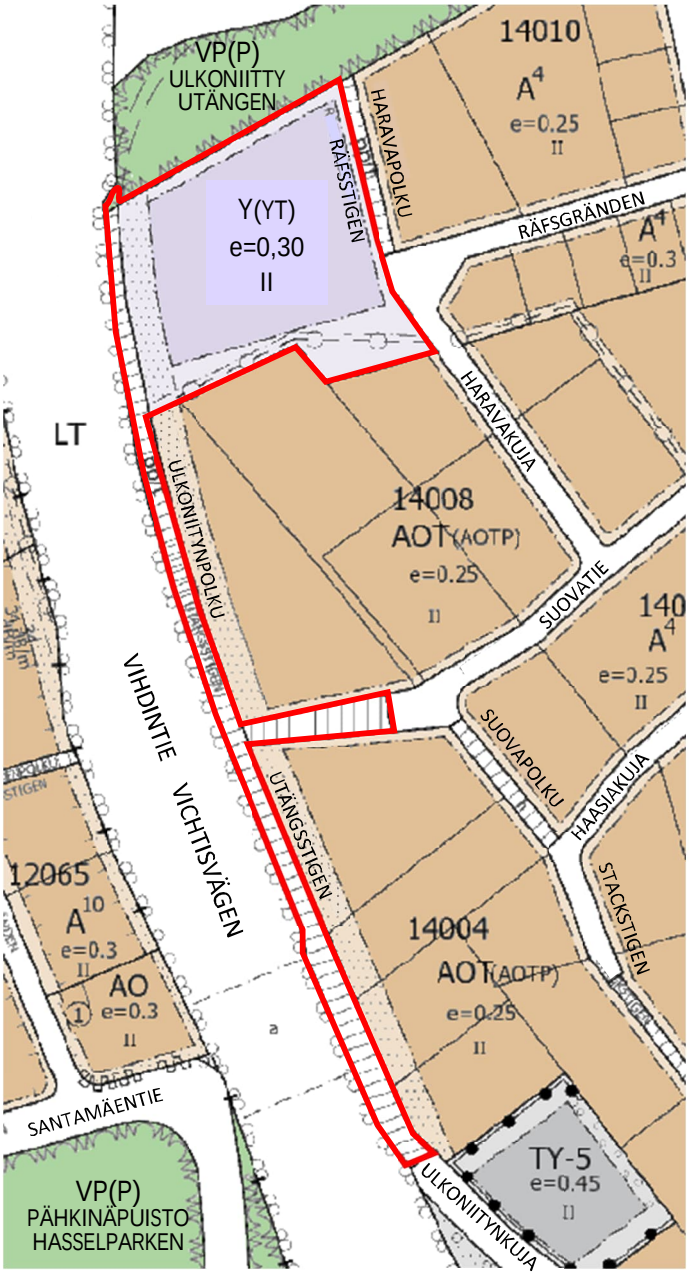
A Asuinalue.
AP Pientalovaltainen asuinalue.
KM Kaupallisten palveluiden alue.
P Palveluiden ja hallinnon alue.
VL Lähivirkistysalue.
Lentomeluvyöhyke 2 (Lden 55–60 dB).
Laskeutumisvyöhyke.
Ekologinen runkoyhteys.
Eritasoliittymävaraus.
Kaavamuutosalueen sijainti.



Helsingin seudun asuminen, maankäyttö ja liikenne, MAL 2019

Maankäytön kehittämisen ensisijaiset vyöhykkeet, joille kohdistuu vähintään 90 % asuntotuotannosta. (HSL 26.3.2019; Kv 20.5.2019)

=> Tontti kuuluu ensisijaisesti kehitettävään vyöhykkeeseen.



Voimassa oleva asemakaava

Asemakaavassa 000102 (Kh 6.11.1978) Haravakuja 6:n tontti on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta YT. Tontin pinta-ala on 6 506 m2, tonttitehokkuus e = 0,30 ja siitä laskettu rakennusoikeus 1 951 k-m2 (kerrosneliömetriä). Tästä on käytetty 587 k-m2 ja jäljellä 1 364 k-m2.

Asemakaavassa 000236 (17.5.1982) Ulkoniitynpolulla on sallittu tontille ajo, mutta ajoyhteys on nyt vain Ulkoniitynkuja 17:n tontille.

Ajantasa-asemakaava

A4	Asuntorakennusten korttelialue.
AO	Erillispientalojen korttelialue.
AOT(AOTP)	Yhdistettyjen pientalojen ja pienteollisuusrakennusten korttelialue.
LT	Maantien alue.
TY-5	Ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.
VP(P)	Puistoalue.
Y(YT)	Kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialue.
	Rakennusalat on tummennettu.
14008	Korttelin numero.
e=0,30	Tonttitehokkuus eli kerrosala/tontin ala.
II	Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.
pp/t	Jalankulku-pyöräilykatu ja tontille ajo.
a	Liikennealueen alittava jalankulkukatu.
	Istutettava alueen osa.
	Kaavamuutosalueen rajaus.

Vantaan kaavoja, karttoja ja paikkatietoja voi katsoa tarkemmin: *kartta.vantaa.fi*

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen.
Tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.
(Kv 18.6.2018, 10.10.2022)

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia

Vantaa on innovatiivinen, rohkea, rento ja viihtyisä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa. Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. (Kv 31.1.2022)

Vantaan asemakaavoituksen tavoitteet 2023

Kaavoitetaan uutta asuntokerrosalaa 240 000 k-m2.
Kaavan strateginen tavoite: Hyvät asukaslähtöiset palvelut.

=> Kaavamuutos tuottaa palveluasumista 1 200 k-m2.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET



Purettava rivitalo (1981). TKa 23.6.2022

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN

Hoivatilat Oyj 5.10.2022 haki tontille palveluasumista Elisa Oyj:n valtakirjalla.

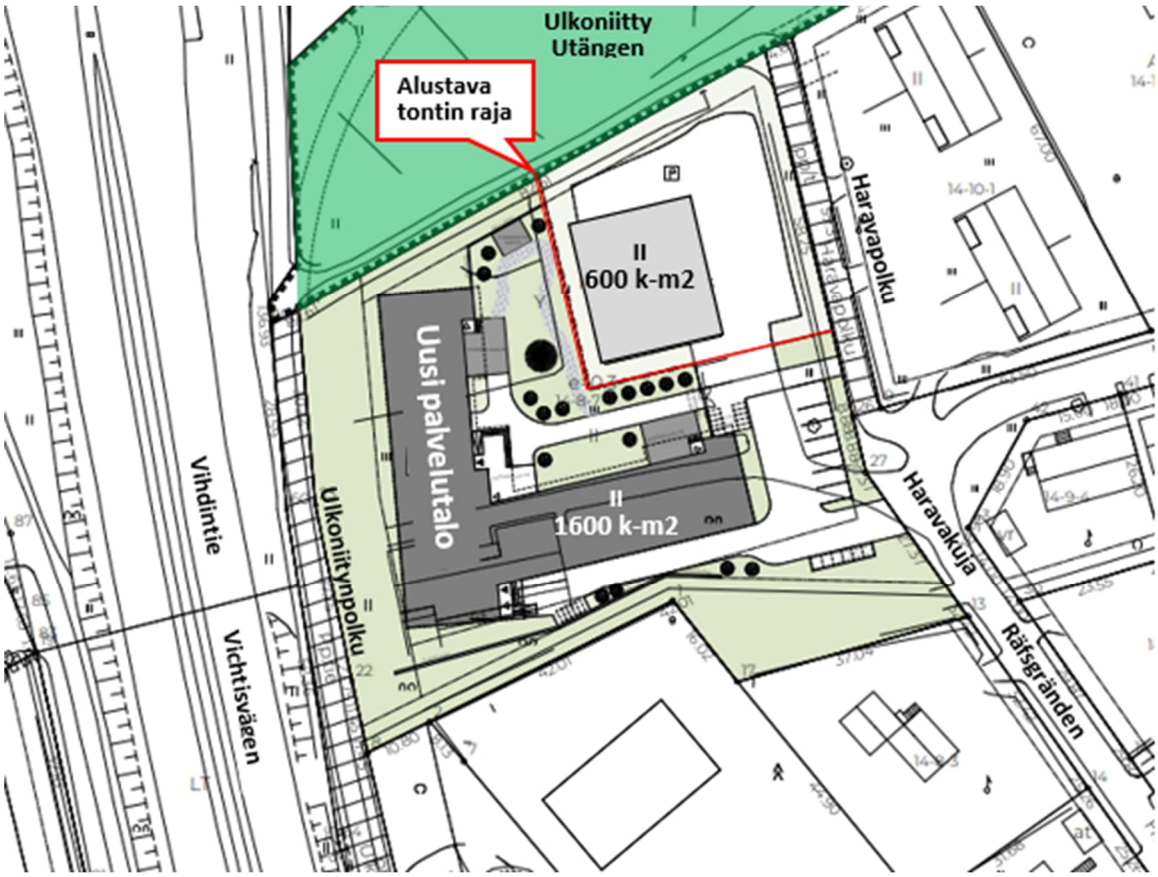
Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 hyväksyi kaavamuutoksen kaavoitusohjelmaan 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

Osallisia kaavoituksessa olivat alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat, kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Uudenmaan ELY-keskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsingin seudun liikenne HSL, Vantaan kaupungin viranomaiset sekä kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

- *Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)* julkaistiin, lähetettiin osallisille ja jaettiin naapureille 3.2.2023. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 13.3.2023 mennessä.
- *Vireille tulo* ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 11.2.2023.
- *Uutinen* Vantaan Sanomissa 15.2.2023 s. 15: ”Varistoon suunnitteilla palvelutalo”.
- *Kaavatilaisuus* pidettiin tontilla Haravakuja 6 keskiviikkona 15.2.2023 klo 17–18.
- *Kaavan vaihe* ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 11.3.2023.
- *Asemakaavoituksen kuulutukset* julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.



Alustava asemapiirros osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 3.2.2023. Arco 30.1.2023

Saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

1. Kaavatilaisuudessa 15.2.2023 paikalla kävi kuusi osallista. Lisäksi tuli kaksi puhelua.

2. Caruna Oy, 7.2.2023:
Asemakaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

3. Rakennusvire Oy, 24.2.2023:
”Yrityksemme Rakennusvire Oy omistaa Kiinteistö Oy Suovarinteen (kiinteistö 92 -14-8-2) osoitteessa Suovatie 2, 01660 Vantaa. Tontilla olevan rakennuksen takaosassa on n. 320 m2 hallitila, jonne ajetaan Havarakujalta kääntyvästä liittymästä. Tämä tieyhteys on ollut aina kiinteistön käytössä, mutta ilmeisesti siitä ei ole olemassa virallista rasitetta.

Jotta hallitilaa voidaan jatkossakin käyttää, on tämä tieyhteys ehdottoman tärkeä myös jatkossa (ajoa ei voida järjestää järkevästi oman tontin kautta, koska tonttimme korkeusero on huomattavan suuri). Mielipiteemme onkin, että tämä tieyhteys tulisi säilyttää ja sille tulisi perustaa virallinen rasite. Rasitteessa voisi olla merkintä, että kiinteistö 92-14-8-2 vastaa kaikesta tieyhteyteen liittyvästä ylläpidosta.

Löysin arkistosta oheisen asemapiirroksen, jossa kyseinen tie merkitty punaisella nuolella:”

=> Asemakaavaan merkitään ajoyhteys Suovatie 2:n tontille. Ajorasite tulee perustaa erikseen.

4. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 28.2.2023:
”Asemakaava-aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu Haravapolulle ja Suovatien länsipäähän 1970–80-luvulla. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille ja johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää Haravakuja 6:n tontilla. Mikäli jatko-

suunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa Haravapolun ja Haravakujan risteysalueella, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa ja suunnitelmat hyväksyttää HSY:llä."

=> Kaavamuutos ei edellytä HSY:n johtojen siirtoja. Uusi tontti liittyy nykyiseen johtoverkkoon.

5. Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 9.3.2023:
Sähköverkko: Alueella on Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita. Kaavamuutoksessa tulee huomioida maakaapeleiden sijainti.

Kaukolämpöverkko: Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Kaavamuutoksessa tulee huomioida kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

=> Rakennushanke ei edellytä Vantaan Energian johtojen siirtoja, mutta tarvitsee liittymät.

6. As Oy Suovalehto, 10.3.2023:
"Asunto-osakeyhtiö Suovalehto sijaitsee Suovatiellä, jonka kautta liikenne Haravakujalle ja suunniteltuun palvelutaloon tapahtuisi.

Suovatie on kapea ja mutkainen tie vailla jalkakäytäviä. Tiellä on runsaasti jalankulku-, polkupyörä-, potkulauta- ja mopediliikennettä, josta suuri osa on läpimenevää Vihdintien länsipuolelle suuntautuvaa. Suovatien itäpäässä sijaitseva Hämeenkylän koulu on merkittävin tällaisen kevyen liikenteen aiheuttaja. Koululaisten joukossa on myös paljon alakouluikäisiä. Kevyt liikenne tarvitsisi oman väylänsä, mutta sellaista ei ymmärrettävästi tiivisti rakennetulle pientaloalueelle ole ollut mahdollista toteuttaa.

Olemme taloyhtiössämme jo nyt erittäin huolestuneita Suovatien liikennemäärien kasvusta, kun Haravakujan varrelle lähelle sen loppupäätä on noussut lisää asuintaloja. Yhtiöllämme on kaksi hankalaa ajoliittymää Suovatiehen ja koemme päivittäin vaarallisia tilanteita Suovatien moninaigsen liikenteen vuoksi. Kaavassa esitetty palvelutalo lisäisi väistämättä liikennemääriä Haravakujalla ja Suovatiellä entisestään.

Mielestämme palvelutalolle ja samalle tontille jäävälle Elisan kiinteistölle tulee toteuttaa suora yhteys läheiselle Martinkyläntielle. Yhteys Haravakujaan tulee katkaista läpiajon estämiseksi. Palvelutalon toiminnan kannalta sujuva ajoyhteys Martinkyläntien kautta on varmasti parempi, kuin kapea, mutkainen, mäkinen ja matkassa ja ajassa pidempi reitti pientaloalueen läpi."

=> Suovatie on tavanomainen tonttikatu. Purettavan rivitalon liikenne poistuu (4 autopaikkaa). Hoivakodin liikenne on vähäistä (8 autopaikkaa). Uusi liittymä Martinkyläntielle ei ole mahdollinen suunnitellun Vihdintien rampin vuoksi. Lisäksi uuden kadun rakentaminen ja jatkuva huolto ei ole resurssiviisasta vain yhden tontin vähäistä liikennettä varten.

7. Vantaan kaupunginmuseo, 13.3.2023:
Suunnittelualueella sijaitsee vuonna 1981 rakennettu rivitalo, sekä 1970 rakennettu ---. Rivitalo ei nuoren ikänsä vuoksi kuulu inventoituihin kohteisiin, mutta --- on ollut mukana Vantaan modernin rakennusperinnön inventoinnissa. Sen arvot on todettu vuonna 2016 tehdyssä tarkistusinventoinnissa vaatimattomiksi. Alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 7.6. – 11.8.2023. Tällöin ei saatu muistutuksia. Uudenmaan ELY-keskukselta pyydettiin lausunto, josta on erillinen asiakirja.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS



Havainnekuva. Arco 17.4.2023

4.1 KAAVAN RAKENNE

Hoivakodin tontti merkitään palvelurakennusten korttelialueeksi P, jolla sallitaan palvelu- ja erityisasuminen. Tontin pinta-ala on 4 780 m2. Rakennusoikeudeksi annetaan 1 200 k-m2, jolloin tonttitehokkuus on e = 0,25. Suurin sallittu kerrosluku on edelleen kaksi (II), mutta rakennettava talo on yksikerroksinen. Tontilla oleva 1980-luvun rivitalo puretaan.

Uusi hoivakoti muodostaa pihapiirin, joka suojataan tiemelua vastaan meluaidalla. Rakennus on Vihdintien suuntaan tiiltä, pihan suuntaan puuta. Katto on loiva pulpettikatto. Pihalle istutetaan monilajista kasvillisuutta.

Elisan tontin nykyinen kaavamerkintä kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialue YT ajantasaistetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi ET. Tontin pinta-ala on 1 725 m2. Rakennusoikeudeksi merkitään 600 k-m2, jolloin tonttitehokkuus on e = 0,35. Suurin kerrosluku on edelleen kaksi (II). Tontilla säilyy nykyinen rakennus.

Ulkoniitynpolulta poistetaan tarpeeton tontille ajon merkintä (t), paitsi Ulkoniitynkuja 17:n tontille jatketaan Ulkoniitynkujan katualuetta, jolloin myös tontin osoite säilyy.



Näkymä Vihdintieltä. Julkisivu tulee jakaa osiin. Arco 17.4.2023



Asemapiirros ja liittyminen ympäristöön. Arco 17.4.2023

Kaavamuutoksen perustelut

Kaavamuutos vastaa hoivakodin tarpeeseen, jolle on ollut vaikea löytää tonttia Länsi-Vantaalta.

Rakennusoikeus ja autopaikat

Tontti	Osoite	Maan-käyttö	Pinta-ala m2	Rakennusoikeus k-m2	Tonttitehokkuus e	Autopaikat kpl (/k-m2)
10	Haravakuja 6a	P	4 780	1 200	0,25	8 (1/150)
11	Haravakuja 6b	ET	1 725	600	0,35	2
Uudet tontit yhteensä			6 506	1 800	0,28	10
Nykyinen tontti		YT	6 506	1 951	0,30	

Tonttien pinta-alat voivat tarkentua tontinmittauksessa.

Pihasuunnitelma



Alustava pihasuunnitelma.

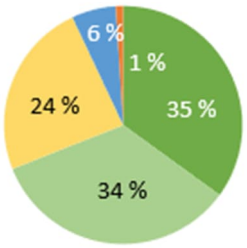
- Sepeli
- Betonilaatoitus
- Nurmi, niitty
- Kivituhka, puuhake
- Kuntta
- Säilytettävä puusto, alustava
- Istutettava havupuu
- Istutettava lehtipuu
- Istutettava pensas tai pensasalue
- Perenna
- Pylväsvalaisin
- Metallilankaverkkoaita
- Katos ja kasvikatto
- Meluaita ja köynnökset
- Tukimuuri

Istutukset ovat monilajisia ja kukkivia. Meluaidalla kasvaa köynnöksiä.

Arco 4.4.2023

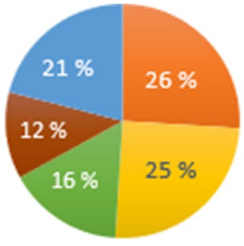
P-tontin vihertehokkuus	1,23
Tavoitetaso	0,9
Vihertehokkuustavoite täyttyy hyvin.	

P-tontin hulevesimäärä m3	22,8
Valumakerroin C	0,5
Viivytystilavuustarve m3	22,8
Mahdollisuus viivyttämiseen tontin ulkopuolella	ei
Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m3	39,3
Jää viivyttämättä m3	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	33 %
Hulevesien viivytys onnistuu hyvin.	



Osuus painotetusta kokonaispinta-alasta P-tontilla %

- Säilytettävä kasvillisuus
- Istutettava kasvillisuus
- Pinnoitteet
- Hulevesien hallintarakenteet
- Bonuselementit



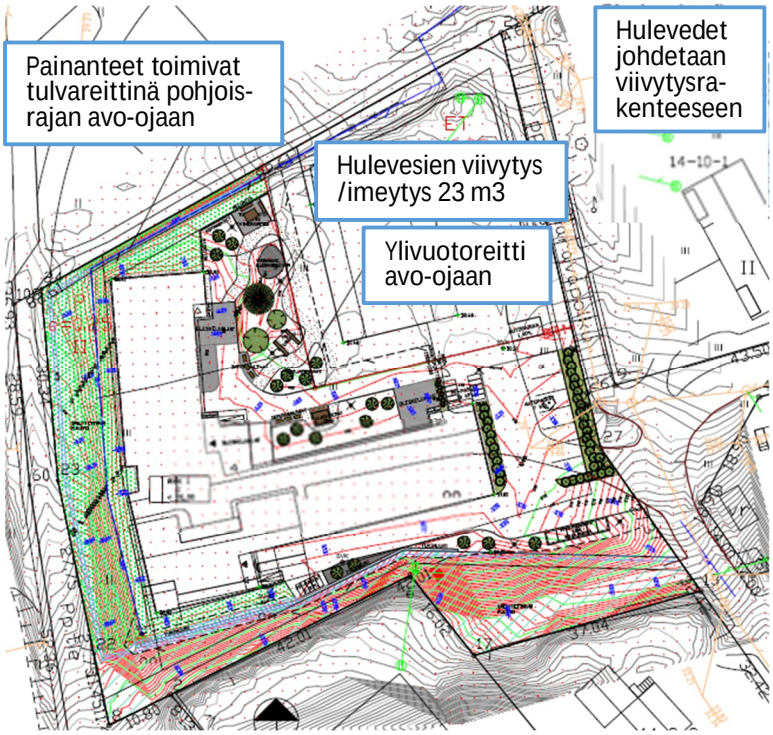
Osa-alueiden painoarvo vihertehokkuudessa P-tontilla %

- Ekologisuus
- Toiminnallisuus
- Maisema-arvo
- Kunnossapito
- Hulevesien hallinta

Arco 4.4.2023

Vihertehokkuus

Kaavan vaatimus on 0,9. Pihasuunnitelman vihertehokkuus on 1,2. Palvelutalon piha ulottuu sopimuksella osittain ET-tontin puolelle. Vihertehokkuuslaskelmassa on huomioitu vain palvelutontti. Pihasuunnitelmassa on esitetty alustavat säilytettävän puuston alueet. Säilytettävien puiden määrää ei ole huomioitu laskelmassa, sillä ne kartoitetaan jatkosuunnittelussa. (Arco 4.4.2023)



Hulevesisuunnitelma. Morena 14.4.2023

Hulevesisuunnitelma

Vantaalla on tehty hulevesiohjelma (2009, Tila 19.4.2023) ja hulevesien hallinnan toimintamalli (2014). Hulevesien viivyttämisestä määrätään rakennusjärjestyksessä (2010).

Tontin vettä läpäisemättömillä pinnoilla syntyvät hulevedet kerätään tontin sisäiseen hulevesijärjestelmään ja imeytetään tai viivytetään tontilla. Tämän jälkeen hulevedet puretaan pohjoisrajalla sijaitsevaan avo-ojaan tai kadun hulevesiviemäriin.

Muut tontilla syntyvät hulevedet viivytetään tai imeytetään nurmipainanteissa. Imeytymättömät vedet kerätään tontin sisäiseen hulevesijärjestelmään tai ohjataan tontin pohjoispuolen rajaojaan.

Tontille tuleva ulkopuolinen valunta ohjataan rakennuksen ohi tontin pohjoispuolen avo-ojaan tai kerätään tontin sisäiseen hulevesijärjestelmään.

Tontille rakennetaan hulevesiä varten viivytys- tai imeytysrakenteita vähintään 23,0 m3. Rakenteena käytetään vihertehokkuuslaskelman mukaisesti viherkattoa ja imeytyspainanteita. Rakenteet suunnitellaan tyhjentymään tontin pohjoispuolen avo-ojaan tai kadun hulevesiviemäriin.

Perumaan kelpoisuus hulevesien imeyttämiseen selvitetään jatkosuunnittelussa. Viivytysrakenteet mitoitetaan tyhjentymään viimeistään 12 tunnissa ja ne varustetaan hallitulla ylivuodolla.

Suunnitelmassa esitetyt viivytysrakenteiden tyypit ja paikat oat periaatteellisia. Viivytys- tai imeytysrakenteet ja putkistot esitetään tarkemmin rakennuslupavaiheessa. (Morena 14.4.2023)

Tekninen huolto

Uusi tontti liittyy nykyiseen kunnallistekniikkaan. Kaukolämpö tai maalämpö ja vähintään varaukset aurinkopaneeleille. Hulevedet viivytetään, mistä annetaan kaavamääräys.

Nimistö

Variston kaavanimistö johtuu vanhasta paikannimestä 1691 waristå Engen, waristo Nijtu. Nimi on suomalaisperäinen ja on tarkoittanut keskiaikaisen Hämeenkylän (1533 Tauesteby) laajaa yhteistä niittyä, jossa on ollut latoja. Nimen etymologia on hämärä. Ulpu Lehti (1977) esitti nimen johtuvan varastoista, mutta ei selittänyt vokaalinmuutosta. On myös keskiaikaisia Varis-nimiä.

Haravakuja, alkuosa oli 1946 Rinnetie, 1975 nykyinen nimi. Espoossa ja Helsingissä on sama nimi. *Suovatie*, 1946 Santatie, 1966 Hiekkatie, 1974 nykyinen nimi. Santa on paikallismurretta. *Ulkoniitynkuja*, 1933 Hämeenkyläntie, 1958 Vanha Hämeenkyläntie, 1975 nykyinen nimi. *Ulkoniitynpolku* karttaan 1979.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Melu

Suunnitellun maankäytön tiemeluennustetilanteen suurimmat julkisivujen keskiäänitasot ovat päivällä 69 dB ja yöllä 61 dB, jolloin suositeltu ääneneristävyys asuin-, potilas- ja majoitustiloissa on 34 dB. Pihan oleskelualueelta vaadittavat äänitasot päivällä 55 dB ja yöllä 50 dB täyttyvät pihan pohjoispuolelle rakennettavalla 4,0 metrin korkuisella meluaidalla.

Nyt suunniteltu maankäyttö on mitoittavampi tilanne kuin Variston eritasoliittymän rakentamisen jälkeen, koska eritasoliittymän tilavaraussuunnitelmaan sisältyy 5,0 metriä korkea meluaita. Variston eritasoliittymän toteuduttua ennustetilanteen suurimmat julkisivujen keskiäänitasot ovat päivällä 57 dB ja yöllä 49 dB, jolloin suositeltu ääneneristävyys asuin-, potilas- ja majoitustiloissa olisi 22 dB. Ympäristöministeriön asetus edellyttää kuitenkin vähintään 30 dB:n ääneneristävyyttä.



Variston eritasoliittymän aluevaraus-suunnitelma (2010).

5 metriä korkea melueste.

Lentomelutason Lden 55–60 dB (tontilla 56 dB) ja laskeutumisvyöhykkeen ääneneristävyysvaatimus on 35 dB, joten lentomelu mitoittaa ääneneristävyyden. Ääneneristävyysmääräys lento- ja tiemelua vastaan on asuintiloille ΔL 35 dB sekä toimisto- ja vastaaville työtiloille ΔL 32 dB.

Meluselvitys on erillisenä liitteenä. (A-insinöörit 29.9.2023)

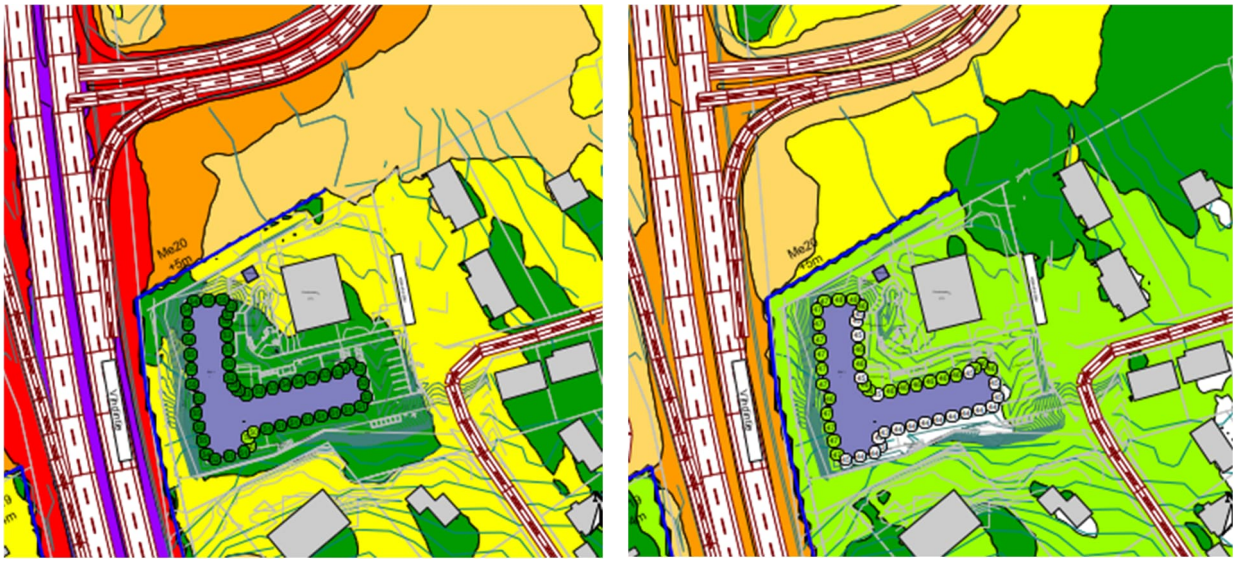
Julkisivun tiemelutasot ja tiemelun torjunta pihan oleskelualueella:



Ennustetilanne ilman meluaitaa, päivä (klo 7–22) ja yö (22–7). A-Insinöörit 29.9.2023



Ennustetilanne, 4 m korkea melueste pihan pohjoispuolella, päivä ja yö. A-Insinöörit 29.9.2023



Ennustetilanne, Variston eritasoliittymä, tiesuunnitelman mukainen 5 m korkea melueste, päivä ja yö.
A-Insinöörit 29.9.2023

–45 45–50 50–55 55–60 60–65 65–70 70–75 75– dB

Ilmanlaatu

Ilmanlaatuselvityksessä mallinnettiin ennusteliikenteellä kaksi tilannetta: nykyinen maankäyttö ja tilanne, jossa Variston eritasoliittymä on valmistunut. Laskennassa huomioitiin liikenteestä ja tien pinnasta aiheutuvat päästöt. Merkittävin päästölähde on Vihdintien liikenne.

Pitoisuudet alittavat ilmanlaadun raja-arvot (VNa 79/2017) kaikissa mallinnettuissa tilanteissa. WHO:n suositukset kuitenkin ylittyvät vuosikeskiarvona pienhiukkasten ja typpidioksidin osalta. Ilmanlaatuselvitys on erillisenä liitteenä. (A-insinöörit 13.9.2023)

Hoivakodin ilmanvaihto ja tarvittava viilennys hoidetaan koneellisesti suodatetusti. Ympärivuorokautisissa palvelukodeissa tuuletusikkunoita ei avata omatoimisesti asunnon viilentämiseen, vaan sisäilmaluokka S2 saavutetaan ilman huoneiden tuuletusikkunoiden käyttöä.

Ympäristön laadusta annettavat kaavamääräykset

Asemakaavassa annetaan kaavamääräyksiä julkisivuista, pihasta, meluntorjunnasta, ilmanotosta ja suodatuksesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien viivytyksestä. Tontin pohjoisosan meluaidan korkeudeksi määrätään 4,0 metriä. Ääneneristävyydestä ja hulevesistä määrätään myös rakennusjärjestyksessä.

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Tontti rakennetaan ja piha istutetaan. Tonteilla ei ole inventoituja arvokkaita luontokohteita. Kaavamuutos ei heikennä hulevesien luonnonmukaista hallintaa verrattuna nykytilanteeseen, koska suurin osa tontin alasta jää rakentamatta ja tontilla kielletään asfalttipäällyste.

Vaikutukset kaupunkirakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaava täydentää Vihdintien suunnan kaupunkirakennetta. Tiivistäminen, täydentäminen ja uudistaminen ovat yleiskaavan pääperiaatteita. Rakentaminen sijoittuu teollisuus- ja pientalotonttien naapuriin vajaasti rakennetulle tontille, jonka käyttämätön rakennusoikeus hyödynnetään. Tontilta puretaan rivitalo. Tontit liittyvät valmiiseen katuun ja valmiiseen kunnallistekniikkaan.

Liikenteelliset vaikutukset

Rivitalon liikenne 4 ap poistuu. Hoivakoti tarvitsee 8 ap ja laitetilan huolto nykyiset 2 ap. Näiden vähäinen liikenne mahtuu hyvin katuverkolle. Kaava tukeutuu myös viiteen bussilinjaan.

Sosiaaliset vaikutukset

Kaava vastaa yksityiseen hoivakotitarpeeseen, jolle on suuri kysyntä.

Ilmastovaikutukset

Rakentaminen ja rakennusten käyttö tuottavat kasvihuonepäästöjä, mutta tonteilla voidaan hyödyntää kaukolämpöä, aurinkoenergiaa ja maalämpöä. Vihertehokkuuden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä.

Resurssiviisaus

Hanke hyödyntää vajaasti rakennettua tonttia sekä nykyistä katua ja kunnallistekniikkaa. Resurssiviisauteen pyritään eri keinoin rakennuksen hankesuunnittelusta toteutukseen asti.

Energiatehokkuus: Kohteessa käytetään joko Vantaan Energian kaukolämpöä tai vaihtoehtoisesti maalämpöä. Kohteeseen tulee vähintään varaukset aurinkopaneeleille, mikäli niitä ei asennettaisi vielä rakennuksen käyttöönottovaiheessa. Rakennuksen tontille sijoittuminen takaa myös passiiviset jäähdytysratkaisut ilmansuuntien ja sisäpihan katosten ansiosta.

Materiaalit ja hiilijalanjälki: Suunnitelmassa suositaan puupohjaisia materiaaleja, joiden hiilijalanjälki on pienempi kuin betonin. Kaavamääräysten mukaisesti rakennuksen julkisivut ovat tiiltä ja puuta, jotka molemmat ovat kestäviä materiaaleja. Puu on myös uusiutuva raaka-aine. Materiaalien, ratkaisujen ja energiatehokkuuden ansiosta hiilijalanjälki tulee pysymään kohtuullisena.

Vihersuunnittelu ja hulevedet: Alustavan pihasuunnitelman perusteella viherkertoimeksi saadaan 1,2, joka ylittää asetetun vaatimuksen 0,9. Tontilla olevat puut pyritään säilyttämään etenkin tontin etelä- ja länsipuolilla. Biodiversiteetti on huomioitu mm. säilyttämällä luonnonmukaisia alueita, monipuolisella kasvillisuudella sekä pohjoispuolen katoksen niittykatolla. Hulevedet viivytetään ja imeytetään kokonaisuudessaan tontilla. Päällysteissä suositaan läpäiseviä materiaaleja.

Jätteiden hallinta: Maarakentamisessa pyritään käyttämään kierrätysmateriaaleja kuten betonimursketta, joka ideaalitapauksessa saadaan tontilta purettavasta rakennuksesta. Isohko tontti mahdollistaa maamassojen tilapäisen varastoinnin, jonka avulla maakaatopaikalle vietävien massojen määrää pyritään minimoimaan.

Elinkaari: Suunnittelussa otetaan huomioon rakennuksen koko elinkaari. Esimerkiksi käytön aikaiset kustannukset, kuten ylläpidon vaatimat elementit ja toiminnot, suunnitellaan jo ennalta. (Arco 4.4.2023)

Kaavan laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon, palveluihin ja ilmastoon ovat hyvin vähäisiä ja ne on tutkittu yleiskaavassa.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus. Hoivakodin toteuttaa Hoivatilat Oyj.
Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla.

Kaavatyöhön osallistuneet		
Vantaan kaupunki		
Asemakaavoitus	aluearkkitehti	Timo Kallaluoto
	asemakaava-arkkitehti	Annakaisa Haanpää
	asemakaava-arkkitehti	Anna Hakamäki
	asemakaava-arkkitehti	Anders Hedman
	kaavoitusinsinööri	Mikko Järvi
	kaavatekninen koordinaattori	Marko Hoffren
	kaavoituskoordinaattori	Ritva-Leena Kujala
Kiinteistöt ja tilat	kiinteistökehityspäällikkö	Tomi Henriksson
	tonttipäällikkö	Armi Vähä-Piikkiö
	tontti-insinööri	Juho Lumme
Kadut ja puistot	liikenteen alueinsinööri	Teemu Vihervaara
	liikenneinsinööri	Santtu Bussian
	liikenneinsinööri	Pirjo Salo
	liikenneinsinööri	Marjut Viljanen
	suunnitteluinsinööri	Elina Kettunen
	suunnitteluinsinööri	Antti Auvinen
Rakennusvalvonta	lupa-arkkitehti	Mikael Ström
	tarkastusinsinööri	Tuire Pölkki
Yleiskaavoitus	maisema-arkkitehti	Elina Ekroos
	yleiskaavasuunnittelija	Anna-Mari Kangas
Ympäristökeskus	ympäristösuunnittelija	Jarmo Honkanen
	ympäristösuunnittelija	Jouni Ahtiainen
Elisa Oyj		Jan Tallqvist
Hoivatilat Oyj	hankekehityspäällikkö	Antti Heiskanen
Arco Architecture Company Oy*	arkkitehti	Markku J. Ranne
	arkkit. yo	Heikki Kilpijoki
	arkkitehti	Anni Myllymäki
A-insinöörit*	akustiikkasuunnittelija	Muska Mäki
	projektipäällikkö	Tuukka Lyly
	suunnittelupäällikkö	Perttu Kriikku
	ympäristöinsinööri	Riku Kanala
Morena Oy*	geosuunnittelija	Matti Kauppi

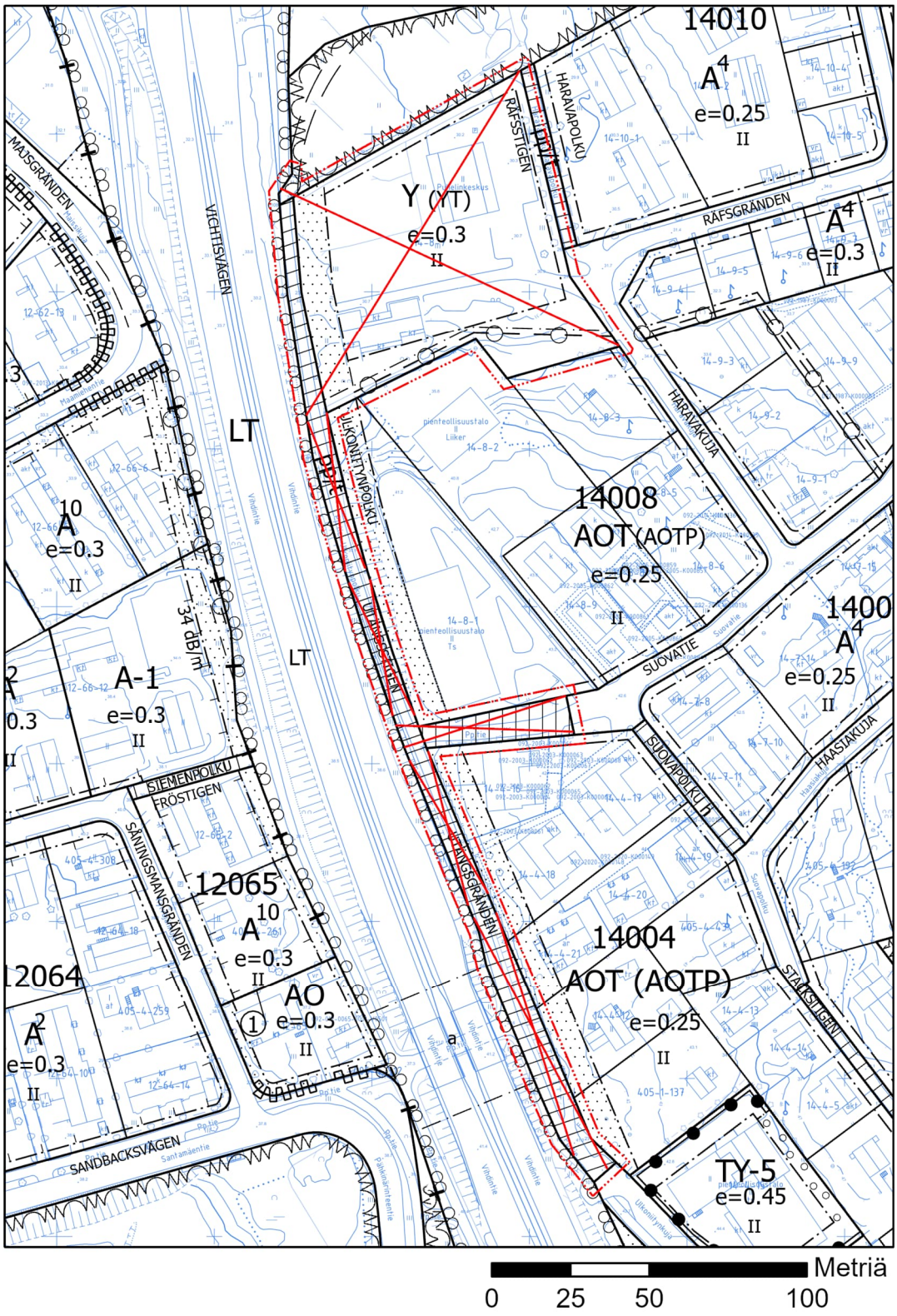
*) Hoivatilat Oyj:n konsultteja.

Vantaa 24.10.2023

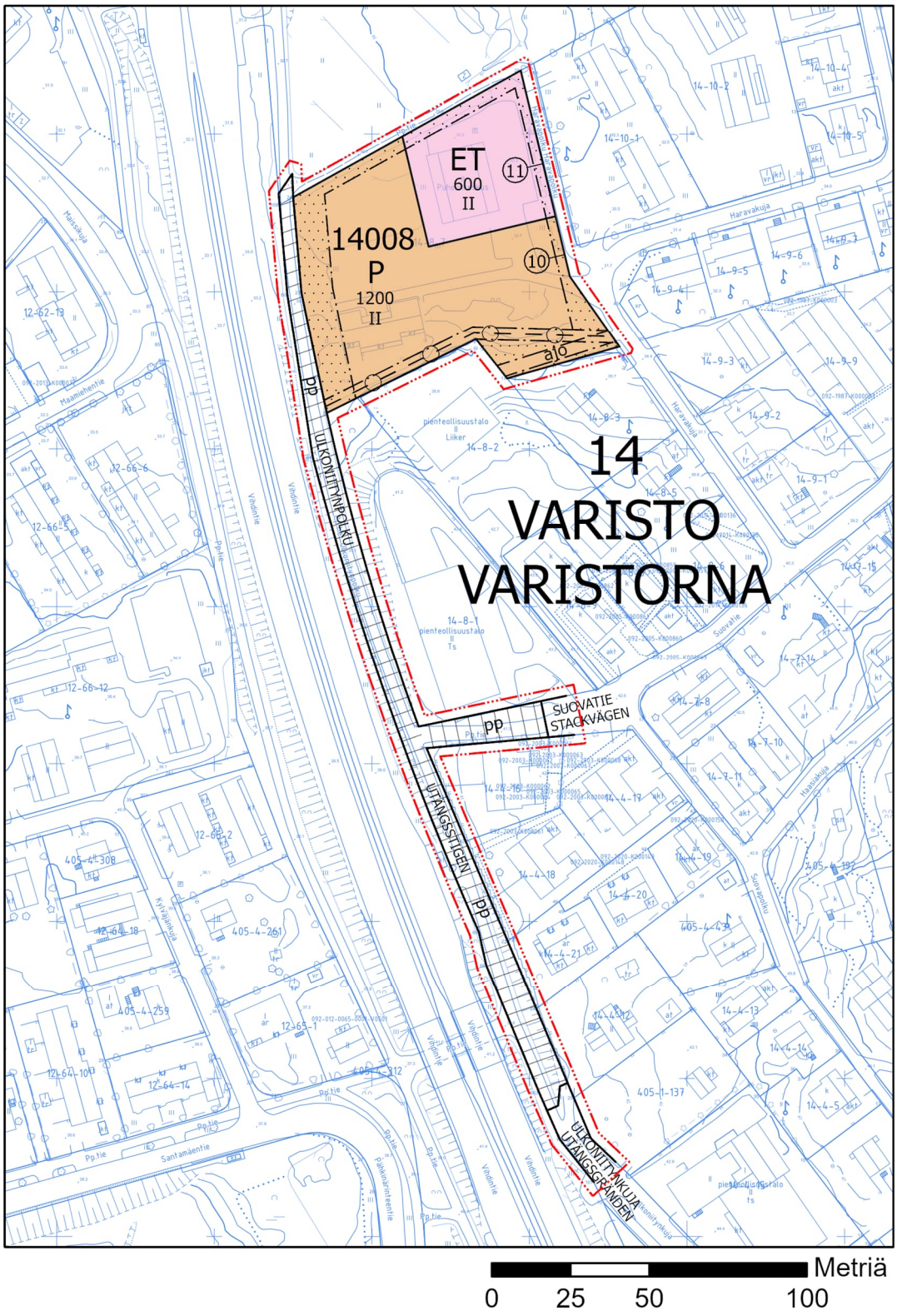
VANTAAN KAUPUNKI
Länsi-Vantaan asemakaavoitus

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, p. 050 312 2132

Poistettavat merkinnät



Asemakaavan muutosehdotus



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002530	24.10.2023

Vantaan kaupunki

HARAVAKUJA 6 JA ULKONIITYNPOLKU

Kaupunginosa 14, Varisto

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 14008 sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 14008.

1:2000

Vanda stad

RÄFSGRÄNDEN 6 OCH UTÄNGSSTIGEN

Stadsdel 14, Varistorna

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 14008 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 14008.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

P

Palvelurakennusten korttelialue.

Rakennusoikeus

Korttelialueelle saa sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluja, kuten erityis- ja palveluasuntoja, hoivakodin asuntoineen ja hoitolaitoksen, ei kauppaa.

Arkkitehtuuri

Rakennuksissa tulee olla harmaa pulpettikatto ja avoräystäät.

Julkisivumateriaalin tulee olla etelään, länteen ja pohjoiseen paikalla muurattu tiili, pihalle puu.

Saumojen tulee olla tiilen värisiä, paitsi punatiilen kanssa voi olla harmaat saumat.

Julkisivut tulee jakaa väripintoihin Vihdintien suuntaan 6,0 ja 12,0 metrin välein, pihan suuntaan vähintään 6,0 metrin välein, ja aidat vähintään 5,0 metrin välein.

Myös sisätiloissa tulee käyttää eri värejä.

Kulmahuoneissa ja kulmaoleskelutiloissa tulee olla näkymät kahteen suuntaan.

Meluntorjunta

Ääneneristävyyden lento- ja tiemelua vastaan on oltava asuintiloissa vähintään ΔL 35 dB sekä toimisto- ja vastaavissa työtiloissa vähintään ΔL 32 dB.

Tontilla on huolehdittava siitä, ettei tieliikennemelun keskiäänitaso LAeq ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.

Asuintilojen tuloilmanotto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle Vihdintiestä ja varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Piha

Piha-alueet tulee toteuttaa luonnonmukaisina ja kasvillisuudeltaan monilajisina alueina, joille istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, kukkivia pensaita, perennoja, varpuja ja kunttaa.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för servicebyggnader.

Byggnadsrätt

På kvartersområdet får placeras allmänna och privata service, såsom special- och servicebostäder, vårdhem med därtill anslutande bostäder och serviceanstalten, inte handeln.

Arkitektur

Byggnaderna ska ha grå pulpettak och öppna takfot.

Fasadmaterialen ska vara av på platsen murad tegel mot söder, väster och norr och av trä mot gården.

Fogarna ska vara i teglets färg, förutom med rött tegel kan det finnas grå fogar.

Fasader ska delas in i färgytor i riktning mot Vichtisvägen var 6,0 och 12,0 meter, i riktning mot gården minst var 6,0 meter, och staket minst var 5,0 meter.

Olika färger ska också användas i inredningen.

Hörnrum och hörnvardagsrum ska ha utsikt åt två väderstreck.

Bullerbekämpning

Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostadsutrymmen minst ΔL 35 dB och i kontors- och motsvarande arbetsutrymmen minst ΔL 32 dB.

På tomten ska det säkerställas att den genomsnittliga ljudnivån LAeq av vägtrafikbuller i de för rekreation avsedda gårdsområdena inte överstiger 55 dB dagtid och 50 dB nattetid.

Bostädernas luftintag ska placeras så långt som möjligt från Vichtisvägen och förses med filtrering enligt lokalens användningsändamål.

Gårdsplan

Gårdsområdena ska förverkligas som ett område med naturlig och mångsidig växlighet, där det planteras olika slag av träd, blommande buskar, perenner, ris och kuntta som beaktar årstidernas växling.

	Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9.	Grönеffektivitetet ska vara minst 0,9.
	Ulkoilu- ja oleskelupiha tulee rajata 4,0 metriä korkealla meluaidalla Vihdintien ja pohjoisen suuntaan. Meluaita tulee istuttaa pihan puolelta köynnöksin.	Frilufts- och fritidsgården ska avgränsas av ett 4,0 meter högt bullerstaket mot Vichtisvägens riktning och norrut. Bullerstaketet ska planteras på sidan av gården med slingerväxter.
	Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, muuttaa maanpinnan tasoa eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer, ändras marknivån eller planteras träd och djuprotade buskar.
	Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
	Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
	Tontin kautta on ajoyhteydet tonteille 2 ja 11.	Det finns körförbindelser till tomt 2 och 11 genom tomten.
	Autopaikat saa järjestää tontin rajoista riippumatta.	Bilplatser får anordnas oavsett tomtens gränser.
	Autopaikkoja on varattava vähintään 1 autopaikka / 150 k-m².	Bilplatser ska reserveras minst 1 bilplats / 150 m²-vy.
ET	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.**	**Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.**
	Istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita.	Den del av området som ska planteras ska ha träd och buskar.
	Tontille ajo tulee järjestää Haravakujalta P-korttelialueen kautta.	Körning till tomten ska ordnas från Räfsgränden via P-kvartersområdet.
	Autopaikkoja on varattava vähintään 2 autopaikkaa.	Bilplatser ska reserveras minst 2 bilplats.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
10	**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.**
14	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VARI	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
14008	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
SUOVATIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1200	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Katu.	**Gata.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{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	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	05.04.2023
Kaavan nimi	002530 Varisto 14 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	03.02.2023
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002530
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,9337	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,9337

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,9337**	**100,0**	**1800**	**0,19**	**0,0000**	**-152**
A yhteensä						
P yhteensä	0,4781	51,2	1200	0,25	0,4781	1200
Y yhteensä	0,0000		0		-0,6506	-1952
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0025	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,2831	30,3	0		0,0025	0
E yhteensä	0,1725	18,5	600	0,35	0,1725	600
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,9337**	**100,0**	**1800**	**0,19**	**0,0000**	**-152**
A yhteensä						
P yhteensä	0,4781	51,2	1200	0,25	0,4781	1200
P	0,4781	100,0	1200	0,25	0,4781	1200
Y yhteensä	0,0000		0		-0,6506	-1952
Y	0,0000		0		-0,6506	-1952
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0025	0
VP	0,0000		0		-0,0025	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,2831	30,3	0		0,0025	0
Kadut	0,0351	12,4	0		0,0351	0
Kev.liik.kadut	0,2480	87,6	0		-0,0326	0
E yhteensä	0,1725	18,5	600	0,35	0,1725	600
ET	0,1725	100,0	600	0,35	0,1725	600
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

ASEMAKAAVAMUUTOS 002530 HARAVAKUJA 6 JA ULKONIITYNPOLKU, VARISTO

Kaupunginhallitus 22.5.2023 päätti pyytää kaavaan tarvittavat lausunnot.
Lausuntoja pyydettiin ja saatiin yksi.

Lausuja	Lausunnon tiivistelmä	Tarkistukset
NRO 1 **Uudenmaan ELY-keskus**	Melulta suojattuja oleskelualueita tulee olla riittävästi ja asuntojen tulee avautua myös suuntaan, jossa melutason ohjearvot täyttyvät. Varmistuttava, että viereisestä rakennuksesta ei aiheudu meluhaittaa.	Korotettu meluaitaa metrillä. Kaavaselostusta tarkistettu.

UUDENMAAN ELY-KESKUS

Lausunto

”**Ilmanlaatu ja meluntorjunta**

Kaava-alue on voimakkaan tieliikennemelun ja lentomelun (LDEN 55-60 dBA) alueella sekä lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeellä. Tieliikenne heikentää lisäksi ilmanlaatua alueella.

Kaavassa on annettu määräys ulko-oleskelualueiden suojaamisesta melulta. Kaavassa tulee kiinnittää huomiota siihen, että melulta suojattuja hiljaisia oleskelualueita on riittävästi ja asuinhuoneistot avautuisivat myös suuntaan, jossa VNP 993/1992 melutason ohjearvot täyttyvät. Kaavassa on syytä varmistua siitä, että alueen melusuojaus on riittävä myös tilanteessa, jossa Variston eritasoliittymä ja tiesuunnitelmassa ”Maantie 120 (Vihdintie) välillä Huopalahdentie -Kehä III (kt 50)” määritellyt meluntorjunnan ratkaisut eivät toteutuisikaan.

Kaavan valmistelussa tulee varmistua siitä, ettei --- talotekniikasta (ilmanvaihdon puhaltimet tms.) aiheudu meluhaittaa palvelukeskuksen alueelle.”

Vastine

Tarkistettu meluselvitys, jonka mukaan rakennusta ei tarvitse korottaa, vaan tontilla olevan meluaidan korottamisella 4 metriin saavutetaan pihan oleskelualueella alle 55 dB melutaso:

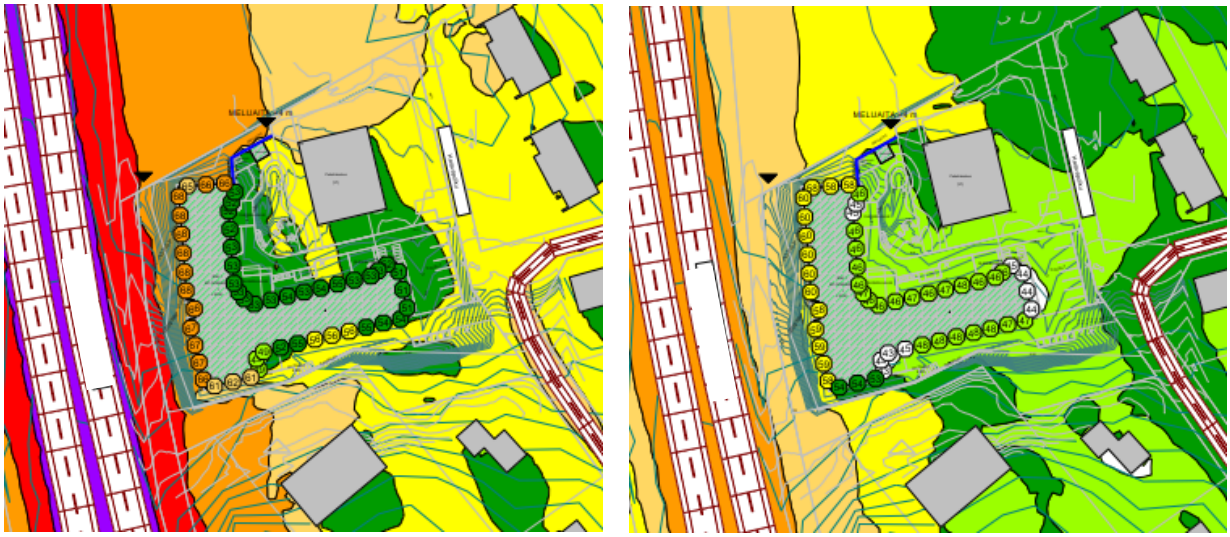


Ennustetilanne ilman meluaitaa, päivä (klo 7–22) ja yö (22–7). A-Insinöörit 29.9.2023



HYLÄTTY VAIHTOEHTO

Ennustetilanne, 3 m korkea melueste pihan pohjoispuolella, päivä ja yö. A-Insinöörit 23.3.2023



Ennustetilanne, 4 m korkea melueste pihan pohjoispuolella, päivä ja yö. A-Insinöörit 29.9.2023



Ennustetilanne, Variston eritasoliittymä, tiesuunnitelman mukainen 5 m korkea melueste, päivä ja yö.
A-Insinöörit 29.9.2023

–45 | 45–50 | 50–55 | 55–60 | 60–65 | 65–70 | 70–75 | 75– dB

Meluselvitys osoittaa, että 4,0 m korkealla meluesteellä saavutetaan pihan oleskelualueella alle 55 dB melutaso ilman Vihdintien (maantie 120) meluntorjuntaratkaisua.

Hoivakodin ilmanvaihto ja tarvittava viilennys hoidetaan koneellisesti suodatetusti.

Kaavamuutoksen hakija Hoivatilat Oyj on antanut lisäksi seuraavan vastineen:
”Vantaan Haravakujalle on suunnitteilla Ykköskotien ympärivuorokautinen palvelukoti, jolle on erityisen paljon tarvetta kyseisellä hyvinvointialueella. Kyseisellä palvelukodilla tarjotaan turvallinen ja nykyaikainen asumisympäristö nykyisille hyvinvointialueen asukkaille. Ykköskodeilla on yhteensä 90 palvelukotia ympäri Suomea. Ympärivuorokautisissa palvelukodeissa lähtökohtaisesti tuuletusikkunoita ei avata omatoimisesti asunnon viilentämiseen. Palvelukodeissa tavoitteena S2 sisäilmaluokka, joka saavutetaan ilman huoneiden tuuletusikkunoiden käyttöä.”

Viereisen rakennuksen laitemelu suuntautuu omalle tontille itään Haravapolun suuntaan, ei tulevalle palvelutontille.

Tarkistukset

Meluesteen korkeudeksi määrätään 3,0 metrin sijaan 4,0 metriä.

Kaavaselostuksessa esitetään tarkistetun meluselvityksen kuvat.

Kaavaselostukseen on lisätty ote hakijan vastineesta.

13 § **Asemakaavan muutos 002517 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, 62 Jokiniemi / Jokiniemen kampus / SP**

VD/4369/10.02.04.00/2022
SP/MYL/NIS/VIK

Jokiniemen kampusalueelle suunnitellaan uutta tiivistä kaupunkiympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille. Jokiniemenkadun ja radan väliselle alueelle sijoittuu yhteensä 107 700 kerrosneliömetriä uutta rakentamista. Pohjoisosaan sijoittuu yleisten rakennusten korttelialueelle pääosin oppimisen tiloja noin 35 000 k-m^2. Keskustatoimintojen korttelialueille (C) sijoittuu 72 700 k-m^2 toimisto-, liike- ja palvelutiloja, sekä asuntoja. Asumisen osuus voi enintään olla noin 27 000 k-m^2. Vantaan kaupunki on nostanut oppimiskampuksen valtuustokauden kärkihankkeeksi.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 62001–62005 ja 62034, virkistysaluetta sekä katu- ja liikennealuetta kaupunginosassa 62, Jokiniemi.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa kortteleita 62001–62005 sekä katu-, liikenne- ja virkistysalueita.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee korttelia 62001.

Alue sijaitsee Tikkurilan suuralueella Jokiniemessä, pääradan itäpuolella. Sijainti on Tikkurilan asemakeskuksen Dixin naapurissa. Alue rajautuu pohjoisessa Valkoisenlähteentiehen, idässä Jokiniemenkatuun, etelässä Eric von Rettigin puistoon ja lännessä junarataan. Rajaavat kadut ja puistot sisältyvät kaavamuutosalueeseen.

Hakija
Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Vantaan kaupunki omistaa alueen lukuun ottamatta raideliikennealuetta, jonka omistaa Väylävirasto/Suomen valtio.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluaineiston laatimiseen on osallistunut kaupungin palkkaamana konsulttina Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy ja alikonsulttina VSU Maisema-arkkitehdit Oy, WSP ja Ethica Oy konsulttina. Varsinainen kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta C. Aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Keskeisillä keskusta-alueilla maantasokerrosten tilojen tulee avautua kaupunkitilaan ja ne tulee osoittaa liike- ja toimitiloiksi. Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla kävelтävyys.
Alue on joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuvaa kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Alueen eteläreunaan on osoitettu virkistysalueyhteys.

Yleiskaavassa on näytetty raskaan raideliikenteen alue ja raitiotien linjaus ja tunneliosuus. Tikkurilan asema on valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema ja sen pohjoispuolella on seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue.

Asemakaavamuutos
Jokiniemen kampusalue on Tikkurilan aseman läheisyyteen, radan toiselle puolelle sijoittuva alue, jota nykyisellään käytetään pääasiassa liityntäpysäköintiin. Alueelle sijoittuu yksi oleva rakennus, suojeltu Villa Grönberg.

Jokiniemen kampusalueelle suunnitellaan uutta tiivistä kampusympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille. Se on samalla uutta monipuolista kantakaupunkia keskeisellä, helposti saavutettavalla ja näkyvällä paikalla pääradan varressa. Oppimiskampuksesta tulee edelläkävijä monin tavoin: muuntojoustavat ja monikäyttöiset tilat sekä laadukas oppimisen ympäristö, jossa luonto ja resurssiviisaus on otettu huomioon. Vantaan kaupunki on nostanut oppimiskampuksen valtuustokauden kärkihankkeeksi.

Tavoitteena on joustava kaupunkirakenne, joka sallii erilaisten toimintojen sijoittumisen alueelle. Siksi kaava-alue on varsinaista oppimiskampuksen Y-korttelia lukuun ottamatta merkitty keskustatoimintojen alueeksi, C. Joustavuuden vastapainoksi asemakaavassa määritellään alueen tärkeimmät laatutekijät, joilla varmistetaan onnistunut, viihtyisä ja omaleimainen alue. Näitä keinoja ovat julkisen kaupunkitilan rajaaminen selkeästi, vehreys, pintojen ja kalusteiden laatu sekä kaduntasokerrosten avoimuus ja aktiivisuus sekä katutilaa rajaavien rakennusten korkeatasoinen arkkitehtuuri julkisivukäsittelyineen. Rakennuksissa voikin sitten sijaita asuntoja, oppilaitoksia tai toimitiloja sen tarkemmin rajaamatta. Katujen varsille vaaditaan kuitenkin liiketilaa ja pelkän asumisen rakentaminen estetään kaavamääräyksin.

Oppimiskampus sijoittuu alueen pohjoisosaan lähelle olemassa olevia koulurakennuksia. Sinne sijoittuu kaupungin palveluista ainakin Tikkurilan lukion ja Varian uudisrakennukset sekä Kasvupalvelut. Toimitilat painottuvat suojaamaan aluetta sen meluisimmilla reunoilla, eli radan ja Valkoisenlähteen-tien puolella. Asuminen puolestaan sijoittuu pääosin alueen keskelle sekä Jokiniemenkadun varteen. Alueen eteläosaan voi sijoittua esimerkiksi korkealaatuista toimitilaa.

Alueen sijainti ja yhteydet tarjoavat mahdollisuuden autottomaan elämäntyyliin. Suunnittelualuetta kehitetään Tikkurilan keskustan jatkeena pääsääntöisesti kävely-ympäristönä, jossa kaikkialle pääsee esteettömästi kävellen ja pyöräillen. Autoliikenne kulkee Jokiniemenkadulla, josta on linjattu tarvittavat yhteydet alueelle. Pysäköintilaitokset sijoittuvat Jokiniemenkadun ja radan varteen.

Toimintojen mitoituksessa varaudutaan siihen, että Jokiniemenkadun ja radan väliselle alueelle sijoittuu oppimisen tiloja enintään 35 000, keskustatoimintoja 71 300 kerrosneliömetriä. Siitä asuntojen osuus vaihtelee välillä 12 000–26 000 kerrosneliömetriä, jolloin toimisto-, liike- ja palvelutiloille jää jäljelle noin 46 000–59 000 kerrosneliömetriä. Yhteensä rakentamista tulee noin 106 300 kerrosneliömetriä.
Koko alueelle on esitetty kahta pysäköintitaloa, joihin mahtuu vajaat 800 autoa. Lisäksi liityntäpysäköintiin jää edelleen raideliikennealueelle yli 200 maantasopaikkaa. Pyörille tulee alueelle noin 2500 pysäköintipaikkaa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 27.4.2022.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 10 kappaletta. Merkittävimpänä nousi esiin Väyläviraston kanta

lisäraidevarauksiin ja Santaradan siirtoon sekä liityntäpysäköinnin tarpeeseen. Myös radan vaikutukset tulevaan rakentamiseen tulivat esille.

Hankkeesta järjestettiin 17.5.2022 TeamsLive-asukastilaisuus.

Viranomaisneuvottelu
MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu on pidetty 7.9.2022.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu lähes kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa 106 300 kerrosneliömetriä, josta uutta asuntokerrosalaa (enimmillään 26 000 k-m^2, n. 560 asuntoa), viiteen keskustatoimintojen kortteliin voi sijoittua työpaikkoja yhteensä 46 000–59 000 k-m^2 asumisen osuudesta riippuen.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 21.3.2023 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 21.3.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002517 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi / Jokiniemen kampus,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 § 6

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 21.3.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002517 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi / Jokiniemen kampus,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

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

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023 § 6

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 21.3.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002517 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi / Jokiniemen kampus,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsenet Pekka Virkamäki ja Janne Hartikainen poistuivat yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian palauttamista valmisteluun seuraavin perustein: ”Kaava-alueella C, Keskustatoimintojen korttelialueilla, tonteilla 62005 ja 62004, maamerkkien tulee olla vähintään 16 kerroksisia. Tämä tulee toteuttaa tehokkuutta kasvattamalla koko kaava-alueella ja suhteessa uuteen tehokkuuteen tulee nostaa myös pysäköintipaikkojen määrää.” Palautusehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun käsittelyosassa esitetyin perustein.

_____

Asemakaavaehdotukseen on tehty muutokset kaupunkiympäristölautakunnan 9.5.2023 tekemän palautuspäätöksen mukaisesti. Kortteleihin 62004 ja 62005 on lisätty rakennusalat 16-kerroksisille rakennuksille. Kerrosluvut on alleviivattu, joten niitä tulee noudattaa ehdottomasti. Korttelin 62004 rakennusoikeutta on nostettu 1 400 kerrosneliömetrillä yhteensä 14 400 kerrosneliömetriin. Tarvittavat uudet autopaikat saadaan sijoitettua korttelin 62005 pysäköintitaloon.
Kaavan kokonaisrakennusoikeus nousee 107 700 kerrosneliömetriin ja C-korttelien yhteenlaskettu rakennusoikeus 72 700 kerrosneliömetriin. Asumisen osuus voi olla enimmillään noin 27 000 kerrosneliömetriä.

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 § 14

Kaupunkisuunnittelujohtaja va:n esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 6.6.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002517 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi / Jokiniemen kampus,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsenet Janne Hartikainen ja Pekka Virkamäki poistuivat yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 21.6.–21.8.2023. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunkiympäristölautakunta päätti 6.6.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 13 ja saatiin kahdeksan kappaletta. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen, Finavian, TUKESin ja VR-Yhtymän lausuntoa ei saatu. Vantaan Energian, Keski-Uudenmaan Pelastuslaitoksen, HSY:n, HSL:n ja Vantaan kaupunginmuseon lausunnot eivät aiheuttaneet muutoksia kaavakarttaan tai selostukseen. Väyläviraston, Suomi-rata Oy:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntojen pohjalta tehtiin muutoksia kaavakarttaan ja -määräyksiin sekä selostukseen.

Tehdyt tarkistukset
Lausuntojen pohjalta on tehty tarkistuksia kaavakarttaan, jossa on nyt huomioitu Väyläviraston ja Suomi-radan vaatimukset rautatiealueen laajentamisesta siten, että radan ylläpitoon liittyvät sähköpylväät sijoittuvat LR-alueelle.
Melumääräyksiä on tarkistettu niin, että oleskeluparvekkeita koskeva melutasovaatimus on laajennettu koskemaan alle 65 dB:n melualueella sijaitsevia parvekkeita ja pihojen ja kattopihojen leikki- ja oleskelualueita. Hulevesimääräys laajennettiin koskemaan työmaa-aikaista hulevesien käsittelyä.
Näiden lisäksi päädyttiin poistamaan Y-korttelin läpi osoitettu yleiselle jalankululle varattu yhteysmerkintä, kun todettiin että uusi yhteys jää lopulta oppilaitoksen sisäiseen käyttöön, eikä ulkopuolisten pääsy sillalle ole toivottavaa. Lisäksi kaavakarttaan on lisätty piirustusteknisen virheen vuoksi pois jäänyt kadun nimi Grönberginkulku.
Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Kaavan lähtötietoihin, kohtaan 2.1.3 Rakennettu ympäristö: ympäristöhäiriöt lisätty ilman pienhiukkaspitoisuuksista sekä pilaantuneista maista kertovat osuudet. Kaavan liitemateriaaliaineistoon lisätään pilaantuneiden maiden sijoittumista kuvaava kartta.
Kaavan ilmastovaikutuksia on tarkasteltu KILVA-työkalun avulla ja täydennetty selostuksen ilmastovaikutuksia kuvaavaa osuutta

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
c) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 24.10.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002517 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi / Jokiniemen kampus.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 24.10.2023
- Lausunnot ja vastineet 24.10.2023

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaavasuunnittelija Seppo Niva, p. 050 302 9298
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002517

Päiväys
Datum

24.10.2023

Vantaan kaupunki
Jokiniemen kampus
Kaupunginosa 62, JOKINIEMI

Vanda stad
Ånäs campus
Stadsdel 62, ÅNÄS

Asemakaavan muutos
Kortteilit 62001-62005, 62034, sekä virkistys-, liikenne- ja katualueet.

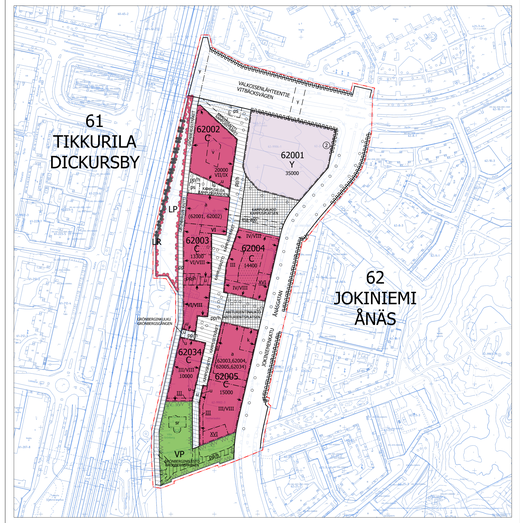
Ändring av detaljplanen
Kvarteren 62001-62005, 62034, samt rekreations-, trafik- och gatuområden.

Tonttijako ja tonttijaon muutos
Kortteli 62001.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen
Kvarteret 62001.

1:2000

1:2000


61
TIKKURILA
DICKURSBY
62
JOKINIEMI
ÅNÄS
62002
C
62001
Y
62003
C
62004
C
62034
62005
C
VP
LP
LR
K
AK
YM
LPA
LPY
61224
61223
61309
61212
61308
62006
62015
62016
62017
62018
62019
62020
62021
62022
62023
27600
ET
IV
VI
VIII
VIII/VIII
XVI
XVI
XVI

002517 JOKINIEMEN KAMPUS

JOKINIEMI



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 24.10.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002517. Kaavoitus on tullut vireille 27.4.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 62001–62005 ja 62034, virkistysalue sekä katu- ja liikennealuetta kaupunginosassa 62 Jokiniemi. (kumoutuvan asemakaavan korttelit 62001–62005, katu-, liikenne- ja virkistysalueet kaupunginosassa 62 Jokiniemi).

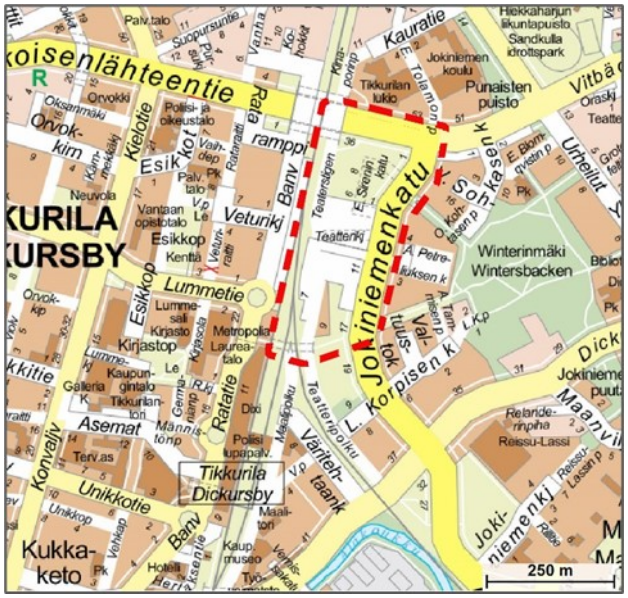
Tonttijako ja tonttijaon muutos

Kortteli 62001.

Jokiniemen kampusalueelle suunnitellaan uutta tiivistä kaupunkiympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille. Jokiniemenkadun ja radan väliselle alueelle sijoittuu yhteensä 107 700 kerrosneliömetriä rakentamista. Pohjoisosaan sijoittuu yleisten rakennusten korttelialueelle (Y) pääosin oppimisen tiloja 35 000 k-m². Keskustatoimintojen korttelialueille (C) sijoittuu 72 700 k-m² toimisto-, liike- ja palvelutiloja sekä asuntoja. Asumisen osuus voi enintään olla noin 27 000 k-m². Kampusalueelle suunnitellaan myös raitteja ja aukioita. Vantaan kaupunki on nostanut oppimiskampuksen valtuustokauden kärkihankkeeksi.

Kaavan laatijat: Tuuli Huhtala (040 1977963) ja Seppo Niva (050 3029298), Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunnittelualue sijaitsee Tikkurilan suuralueella Jokiniemessä, pääradan itäpuolella. Sijainti on Tikkurilan asemakeskuksen Dixin naapurissa. Alue rajautuu pohjoisessa Valkoisenlähteentiehen, idässä Jokiniemenkatuun, etelässä Eric von Rettigin puistoon ja lännessä junarataan.

Rajaavat kadut ja puistot sisältyvät kaavamuutosalueeseen.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Kaupunkiympäristön toimiala kilpailutti keväällä 2021 Jokiniemen kampusalueen suunnittelun.
- Suunnittelijaksi valittiin Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy ja alikonsulttina VSU Maisema-arkkitehdit Oy, WSP ja Ethica Oy.
- Konsulttisuunnitelma valmistui 22.3.2022.
- Maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 8.4.2022.

- Kaavoitus tuli vireille 27.4.2022 ja sai numeron 002517.
- Mielipiteet pyydettiin 31.5.2022 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 10 kappaletta.
- TeamsLive-asukastilaisuus järjestettiin 17.5.2022.
- Markkinavuoropuhelut rakennusalan toimijoiden kanssa järjestettiin vuoden 2022 syksyllä yhteisinä ja kahdenkeskisinä tapaamisina.
- Kaupunkiympäristölautakunta 21.3.2023 ja 18.4.2023 asemakaavaehdotus jätettiin pöydälle.
- Kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023; asemakaavaehdotus palautettiin valmisteluun. Lautakunta katsoi, että alueelle tulisi toteuttaa enemmän, ja korkeampaa, vähintään 16-kerroksista rakentamista sekä lisää pysäköintipaikkoja.
- Kaupunkiympäristölautakunta asetti 6.6.2023 asemakaavaehdotuksen nähtäville.
- Nähtävilläoloaikana 21.6.–21.8.2023 ei saatu yhtään muistutusta.
- Lausuntoja pyydettiin 13 lausunnonantajalta ja saatiin 8 kpl.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 3
2. Lähtökohdat ... 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 5
2.2 Suunnittelutilanne ... 15
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 22
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 22
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 22
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 24
3.4 Asemakaavaratkaisun vaiheet ja vaihtoehdot ... 26
4. Asemakaavan kuvaus ... 37
4.1 Kaavan rakenne ... 37
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 39
4.3 Aluevaraukset ... 39
4.4 Kaavan vaikutukset ... 45
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 58
4.6 Nimistö ... 58
5. Asemakaavan toteutus ... 59
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 59
7. Asemakaavan seurantalomake ... 60
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 62
9. Muu suunnitelma-aineisto ... 71

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Jokiniemen kampus, tärinä- ja runkomeluselvitys, A-Insinöörit, 30.8.2021.

- Jokiniemen kampus, stabilointirakenne, A-Insinöörit, 19.1.2022.
- Jokiniemen kampus, liikennemeluselvitys, A-Insinöörit, 20.1.2022.
- Jokiniemen kampusalue, konsulttityön loppuraportti, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy, VSU Maisema-arkkitehdit Oy, WSP ja Ethica Oy; 22.3.2022.

LUETTELO KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Jokiniemi, alueselvitys 061000. Kaupunkisuunnittelu 9.6.2004.
- Villa Grönberg, Rakennushistoriallinen selvitys ja nykytilan inventointi 1989; Korvenmaa, Tuominen, Vantaan kaupunginmuseon julkaisu 1/1992, Vantaan kaupunki C4:92.
- Jokiniemen alueen tulvaselvitys, FCG, 1.9.2010.
- Vantaan oppimiskampus, Työryhmän loppuraportti, Vantaan kaupunki, 8.1.2021.
- Jokiniemen kampusalue, Kaavataloudellinen kannattavuusselvitys, Realidea 10.2.2022.
- Tikkurilan kaavarunko 2020. Vantaan kaupunki, asemakaavoitus. 9.8.2021.
- Raiteisto ja maankäyttö Tikkurilan kohdalla, aiesopimus (RHK797), Ratahallintokeskus ja Vantaan kaupunki, 8.12.2008.
- Kartta pilaantuneista maista, 2004.

1. TIIVISTELMÄ

Jokiniemen kampusalue on Tikkurilan aseman läheisyyteen, radan itäpuolelle sijoittuva alue, jota nykyisellään käytetään pääasiassa liityntäpysäköintiin. Alueelle sijoittuu yksi oleva rakennus, suojeltu Villa Grönberg, jonka on suunnitellut arkkitehti Lars Sonck.

Jokiniemen kampusalueelle suunnitellaan uutta tiivistä kampusympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille. Se on samalla uutta monipuolista kantakaupunkia keskeisellä, helposti saavutettavalla ja näkyvällä paikalla pääradan varressa. Oppimiskampuksesta tulee edelläkävijä monin tavoin: muuntojoustavat ja monikäyttöiset tilat sekä laadukas oppimisen ympäristö, jossa luonto ja resurssiviisaus on otettu huomioon. Vantaan kaupunki on nostanut oppimiskampuksen valtuustokauden kärkihankkeeksi.



Näkymä alueelle lounaasta.

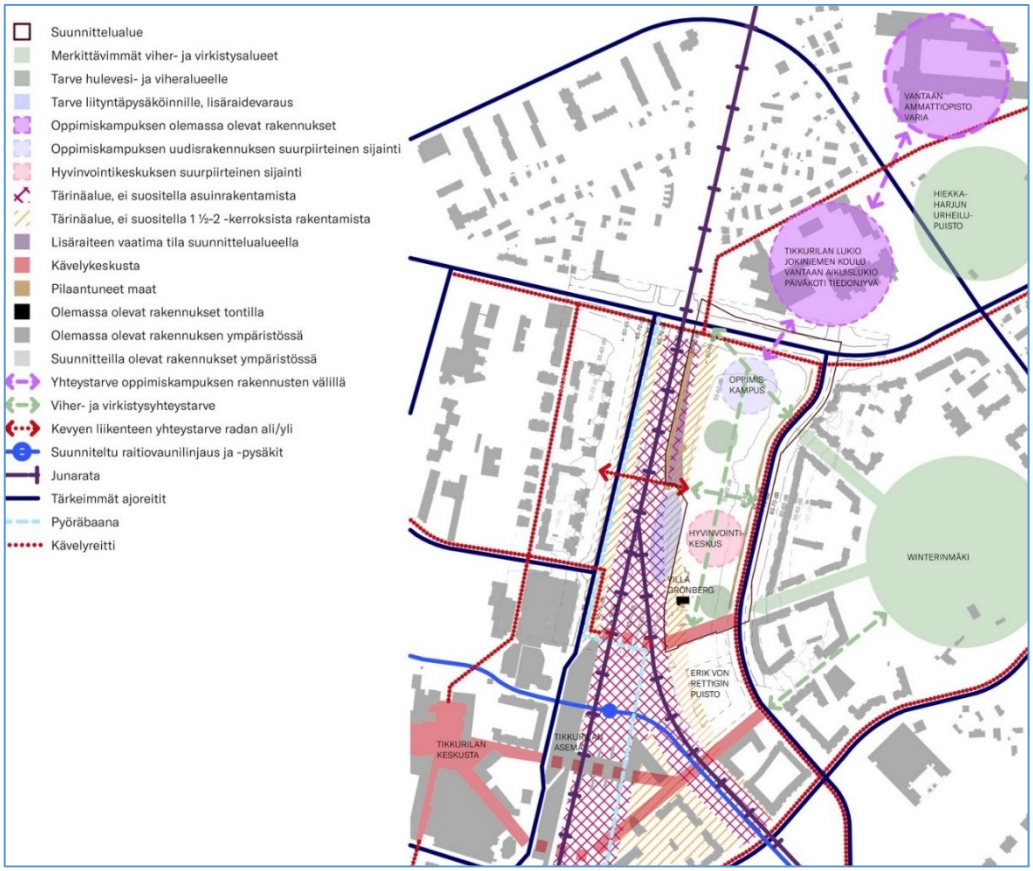
Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa joustava kaupunkirakenne, joka sallii erilaisten toimintojen sijoittumisen alueelle. Siksi kaava-alue on varsinaista oppimiskampuksen Y-korttelia

lukuun ottamatta merkitty keskustatoimintojen alueeksi, C. Joustavuuden vastapainoksi asemakaavassa määritellään alueen tärkeimmät laatutekijät, joilla varmistetaan onnistunut, viihtyisä ja omaleimainen alue. Näitä keinoja ovat julkisen kaupunkitilan rajaaminen selkeästi, vehreys, pintojen ja kalusteiden laatu sekä rakennusten katutason avoimuus ja aktiivisuus sekä katutilaa rajaavien rakennusten korkeatasoinen arkkitehtuuri julkisivukäsittelyineen. Rakennuksissa voikin sitten sijaita asuntoja, oppilaitoksia tai toimitiloja sen tarkemmin rajaamatta. Katujen varsille maantasoon edellytetään liiketilaa ja asumisen enimmäismäärä kortteleissa on rajattu.

Kaavatyön OAS-vaiheessa ja vuorovaikutuksessa on valmisteluaineistona käytetty kaupungin tilaamaa konsulttityötä Jokiniemen kampusalue (loppuraportti 22.3.2022). Konsultteina ovat olleet maankäytön osalta Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy, maisemasuunnittelun osalta Maisema-arkkitehtitoimisto VSU Oy, liikennesuunnittelun osalta WSP Oy sekä resurssiviisauden ja kiertotalouden osalta Ethica Oy. Konsulttityö laadittiin Vantaan kaupungin ohjauksessa.

Oppimiskampus sijoittuu alueen pohjoisosaan lähelle olemassa olevia Valkoisenlähteentien pohjoispuolella sijaitsevia koulurakennuksia. Uuteen Oppimiskampukseen sijoittuvat kaupungin palveluista ainakin Tikkurilan lukion ja Varian tilat. Vantaan kaupungin Kasvupalvelut sijoittuu naapurikortteliin. Keskustatoimintojen korttelit toimi- ja palvelutiloineen on sijoitettu alueen meluisimmille reunoille pääradan ja Valkoisenlähteentien varsille. Näin asuminen on mahdollista sijoittaa pääosin alueen keskelle sekä Jokiniemenkadun varteen. Alueen eteläosaan voi sijoittua esimerkiksi korkealaatuista toimitilaa. Suojeltavan rakennukseen, Villa Grönbergiin mahdollistetaan monipuolisesti julkisia tai yksityisiä palveluja. Tarkoitus on tehdä rakennuksesta yleisölle avoin.

Alueen sijainti ja yhteydet tarjoavat mahdollisuuden autottomaan elämäntyyliin. Suunnittelualuetta kehitetään Tikkurilan keskustan jatkeena pääsääntöisesti kävely-ympäristönä, jossa kaikkialle pääsee esteettömästi kävellen ja pyöräillen. Autoliikenne kulkee Jokiniemenkadulla, josta on linjattu tarvittavat yhteydet alueelle. Pysäköintilaitokset sijoittuvat Jokiniemenkadun ja radan varteen.



Analyysikartta suunnittelualueesta ja sen ympäristöstä. Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy.

Toimintojen mitoituksessa varaudutaan siihen, että Jokiniemenkadun ja radan väliselle alueelle sijoittuu oppimisen tiloja enintään 35 000 ja keskustatoimintoja 72 700 kerrosneliömetriä. Siitä asuntojen osuus vaihtelee välillä 13 000–27 000 kerrosneliömetriä, jolloin toimisto-, liike- ja palvelutiloille jää jäljelle noin 46 000–60 000 kerrosneliömetriä. Yhteensä rakentamista on osoitettu 107 700 kerrosneliömetriä.

Koko alueelle on esitetty kahta pysäköintitaloa, joihin mahtuu vajaat 800 autoa. Lisäksi liityntäpysäköintiin jää edelleen raideliikennealueelle yli 200 maantasopaikkaa. Pyörille tulee alueelle noin 2500 pysäköintipaikkaa.

Kaava-alueen kokonaispinta-ala on 7,29 hehtaaria ja aluetehokkuus on e=1,48.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaava-alue sijaitsee Tikkurilan suuralueella Jokiniemessä Tikkurilan asemalta koilliseen. Aluetta lännestä rajaava päärata määrittää aluetta ja erottaa sen Tikkurilan keskustasta. Alueen eteläosassa on vuonna 1936 rakennettu Villa Grönberg, joka on suojeltu asemakaavalla. Muilta osin alue on rakentamaton ja toimii pääasiassa väliaikaisena pysäköintialueena. Maaperästä on poistettu lyijyn saastuttamat pintakerrokset, joten alueen luontoarvot ovat vaatimattomat. Vantaan kaupunki omistaa maat, joskin radan vieressä on leveä kaistale valtion maanomistusta, jolla Väylävirasto varautuu uusiin raiteisiin pääradalla.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Jokiniemi sijoittuu Keravanjoen savilaaksoon ja siitä kohoavalle Hiekkaharjun selänteelle, jonka eteläisimmän kärjen muodostaa Winterinmäki. Komeiden mäntyjen peittämä mäki nousee suunnittelualueen itäpuolella kerrostalokortteleiden takana. Muualla alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole jäljellä. Kampusalue sijoittuu maisema- ja kaupunkikuvallisesti merkittävään kohtaan Tikkurilan sisääntulomaisemassa radan ja aseman suunnalta. Villa Grönbergin läheisyydessä on vehreämpää kasvillisuutta ja puustoa. Sen eteläpuolella sijaitseva Eric von Rettigin puistoakseli reitteineen johdattelee Winterinmäen suuntaan.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavoitettava alue on rakentamatonta. Pohjaveden pinta on korkealla ja pintamaiden kuorimisen takia maanpinta on noin metrin alueen alkuperäistä maanpintaa alempana. Suomen Ympäristökeskus (SYKE) on selvittänyt Keravanjoen tulva-alueita ja SYKE:n tulvakarttojen mukaan osa alueesta kuuluisi Keravanjoen tulva-alueeseen. Sitowisen tekemän tulvaselvityksen mukaan Keravanjoen tulva ei pinnankorkeuksien perusteella kuitenkaan pääse leviämään Jokiniemen alueelle niin laajalti kuin yleispiirteisissä tulvakartoissa on esitetty.

Alueella voi kuitenkin aiheutua haittoja poikkeuksellisten rankkasateiden aiheuttamista hulevesitulvista. Ongelmakohtia ovat katujen tasauksen notkopaikat, alikulut ja vastaavat ympäristöään alempana olevat paikat. Alueen kaksi ongelmallisinta kohtaa ovat rautatien alikulut (Valkoisenlähteentien alikulku ja Tikkurilan aseman pohjoinen alikulku).

Valkoisenlähteentien alikulkuun saattaa poikkeuksellisella rankkasateella kerääntyä huomattavia määriä vettä. Ajoradan peittyessä veden alle, jäävät kuitenkin kevyenliikenteenväylät vedenpinnan

yläpuolelle. Tulvivan huleveden ohjautumista alikulkuun on hyvin vaikea välttää, koska alikulun ympäristössä risteävät lähialueen päähulevesiviemärit, joiden uusi linjaaminen on käytännössä mahdotonta.

Tikkurilan aseman pohjoisen alikulun ongelmat saadaan hallintaan nostamalla alikulkuun idästä laskevan kevyenliikenteenväylän tasausta, mikä estää tulvavesien ohjautumisen maanpintaa pitkin. Tarvittava korkeusasema on noin +18.40. Koska Jokiniementien tasauksessa on tällä kohtaa notko, tulvavesi muodostaa alueelle lammikon, joka leviää Jokiniementietä pohjoiseen ja etelään sekä myös itään, asuinkortteleiden väliselle istutusalueelle. Suositeltavaa olisi myös muuttaa alikulun kuivatusjärjestelyjä siten, että alikulun ja välittömän lähialueen kuivatusvedet johdettaisiin etelään, poispäin tulvaherkästä Jokiniementien hulevesiviemäristä. Tämä onnistuisi esimerkiksi alikulun sadevesipumppaamon paineviemärin uudella linjauksella.[1]

Alue ei ole pohjavesialuetta.

Maaperä

Maaperä alueella kuuluu Hiekkaharjun rantamuodostumaan, jossa hiekkakerroksen välissä on 0–3 metrin paksuinen pehmeä savikerros. Saven alapuolella on pohjavettä sisältävä löyhä hiekka- tai sorakerros. Kalliopinnan arvioidaan olevan yli 15 m syvyydellä maanpinnasta. Rakennuksen kantavat rakenteet suositellaan perustettaviksi paaluilla kovaan pohjaan.

Maaperän pituuspoikkileikkausten perusteella alueen pohjoisreunalla pehmeät maakerrokset ovat keskimäärin noin 8 metrin paksuisia ja eteläosalla noin 6 metrin paksuiset.[2]

Topografia

Alue on hyvin tasainen, mutta viettää etelää ja Keravanjokea kohti. Pintamaiden poiston takia maanpinta on alkuperäistä maanpintaa noin metrin verran alempana.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilan suuralueella asui vuoden 2021 alussa 46 200 henkeä. Väestö on kasvanut vuodesta 2011 lähes 10 000:lla ja asukasmäärän ennustetaan kasvavan vuoteen 2031 mennessä lähes 7 000:lla. Jokiniemen väestö on kasvanut 5000:sta 6300:aan ja sen ennustetaan kasvavan noin 1 100 hengellä seuraavan 10 vuoden aikana.

Jokiniemen väestö on kansainvälistä, sillä neljäsosa on taustaltaan vieraskielistä. Nuorten ja nuorten aikuisten osuus on suuri, sillä 16–29-vuotiaiden osuus on 29 %, kun se koko Vantaalla on 19 %. Ikäjakauma selittää myös yksin asuvien suurta osuutta. Yli puolet on yhden hengen talouksia. Työllisten osuus on keskimääräistä suurempi, mutta tulotaso puolestaan alempi kuin keskimäärin Vantaalla.[3]

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja, mutta alueen Jokiniemenkadun toisella puolella on asuinkerrostalokortteleita. Jokiniemessä 49 % asuntokannasta on kerrostalokaksioita. Koko Vantaalla luku on 34 %. Asuntotuotanto oli ennen vuotta 2000 vuokra-asuntopainotteista, mutta on sen jälkeen tasapainottunut omistusasuntojen suuntaan.[4]

---

[1] Jokiniemen alueen tulvaselvitys, FCG, 1.9.2010.

[2] Jokiniemen kampus, stabilointirakenne, A-Insinöörit, 19.1.2022.

[3,4] Tilastot ja tutkimukset | Vantaa

Sosiaalinen ympäristö

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen ja lapsettomat avopariperheet. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanutta, mikä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen.

Palvelut ja työpaikat

Jokiniemen julkiset palvelut ovat kohtuulliset. Alueella on kokonainen keskittymä eriasteisia koko Tikkurilaa ja laajemminkin Vantaata ja pääkaupunkiseutua palvelevia kouluja. Myös päivähoitopalveluja on yli alueen oman tarpeen. Hiekkaharjun urheilupuistossa on mahdollisuudet urheilukentän lisäksi golfiin, tennikseen, sulkapalloon tai squashiin. Kaupalliset palvelut ovat niukat. Jokiniemeläiset tukeutuvat pääosin Tikkurilan palveluihin.

Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Tikkurilan suuralueen työpaikoista suurin osuus sijoittui tukku- ja vähittäiskauppaan. Terveys- ja sosiaalipalvelut, teollisuus, kuljetus ja varastointi, rakentaminen sekä julkinen hallinto ja maanpuolustus olivat seuraavina toimialoina työpaikkojen määrillä mitattuna. Jokiniemessä oli vuonna 2020 vajaat 3 000 työpaikkaa. Työpaikkojen määrä on kasvanut 10 vuodessa noin 12 %. Säteilyturvakeskuksen, Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen sekä Valmetin toimitalon sijoittuminen Jokiniemeen kasvattaa kaupunginosan työpaikkamäärää merkittävästi.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on rakentamaton alue pääradan itäpuolella. Se sijoittuu aivan Tikkurilan aseman viereen ja on sekä saavutettavuudeltaan että näkyvyydeltään omaa luokkaansa.

Kaupunkikuva

Jokiniementien itäpuolella on kolme 90-luvulla rakennettua kerrostalokorttelia, jotka ovat muodoltaan perinteisiä umpikortteleita. Kerrosluku vaihtelee kolmesta kuuteen. Elementtirakenteisten talojen julkisivut ovat vaaleasävyistä betonia, jonka yksitoikkoisuutta on pyritty rikkomaan klinkkeripinnoin. Korttelien välissä on Winterinmäelle johtavat puistokaistaleet. Keskimmäisen korttelin, Jokiniementien puolelle sijoitettu, laaja parkkialue rikkoo muuten ehjää rakennusriviä ja tekee katutilan muodostamisen vaikeaksi.

Näkymä Valkoisenlähteentien risteyksessä on kaupunkikuvallinen ongelma. Valkoisenlähteentien katualue ja sen eteläpuolisten asuntoyhtiöiden parkkipaikat muodostavat 60 metriä leveän asfalttivyöhykkeen. Itse rakennukset, asfalttipihan takana, ovat suurimmaksi osaksi kolmikerroksista 80-luvun rakennustuotantoa.

Valkoisenlähteentien linjauksen pohjoispuolella on uusi Tikkurilan lukio. Yhdessä Jokiniemen alakoulun kanssa se muodostaa arkkitehtuuriltaan korkeatasoisen kokonaisuuden. Vaaleat, slammatut julkisivut muodostavat etäältä muurimaisen vaikutelman ja rajaavat aukean tilan onnistuneesti. Uudempien rakennusten taakse jää Tikkurilan vanha lukio. Vuonna 1956 valmistunut koulu on arkkitehti V. J. Myyrinmaan suunnittelema. Punatiilisessä rakennuksessa on valkoiset ikkunat. Koulu on arvotettu selvästi suojeltavaksi kohteeksi.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Jokiniemi on osa Keravanjokilaakson kulttuurimaisemaa yhdessä vastarannalla sijaitsevan Kuninkaalan kylän kanssa. Jokilaakson reunoilta, vanhan merenlahden rannalta, on löydetty runsaasti merkkejä esihistoriallisesta asutuksesta. Lämpimillä ja kuivilla hiekkarinteillä on asuttu jo kampakeraamisella kaudella 3000–2600 eKr. Jokiniemessä esiintymät keskittyvät selännealueen kaakkoisreunalle, mistä

löytyvät Sandåkerin, Stenkullan ja maatalouden tutkimuskeskuksen alueen kivikautiset asuinpaikat.

Keskiajalla Jokiniemi peltoalueineen kuului Tikkurilan kylään. Sijainti hyvien kulkuyhteyksien varrella ja joen tarjoama koskivoima loivat ihanteelliset evät alueen kehittymiselle. Kosken kohdalla tiedetään olleen myllyn jo 1600-luvulla. Vuonna 1862 myllyn yhteyteen perustettiin öljynpuristamo. Rautatie valmistui samana, mikä antoi teollistumiselle lisää vauhtia.

Öljynpuristamo ja viisi vuotta myöhemmin valmistunut vernissakeittämö olivat alkuna kukoistavalle maali- ja lakkateollisuudelle, joka laajeni vuosien mittaan ja sai nimekseen Tikkurilan Väritehtaat, nykyisin Tikkurila Oy. Toinen merkittävä laitos Jokiniemen historiassa on 1900-luvun alussa rakennettu Maatalouden tutkimuskeskus.

Jokiniemessä on myös useita muita kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia tai rakennuskokonaisuuksia. Valtaosan rakennuskannasta muodostavat kuitenkin uudemmat 1960-, 1970- ja 1990-luvuilla rakennetut kerrostaloalueet.

Radan ja Jokiniementien väliin jäävä alue on tyhjillään. Vanhan lyijysulaton rakennukset on purettu. Alueen ainoa jäljellä oleva rakennus on suojeltu **Villa Grönberg.**

Villa Grönberg



Liikemies Artur Grönberg (1871–1937) perusti Jokiniemeen vuonna 1928 lyijyvalkoistehtaan ja hiilihappotehtaan. Kun hän 1930-luvun alussa ryhtyi kaavailemaan edustavaa asuinrakennusta uusien tehtaittensa yhteyteen, otti hän yhteyttä oman sukupolvensa edustajaan ja todennäköisesti henkilökohtaisesti tuntemaansa, Lars Sonckiin. Kun Artur kuoli, tuli johtajaksi hänen poikansa Kurt Grönberg. Villa Grönberg valmistuikin Kurtin ja tämän perheen käyttöön ja oli suvun omistuksessa 1980-luvulle saakka, jolloin tehdasalue siirtyi Vantaan kaupungin omistukseen.

Lars Sonckilla oli samaan aikaan työn alla myöhäiskautensa merkittävin luomus Mikael Agricolan kirkko. Siinä jäsenneltyjen volyymien teho perustui korkeatasoiseen tiilimuuraukseen, jossa julkisivua elävöitettiin tiilen ominaislaatua hyödyntävällä varioinnilla, mikä pyrkimys näkyy myös Villa

Grönbergissä.

Rakennus suunniteltiin edustusasunnoksi, jossa oli tilaa huollolle, palvelijoille ja vieraille. Pohjakerros varattiin huollolle. Ensimmäisen kerroksen sydänmuuri erotti herrasväen tilat palvelusväen tiloista. Erilliset sisäänkäynnit sijoittuivat talon vastakkaisille puolille. Hallin, salin ja ruokasalin muodostama tilasarja on pääkerroksen hallitsevin osuus. Pääportaikkoon on yhteys hallista ja keittiöstä, joten erillistä palvelusväen porrasta ei ollut.

Rakennus on muodoltaan suorakaide, josta erkanee vain pääsisäänkäynti ja porrastorni. Varhaisemmissa piirustuksissa julkisivut oli vielä merkitty rapattaviksi, mutta lopullisissa kuvissa punainen julkisivutiili jää näkyviin ja vain pohjakerroksen julkisivu on rapattu. Ensimmäistä kerrosta kiertää nauharustika ja aukkojen yläosat on harkotettu pystytiilillä. Pääjulkisivu avautui etelään. Sen vasemmassa reunassa oli muurattu kuisti ja sen päällä parveke. Takajulkisivun ikkunoista yksi oli pyöreä, mikä toistui aiheena läpi Sonckin tuotannon. Yläkerran kulmaloggiassa oli sivuun vedettävät ikkunat. Rakennus valmistui 1936.

Talo on asemakaavalla suojeltu ja on nykyisin A-killan käytössä. Rakennuksesta on laadittu rakennushistoriallinen selvitys (Villa Grönberg, Rakennushistoriallinen selvitys ja nykytilan inventointi 1989; Korvenmaa, Tuominen, Vantaan kaupunginmuseon julkaisu 1/1992, Vantaan kaupunki C4:92.)

Virkistys

Suunnittelualueen itäpuolinen Winterinmäki on Jokiniemen ja koko Tikkurilan keskustan merkittävin metsä, jonka poikki ja reunoilla kulkee useita reittejä ja polkuja. Suunnittelualueen eteläpuolelta kulkee merkittävä virkistysalueyhteys radan ali Winterinmäen suuntaan. Keravanjoen virkistyskäyttö Jokiniemen osuudella on melko vähäistä. Eteläosaltaan joki jää puristuksiin maalitehtaan, vilkasliikenteisen Tikkurilantien ja teollisuusraiteen väliin, joten ympäristö ei tarjoa kovinkaan virkistäviä puitteita vedestä huolimatta ainakaan joen pohjoisrannalla. Eteläosassa ulkoilureitti kulkee Väritehtaan luona Keravanjoen etelärannalla. Uudistettuja oleskelualueita on toteutettu Vernissanrantaan. Pohjoisempana, metsäntutkimuslaitoksen pellon reunalla kulkee uusi ulkoilureitti.

Hanabölen peltojen eteläreunaan sijoittuu Hiekkaharjun urheilukeskus. Osa entisestä viljellystä alueesta on nykyistä golf-kenttää, mikä edesauttaa kulttuurimaiseman säilymistä avoimena myös jatkossa.

Liikenne

Jalankulku ja pyöräily

Kaava-alueen jokaisella reunalla kulkee pyöräilyn pääreitit. Valkoisenlähteentien ja Jokiniemenkadun molemmin puolin on jalankulku-ja pyörätiet. Radan pohjoinen alikulku nousee jalankulku- ja pyöräilyyhteytenä Eric von Rettigin puiston kohdalla Jokiniemenkadulle ja jatkuu kohti Winterinmäkeä. Rata-alueen itäreunassa kulkee pohjois–eteläsuuntainen jalankulku- ja pyöräilyreitti, joka on osa pääpyöräreittiä.

Joukkoliikenne

Tikkurilan matkakeskuksen bussiterminaali palvelee aluetta junaradan länsipuolella. Matkakeskuksesta busseilla on parhaimmillaan 48 lähtöä tunnissa. Aluetta palvelee bussiliikenne lisäksi sekä Valkoisenlähteentiellä että Jokiniemenkadulla. Valkoisenlähteentiellä kulkee parhaimmillaan 14 lähtöä tunnissa. Runkolinja 570 kulkee kaava-alueen ohi välillä Mellunmäki - Lentoasema. Kaava-alueen pohjoiskulmalla on bussipysäkit Valkoisenlähteentien ja Jokiniemenkadun risteyksessä. Jokiniemenkadulla kulkee parhaimmillaan 2 lähtöä tunnissa. Kaava-alueen eteläreunassa Jokiniemenkadulla on yksi pysäkkipari.

Kaava-alueen eteläpuolelle suunnitellaan pikaraitiotietä, Vantaan ratikkaa. Se alittaisi radan tunnelissa, jonka suuaukko sijoittuisi teollisuusraiteen viereen Lauri Korpisenkadun eteläpuolelle. Lähin pysäkki, Tikkurilan asema palvelisi myös Jokiniemen kampusta, sillä asema on vain reilun sadan metrin päässä kaava-alueesta.

Rautatieliikenne

Alue on Tikkurilan matkakeskuksen tuntumassa, joten raideliikenneyhteydet ovat Suomen kolmanneksi vilkkaimmalla asemalla erinomaiset. Tikkurilassa lähijunilla on parhaimmillaan 33 lähtöä tunnissa. Lisäksi kaukojunat pysähtyvät Tikkurilan asemalla.

Kaava-alueen eteläosasta on yhteys Tikkurilan aseman pohjoiselle alikululle, jonka kautta on suora kulku kaikille laitureille.

Ratapihalla, Tikkurilan aseman kohdalla on yhteensä kuusi raidetta ja niiden itäpuolella Hakkilasta tuleva teollisuusraide. Kaukojunat ja osa lähijunista käyttävät läntisiä raiteita, kun kaksi itäisintä raidetta on varattu kokonaan lähijunaliikenteen käyttöön.

Tikkurilassa on varauduttu ratapihan laajennukseen ja kahden lisäraiteen rakentamiseen nykyisten raiteiden itäpuolelle. Aiheesta on kerrottu tarkemmin kohdassa 2.2.1. Hakkilan teollisuusraide palvelee pääradan kunnossapitoa. Mikäli Hakkilan varikolle löydetään korvaava sijainti, voidaan teollisuusraiteesta luopua.

Autoliikenne

Kaava-alueen pohjoisreunassa on Valkoisenlähteentien itä-länsi-suuntainen pääkatu. Valkoisenlähteentie on toiminnalliselta luokaltaan kokoojakatu. Pääradan alituksen takia katu on ympäristöään alemmassa uomassa. Katu on merkittävä reitti Jokiniemen koulukeskittymiin. Katua jatketaan tulevaisuudessa itäpäästään niin, että se avaa yhteyden lännestä Tuusulanväylältä itään Lahdenväylälle. Valkoisenlähteentien nykyinen liikennemäärä on noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Jokiniemenkatu alueen itäreunassa on pohjois–eteläsuuntainen pääkatu. Jokiniemenkatu on toiminnalliselta luokaltaan kokoojakatu. Tie johtaa Valkoisenlähteentieltä koulukeskuksen kohdalta etelään Tikkurilantielle ja Kyytitielle/Heidehofintielle. Jokiniemenkadun nykyinen liikennemäärä on noin 9 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaava-alue sijaitsee kokonaan vesihuollon toiminta-alueella.

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

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

Alueen painetasot vaihtelevat välillä +75m… +83 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskoh-talausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen jätevedet johdetaan Jokiniemen jätevedenpumppaamon kautta Keravanjoen varren runkoviemäriin, josta vedet kulkevat Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti
Kaava-alueen hulevedet johdetaan Jokiniemenkadun hulevesiviemäriin, joka purkaa vedet Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu alueelle. Suunnittelualueella on varauduttava useaan (3-5kpl) uuteen muuntamon tilavaraukseen.

Ympäristöhäiriöt

Lentomelu

Kohde ei sijaitse lentomelualueella.

Raideliikenne- ja tieliikennemelu

A-Insinöörit on tehnyt 20.1.2022 päivätyn selvityksen, jossa tutkittiin tie- ja raideliikenteen aiheuttamia äänitasoja Jokiniemen uuden korttelialueen julkisivuilla ja piha- ja oleskelualueilla. Liikennemäärä perustui nykytilanteeseen ja ennusteeseen vuodelle 2030. Kohteen läheisyydessä sijaitsevat merkittävät tiemelulähteet ovat Valkoisenlähteentie, Jokiniemenkatu sekä Ratatie.

Junaliikenteen ennustetiedot ovat vuodelle 2050. Tuleva Vantaan ratikka kulkee kohteen kohdalla tunnelissa, jolloin ilmamelu ei leviä kohteen alueelle. Raitiotietä ei siksi ole huomioitu meluselvityksessä.

Parvekkeiden osalta sovelletaan valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja, joiden mukaan liikenteestä aiheutuva keskiäänitaso $L_{A,eq}$ ei saa ylittää ulko-oleskelualueilla päiväaikaan 55 dB tai yöaikaan 50 dB (vanha alue).

Äänitasot ulko-oleskelualueilla

Kohteessa sovelletaan valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 esitettyjä ulko-oleskelualueiden ohjearvoja, joiden mukaan A-painotettu keskiäänitasot eivät saa ylittää ulko-oleskelualueilla päiväaikana ($L_{A,eq}$,7-22) 55 dB eikä yöaikana (LA,eq,22-7) 45 dB (uusi alue).

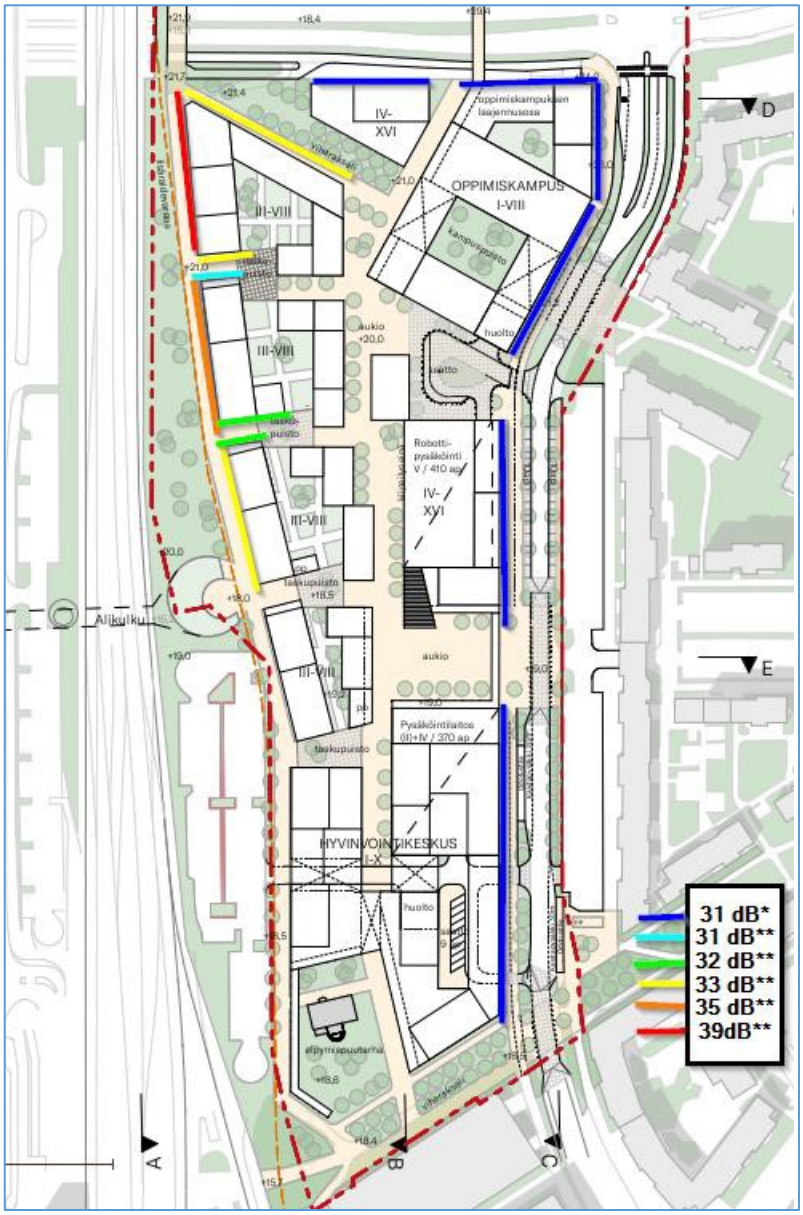
Selvityksen perusteella todettiin, leikkiin ja ulko-oleskeluun tarkoitetuilla alueilla annetut ohjearvot alittuvat. Osa kattopihoista sijoittuu melualueelle. Näiden suojaamiseksi tulee toteuttaa meluntorjunta, tai kattopihat tulee (mahdollisuuksien mukaan) sijoittaa ohjearvon alittaville alueille.

Ulkovaipan äänitasoerosuositukset

Kohteen asuin-, potilas- ja majoitustiloissa noudatetaan valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 määritettyjä ohjearvoja, jolloin liikenteestä aiheutuva keskiäänitaso ei saa ylittää päiväaikana $L_{A,eq}$,7-22 = 35 dB tai yöaikana $L_{A,eq}$,22-7 = 30 dB.

Liikenteen aiheuttaman sisämelun yöaikaisen enimmäistason suositusarvona sovelletaan enimmäisäänitasoa $L_{A,max}$ 45 dB. Tavoitteena on että $L_{A,max}$ 45 dB ei ylity yöaikaan lepoon ja nukkumiseen käytettävissä tiloissa.

Melukartoista nähdään, että suurimmat julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat päiväaikaan 66 dB ja yöaikaan 59 dB. Näistä keskiäänitasoista muodostuvat suurimmat äänitasoerovaatimukset ovat $\Delta_{LA,vaad}$ = 31 dB asuin-, potilas- ja majoitustiloissa. Radan puoleisilla julkisivuilla enimmäisäänitasot ovat julkisivujen ulkovaipan ääneneristävyyden kannalta mitoittavia.



Raideliikenteen enimmäisäänitasoista ja tieliikenteen keskiäänitasoista muodostuvat suositukset äänitasoerovaatimuksista $\Delta_{LA,vaad}$. Keskiäänitasoista muodostuvat äänitasoerovaatimukset on määritelty asuin-, majoitus- ja potilashuoneille. Oppimiskampuksen Jokiniemenkadun puoleinen julkisivu on määritelty opetus- ja kokoontumistiloille. Enimmäisäänitasot on määritelty nukkumiseen ja lepoon käytetyille tiloille. Kuviin on merkattu yhdellä tähdellä (*) ne julkisivut, joiden äänitasoerosuositus muodostuu keskiäänitasoista ja kahdella tähdellä (**) ne julkisivut, joiden äänitasoerosuositus muodostuu enimmäisäänitasoista.

Toimisto- ja liikerakennuksen osalta sovelletaan valtioneuvoston päätöksen mukaista ohjearvoa, jonka mukaan liikenteestä aiheutuva keskiäänitaso $L_{A,eq}$,7-22 ei saa liike- ja toimistohuoneissa ylittää päiväaikaan 45 dB. Opetus- ja kokoontumistilojen osalta sovelletaan valtioneuvoston päätöksen mukaista ohjearvoa, jonka mukaan liikenteestä aiheutuva keskiäänitaso $L_{A,eq}$,7-22 ei saa opetus- ja kokoontumistiloissa ylittää päiväaikaan 35 dB.[5]

- [5] Jokiniemen kampus, liikennemeluselvitys, A-Insinöörit, 20.1.2022.

Tärinä ja runkomelu

Rakennusten ääniympäristöä koskevassa asetuksessa todetaan, että rakennuksen suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon rakennuspaikan melu- ja tärinäolosuhteet. Rakennuksen ääniympäristöä koskeva olennainen tekninen vaatimus täyttyy, jos rakennuksen melun- ja tärinäntorjunta sekä ääniolosuhteet suunnitellaan ja toteutetaan tilan käyttötarkoitus huomioon ottaen asetuksen mukaisesti.

Asetuksen sovellusohjeessa on annettu asuntojen, majoitus- ja potilashuoneiden osalta **tärinän** $V_{w,95}$ ohjearvoksi enintään 0,30 mm/s, joka vastaa VTT:n luokituksessa luokkaa C. Toimistoissa ja liiketiloissa, joissa ihmiset ovat liikkeessä, ohjearvo on enintään 0,60 mm/s (luokka D).

Mittausten ja laskentamallin perusteella voidaan todeta, että tärinäluokka C saavutetaan n. 15 m päässä lähimmästä raiteesta massaltaan painavimman mahdollisen junan tapauksessa. Tarkastelussa ei kuitenkaan ole otettu huomioon tärinän voimistumista mahdollisen resonanssin seurauksena.

VTT:n arviointimenetelmän mukaan arvioituna vähintään neljä kerroksisten rakennusten rungon alin ominaistaajuus on enintään noin 5 Hz. Näin ollen on suositeltavaa toteuttaa alueen rakennukset vähintään neljä kerroksisina, jolloin on mahdollista saavuttaa rungon osalta tärinäluokka C. Lattioiden osalta alimmat ominaistaajuudet on suositeltavaa mitoittaa mahdollisimman korkeiksi, jolloin on mahdollista välttää pystysuuntaisen tärinäkomponentin voimistuminen resonanssin seurauksena. Eteläosalla ominaistaajuuden tulisi olla vähintään noin 20 Hz ja pohjoisosalla vähintään noin 12,5 Hz. Rakenteiden resonanssimitoitus on suositeltavaa tehdä osana rakennusten jatkosuunnittelua tärinähaittojen vähentämiseksi.

Yhdistämällä maaperään tehtävä tärinänvaimennusratkaisu sekä rakennusten resonanssimitoitus, on mahdollista löytää kustannustehokas tärinäntorjuntaratkaisu, joka mahdollistaa tärinälle herkkien toimintojen sijoittamisen suhteellisen lähelle rataa. Myös eri toimintojen sijoittuminen suunnittelualueelle voi vähentää tärinäntorjuntatarvetta.

Runkomelun osalta ääniympäristöasetuksen sovellusohjeessa annetaan ohjearvoksi L_{prm} maaperäisen runkomelutason osalta asunnoissa sekä hoito- ja sosiaalihuollontiloissa 30 dB, opetus- ja kokoontumistiloissa 35 dB sekä toimisto- ja liiketiloissa 40 dB. Mikäli toiminto sijoittuu julkisivulle, jolle ei ole asetettu ulkovaipan äänitasoerovaatimusta voidaan asunnoille, majoitustiloille, hoito- ja sosiaalihuollontiloille sekä toimisto- ja liiketiloille soveltaa 5 dB em. korkeampia ohjearvoja.

Myös Suomen standardisoimisliiton SFS 5907:2022 mukaan asuinhuoneissa avoradalta kantautuva runkomelu L_{prm} voi luokassa A2 olla enintään 35 dB. Akustinen luokka A2 vastaa ääniympäristöasetuksessa säädettyjä velvoitteita. Rakennuksen ulkopuolisen äänilähteen aiheuttamat äänitasot luokassa A2 vastaavat pääosin valtioneuvoston päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992) lukuarvoja.

Mittausten perusteella eri toimintojen tavoitearvot ylitetään lähes jokaisessa mittauspisteessä vähintään alimmissa kerroksissa. Runkomelun vaimennusratkaisujen suunnittelu on tarpeen ottaa huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Vaimennustarve riippuu toimintojen sijoittumisesta alueelle sekä eri kerroksiin. Runkomelu vaimenee rakennuksessa ylöspäin siirryttäessä ja näin ollen vaimennustarve on suurempi alempien kerrosten osalta.

Runkomeluvaimennus voidaan toteuttaa asentamalla runkomelueristimet rakennusten perustuksiin. Akustiikkasuunnittelijan tulee mitoittaa runkomelueristimet yhteistyössä rakennesuunnittelijan kanssa siten, että saavutetaan valittavan eristinmateriaalin osalta optimaalinen kuormitus sekä riittävä vaimennus suhteessa alueelta saatuihin taajuuskaistaisiin mittaustuloksiin.[6]

[6] Jokiniemen kampus, tärinä- ja runkomeluselvitys, A-Insinöörit, 30.8.2021.

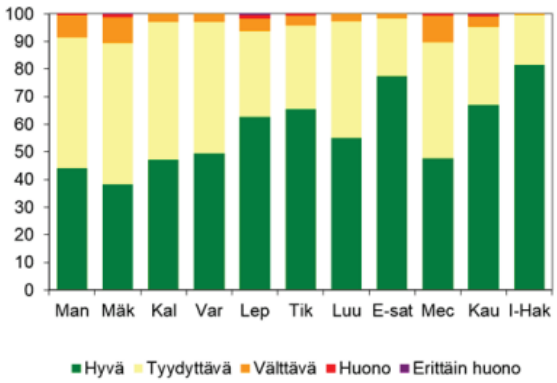
Pilaantuneet maat

Grönbergin lyijysulattamo toimi Jokiniemessä 1929-1984. Lyijyä sisältävää jätettä läjitettiin tontille ja sulattamon savukaasujen mukana lyijyä levisi laajalle ympäristöön. Ongelmallisin jäte oli savukaasujen pesussa syntynyt, erittäin lyijypitoinen pesuriliete, joka sisälsi myös korkeita arvoja dioksiineja ja furaaneja. Kaava-alue oli pahiten likaantunutta aluetta, jonka kunnostaminen tapahtui v. 2003–2004. Alueelta poistettiin kaikkiaan 83 000 tonnia voimakkaasti pilaantuneita massoja. Radanvarren luiskaan, nykyisen jk/pp-tien alle, jäi noin 190 m matkalle voimakkaasti pilaantuneita maita noin 1100 m^3 eli noin 2200 t. Penkereen eristerakenteena on bentoniittimatto.
Pilaantuneita maita jäi myös Jokiniemenkadun länsipuolelle katurakenteiden luiskaan. Myös yksittäiset pisteet Villa Grönbergin puutarhassa jätettiin puhdistamatta, sillä puiden tai pensaiden juuristoa ei haluttu vahingoittaa. Eristetyistä pilaantuneista maista ei nykyisellään aiheudu ympäristö- tai terveysriskiä. Kun eristettyihin alueisiin tulevassa maanrakennuksessa kajotaan, tulee pilaantuneet massat poistaa ja puhdistaa.

Ilman pienhiukkaspitoisuudet

Tikkurilassa on seurattu ilmanlaatua vuodesta 1996 lähtien. Tikkurilan mittauspiste sijaitsee keskustan eteläpuolella, Tikkurilantien ja Ratatien risteyksen tuntumassa. Ilmanlaatuun vaikuttaa lähialueen vilkas liikenne ja katupöly. Mittausasemalla mitataan mm. typen oksidien (NO_x), hengitettävien hiukkasten (PM_{10}), pienhiukkasten ($PM_{2,5}$) ja mustan hiilen pitoisuuksia.

Typen oksideilla (NO_x) tarkoitetaan typpimonoksidia (NO) ja typpidioksidia (NO_2). Pääkaupunkiseudulla niiden suurimmat päästölähteet ovat energiantuotanto ja liikenne, erityisesti raskas liikenne. Tikkurilassa NO_2-pitoisuus ei ylittänyt vuonna 2018 vuosiraja-arvoa 40 µg/m^3, tuntiraja-arvoa 200 µg/m^3 eikä vuorokausiohjearvoa 70 µg/m^3. Typpimonoksidin pitoisuudet laskivat voimakkaasti jo 1990-luvulla erityisesti autojen katalysaattoreiden myötä.



Pääkaupunkiseudun ilmanlaatu v. 2018 indeksillä arvioituna. Tikkurilan (Tik) ilmanlaatu on ollut n. 65 % ajasta hyvä.

Hengitettävät hiukkaset (PM10) ovat katujen ja teiden läheisyydessä suurimmaksi osaksi liikenteen nostattamaa katupölyä. Ne voivat aiheuttaa haittaa terveydelle etenkin keväisin. Vuonna 2018 hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien vuosikeskiarvot vaihtelivat pääkaupunkiseudun pysyvillä mittausasemilla välillä 11 - 24µg/m3. Pienimmät vuosipitoisuudet mitattiin Kallion taustaasemalla. Tikkurilassa WHO:n vuosiohjearvo (20 µg/m3) ei ylittynyt, mutta raja-arvotason ylittäviä pölyisiä päiviä oli Tikkurilassa v. 2018 kymmenen. Suurin osa raja-arvotason ylityksistä ajoittui kevään katupölykauteen.

Pääkaupunkiseudulla ulkoilman **pienhiukkaset ($PM_{2,5}$)** ovat pääasiassa peräisin liikenteen ja puunpolton päästöistä. Lisäksi niitä kulkeutuu pääkaupunkiseudulle maan rajojen ulkopuolelta. Kaukokulkeumat aiheuttavat keskimäärin yli puolet pienhiukkasten pitoisuudesta jopa seudun vilkasliikenteisimmillä alueilla. Vuonna 2018 vuosikeskiarvot vaihtelivat eri mittausasemilla välillä 5,7–8,7 µg/m^3. Vuosipitoisuudet olivat selvästi alle EU:n raja-arvon 25 µg/m^3 sekä myös WHO:n

ohjearvon10 µg/m³. WHO:n vuorokausiohjearvon 25 µg/m³ ylittäviä päiviä oli Tikkurilassa kaksi vuonna 2018.

Ilman **mustalla hiilellä** (BC) tarkoitetaan voimakkaasti valoa sitovia hiukkasia, joissa on runsaasti epäorgaanista hiiltä. Musta hiili on peräisin epätäydellisestä palamisesta. Päästölähteitä pääkaupunkiseudulla ovat dieselajoneuvot, puunpoltto, laivaliikenne ja kaukokulkeuma. Musta hiili on pienhiukkasten ($PM_{2,5}$) kokoluokkaa. HSY on mitannut mustan hiilen pitoisuuksia vuodesta 2009 alkaen. Vuosipitoisuudet ovat keskimäärin 0,7 µg/m^3 (Kallio) ja korkeimmillaan 2,6 µg/m^3 (mitattu Töölöntullissa vuonna 2010). Etelä-Suomen puhtailla tausta-alueilla vuosikeskiarvo on noin 0,2–0,5 µg/m^3. Mustalle hiilelle ei ole ohje- tai raja-arvoa.

Pienhiukkasten ja typpioksidin kulkeutumista sisäilmaan estetään käyttämällä koneellista tuloilmanottoa ja ottopaikkana kattotasoa ja suuntausta puhtaammalta alueelta sekä F7-luokan tai tehokkaampia F9-luokan suodattimia.

Seveso-laitokset

Keskustan itäpuolella sijaitsevan Tikkurila Oyj:n tuotantolaitokset ovat Seveso II-direktiivin mukaisia vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsitteleviä ja varastoiva laitoksia. Tikkurila Oyj:n konsultointivyöhyke on laajuudeltaan 1 km, mikä ulottuu koko keskustan alueelle. Konsultointivyöhykkeellä tapahtuvista kaavamuutoksista tai merkittävämmästä rakentamisesta on pyydettävä lausunto Tukesilta ja pelastusviranomaiselta.

Tikkurila Oyj on turvallisuusselvityksessään esittänyt suuronnettomuusskenaariot, joiden toteutumisen todennäköisyys on erittäin pieni. Laajassa tulipalossa lämpösäteily (3kW/m2) ulottuu enintään 80 metrin etäisyydelle (Tukesin lausunto asemakaavan muutosehdotukseen 002142, 16.12.2013).

2.1.Maanomistus

Alue on pääosin Vantaan kaupungin omistamaa. Rautatiealue on Väyläviraston/valtion omistuksessa.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

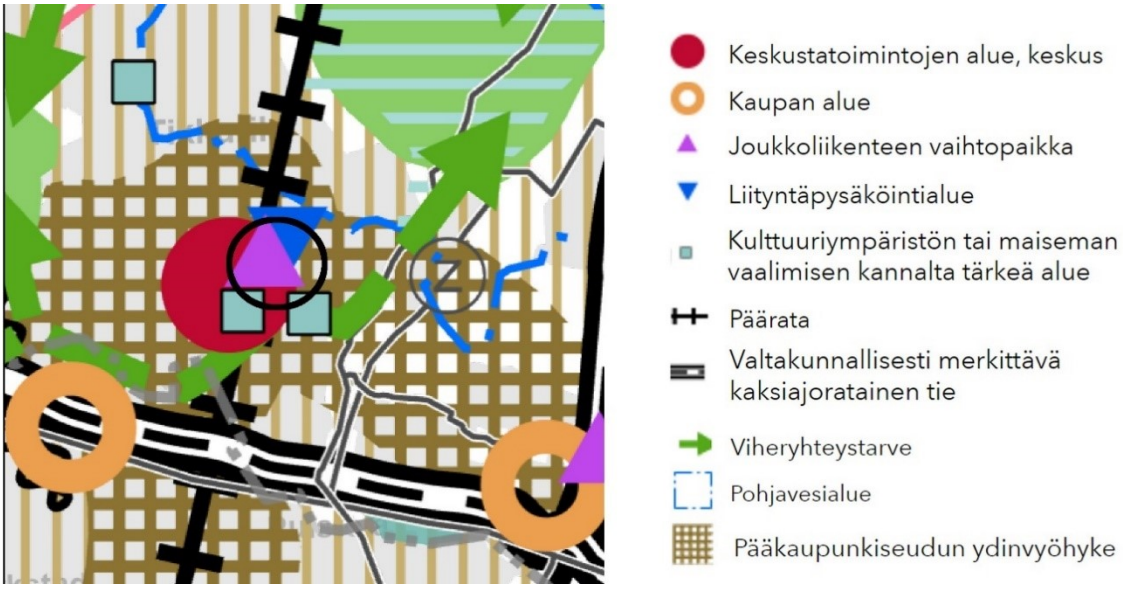
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

- Kaavoituksella luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.

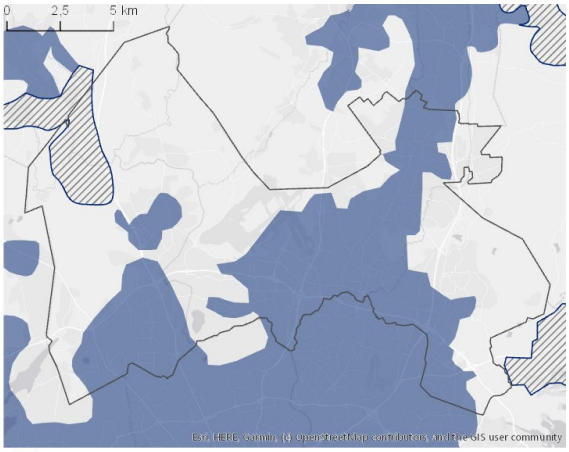
Maakuntakaava



Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätösten myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä. Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Hyväksyttyjen valitusten osalta Uusimaa-kaavan ratkaisut ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa eivätkä voi tulla voimaan, ellei korkein hallinto-oikeus muuta tai kumoa hallinto-oikeuden ratkaisua. Lainvoiman kaavat voivat saada vasta, kun jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa asemakaava-alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä.

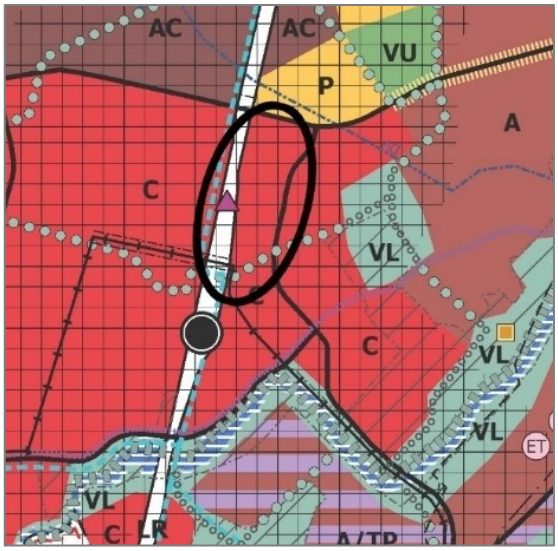
MAL 2019 -suunnitelma



Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

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

Yleiskaava



Vantaan yleiskaavassa 2020 alue on kaupunkikeskustan aluetta C. Aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Keskeisillä keskusta-alueilla maantasokerrosten tilojen tulee avautua kaupunkitilaan ja ne tulee osoittaa liike- ja toimitiloiksi. Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Alue tulee toteuttaa viherteohkaasti. Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Alue on joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuvaa kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Alueen eteläreunaan on osoitettu virkistysalueyhteys.

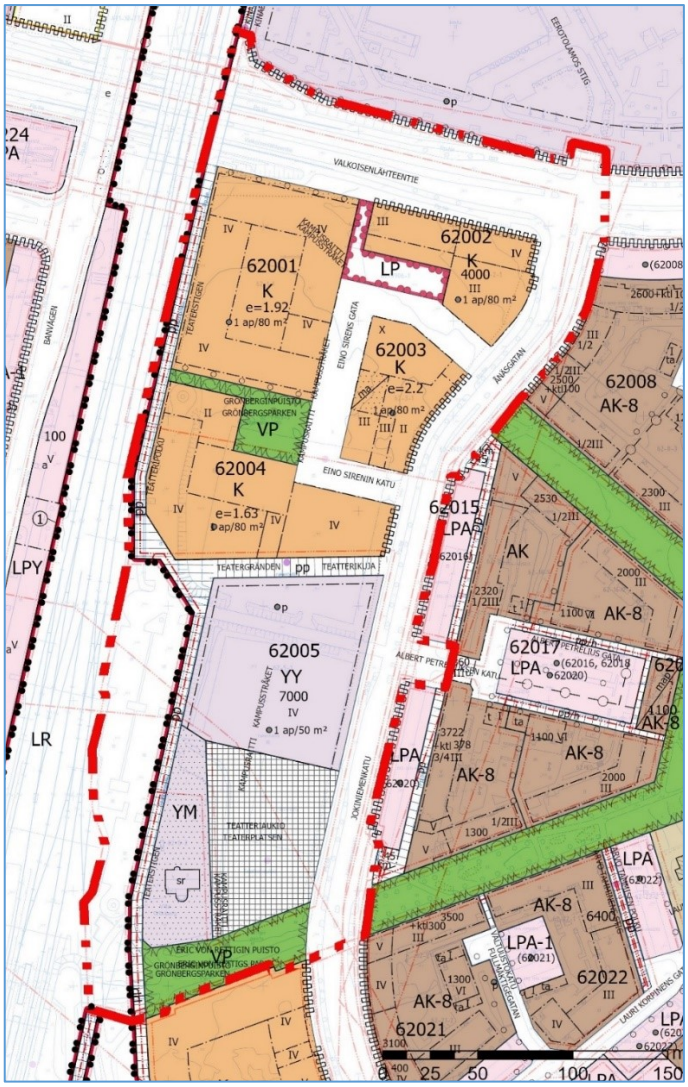
Yleiskaavassa on näytetty raskaan raideliikenteen alue ja raitiotien linjaus ja tunneliosuus. Tikkurilan asema on valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema ja sen pohjoispuolella on seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue.

Hakkilan radanpidon alueella jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Asemakaava

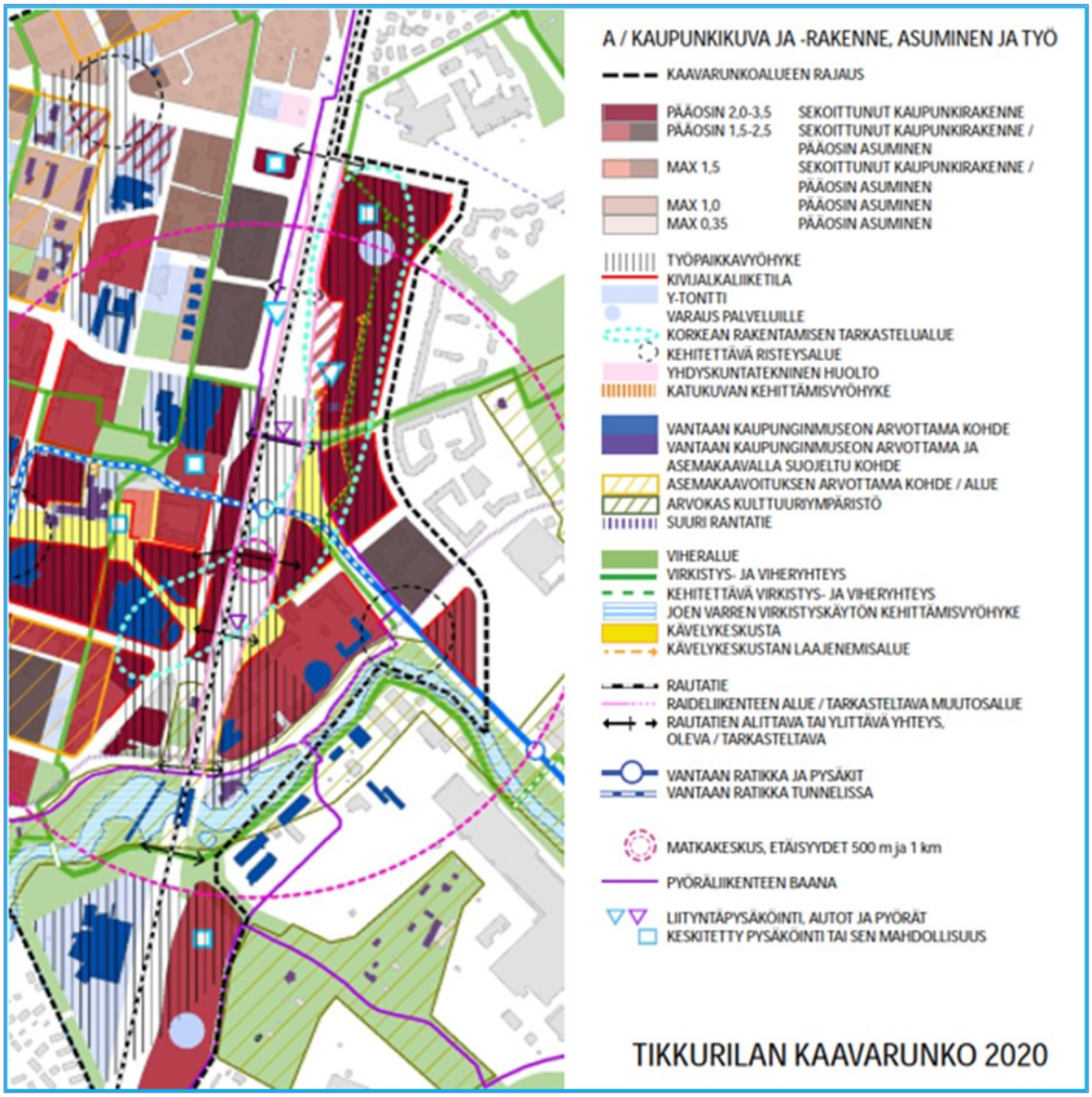
Voimassa olevassa asemakaavassa 620500 (Jokiniemi 1 vuodelta 1983) tarkastelualueelle on osoitettu katujen, katuaukion ja puistoalueiden (VP) lisäksi liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K), kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta (YY) ja museorakennusten korttelialuetta (YM). Villa Grönberg on merkitty rakennustaiteellisesti arvokkaaksi tai kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeäksi rakennukseksi.

Rautatiealueelle on tehty Tikkurilan matkakeskusta varten asemakaavamuutos nro 001998, joka on kaupunginvaltuuston 18.6.2012 hyväksymä.



Muut päätökset ja suunnitelmat

Tikkurilan kaavarunko 2020

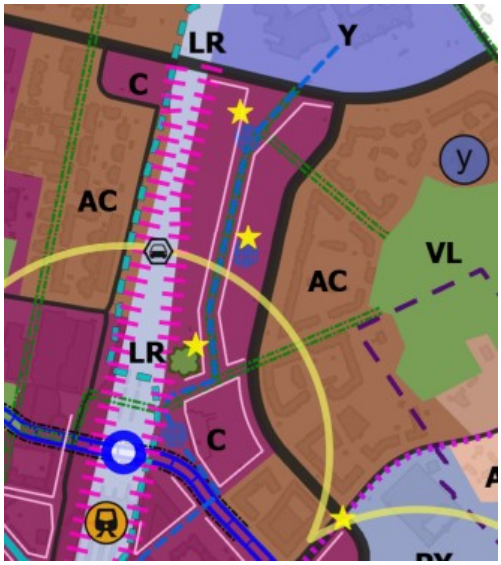


Tikkurilan kaavarunko 2020 on kaupunginhallituksen 16.1.2023 hyväksymä. Suunnittelualue on siinä merkitty tehokkaasti rakennettavaksi sekoittuneen kaupunkirakenteen alueeksi, joka sijoittuu työpaikkavyöhykkeelle ja korkean rakentamisen tarkastelualueelle.

Radan varteen on osoitettu liityntäpysäköintiä sekä autoille että pyörille. Alueen oma pysäköinti on osoitettu hoidettavaksi keskitettynä. Eric von Rettigin puistoon ja alueen pohjoisosaan on merkitty virkistys- ja viheryhteydet Winterinmäen suuntaan. Kampusalueen läpi on osoitettu pohjois–eteläsuuntainen viheryhteystarve sekä kävelykeskustan laajenemisalue. Pohjoisosassa on lisäksi merkintä Y-tontille eli yleisille toiminnoille.

Alueen keskivaiheille on näytetty yhteystarve rata-alueen poikki. Ratikalle on osoitettu ratikan yleissuunnitelman mukainen sijainti ja ratikan asema pääradan alapuolelle.

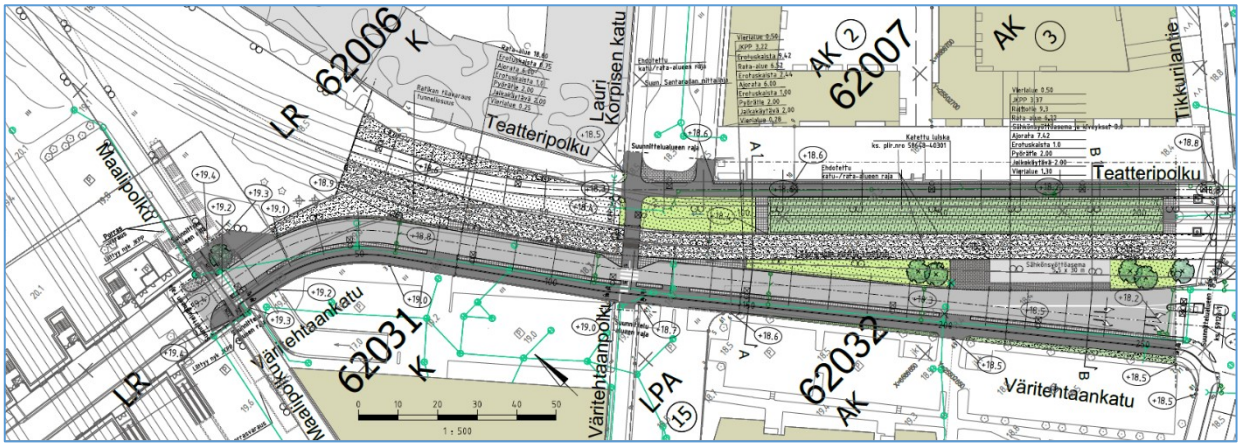
Vantaan ratikan kaavarunko



Kaava-alue on siinä osoitettu keskusta-alueeksi, C. Alueelle on merkitty kaupunkikuvallisesti tärkeät avoimet kaupunkitilat ja niitä yhdistävä käveltävä kaupunkitila. Lisäksi kohdemerkinnällä on osoitettu paikat, joihin on tavoitteena toteuttaa mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus. Radan varsi on merkitty vahvaksi ja tunnistettavaksi alueen rakennetuksi reunaksi. Eric von Rettigin puistoon on näytetty viherkatu tai muu vehreä kulkureitti.

Kaavarunkoluonnos on ollut nähtävillä kesällä 2022. Ratikan kaavarunko hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 30.1.2023.

Vantaan ratikka



Ratikan katu- ja puistosuunnitelmaluonnokset ovat olleet nähtävillä 19.10.-1.11.2022. Ratikka kulkee pääradan alitse Tikkurilan raitioksi nimetyssä tunnelissa. Se nousee maanpinnalle Väritehtaankadulla Lauri Korpisen kadun ja Tikkurilantien välisellä osuudella. Ratikka ei osu Jokiniemen kampuksen alueelle, mutta se palvelee alueen käyttäjiä, sillä lähin, pääradan alle sijoittuva pysäkki on kaava-alueen tuntumassa. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 22.5. Vantaan ensimmäisen pikaraitiotielinjan toteuttamisesta. Ratikan rakentaminen voi alkaa syksyllä 2024 ja liikennöinti vuonna 2029.

Vantaan oppimiskampus

Kaupunginvaltuusto valitsi oppimiskampuksen kärkihankkeeksi osana Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategiaa (Kv 31.1.2022).

Valmetin toimistotalo korttelissa 62006

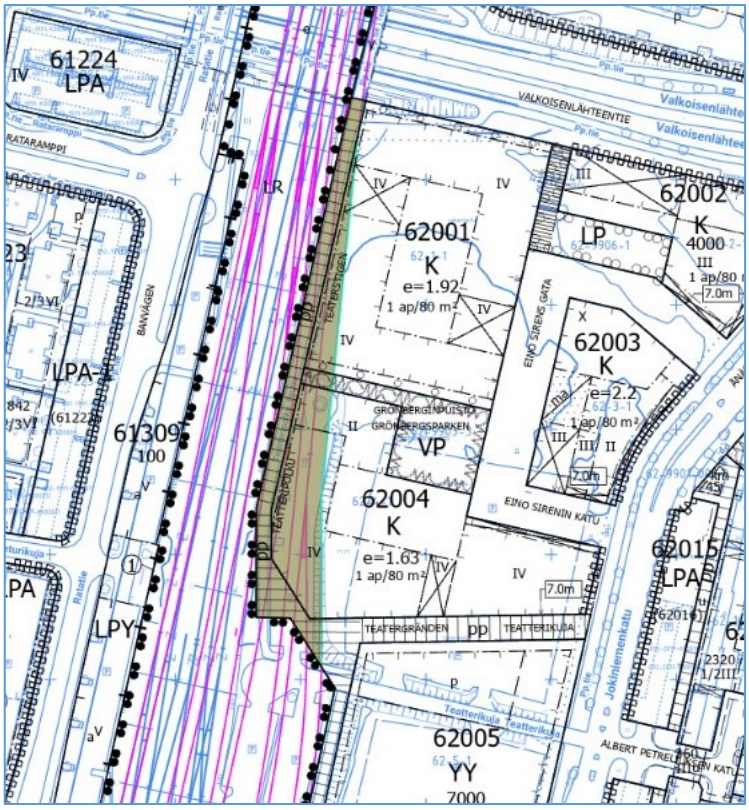
Viisikerroksinen toimistotalo on rakenteilla Rettigin puiston eteläpuoleiseen kortteliin. Puiston suuntaan sijoittuu pysäköintitalo, jonka katutasokerrokseen tulee päivittäistavarakauppa.



Valmetin toimistotalo, Koy Vantaan Jokiniementie, näkymä aseman suuntaan. Kuva L-Arkkitehdit.

Raiteisto ja maankäyttö Tikkurilan kohdalla

Suomen valtio edustajanaan RHK ja Vantaan kaupunki ovat 8.12.2008 allekirjoittaneet aiesopimuksen Kehäradan toteuttamisesta (RHK-797). Sopimuksessa on otettu kantaa ratapihan lisäraidevarauksiin. Sopimusta varten laaditussa ratapihaselvityksessä on esitetty tarvittavan aluevarauksen reuna siinä tapauksessa, että ratapiha laajenee kahdella lisäraiteella nykyisten raiteiden itäpuolelle ja kyseistä reunaa voidaan käyttää maankäytön suunnittelun pohjana.



Kuvassa lisäraidevarausten aiheuttama LR-alueen laajennus verrattuna ajantasa-asemakaavaan.

Kunnallistekniikan yleissuunnittelu

Kaavoituksen kanssa rinnakkain on viety A-Insinöörien vetämänä katusuunnittelun ja vesihuollon esisuunnitelma, jonka tarkoituksena oli varmistaa katualueiden mitoituksen riittävyys vesihuollon ja hulevesien käsittelyn kannalta ja varmistaa riittävä tila katuvihreää ja hulevesien viivytystä varten. Maisemasuunnittelusta vastaa Maanlumo.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan kaupungin jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 8.4.2022. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002517 ja kaavoitus tuli vireille 27.4.2022.

Kaavahanke oli ensimmäisen kerran kaupunkiympäristölautakunnassa 21.3.2023. Lautakunta jätti kaavaehdotuksen pöydälle ja sama toistui 18.4.2023. 9.5.2023 kaupunkiympäristölautakunta palautti kaavaehdotuksen valmisteltavaksi. Lautakunta katsoi, että alueelle tulisi toteuttaa enemmän, ja korkeampaa, vähintään 16-kerroksista rakentamista sekä lisää pysäköintipaikkoja.

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 päätti asettaa uudelleen heidän toiveensa mukaisesti valmistellun kaavaehdotuksen nähtäville ja pyytää tarvittavat lausunnot.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Väylävirasto, Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Hankkeesta järjestettiin 17.5.2022 TeamsLive-asukastilaisuus.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan pyydettiin 31.5.2022 mennessä ja niitä saatiin 10 kappaletta. Merkittävimpänä nousi esiin Väyläviraston kanta lisäraidevarauksiin ja Santaradan siirtoon sekä liityntäpysäköinnin tarpeeseen. Myös radan vaikutukset tulevaan rakentamiseen tulivat esille.

Syksyllä 2022 käytiin rakennusalan ammattilaisten kanssa markkinavuoropuhelua luonnosasteella olevan kaava-aihion ääressä. Sen perusteella päädyttiin tekemään suurempia korttelikokonaisuuksia ja siirtämään toinen parkkitalo radan varteen. Vuoropuhelun perusteella kävi ilmi, etteivät suomalaiset rakennusyhtiöt ja kiinteistösijoittajat katso suopeasti myöskään asuntojen ja toimistojen sijoittamista päällekkäin.

Viranomaisyhteistyö

Kaavatyöstä järjestettiin 7.9.2022 viranomaisneuvottelu. Väyläviraston mukaan Pasila-Riihimäki -hankkeen muutostöitä tehdään parhaillaan Tikkurilan asemalla. Näiden muutosten tilantarpeet tulee ottaa huomioon kaavassa osoitettavan rautatiealueen rajauksessa. Kaavassa on huomioitava pääradan pitkän aikavälin lisäraidevaraukset. Pysäköintiä, istutuksia sekä pyöräily- ja kävelyreittejä voi kuitenkin sijoittaa ratavarausalueelle ennen raiteiden toteutumista.

Villa Grönbergin rakennushistoriaselvitys on vuodelta 1989, kaupunginmuseo päivittää sen tarvittavilta osin virkatyönä. Voimassa olevan asemakaavan suojelumääräys on vanhentunut, se päivitetään kaavatyön yhteydessä.

Uudenmaan ELY-keskuksen kanta oli, että mikäli Valkoisenlähteentien koulutilojen rakennuksilla on rakennus- tai kulttuurihistoriallisia arvoja ja ne sijoittuvat kaavarajaukseen, ne tulee huomioida riittävin suojelumääräyksin.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 6.6.2023 asettaa kaavaehdotuksen nähtäville ja oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Nähtävillä oloaikana 21.6.–21.8.2022 ei saatu yhtään muistutusta.

Lausuntoja pyydettiin 13 lausunnonantajalta ja saatiin kahdeksalta. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen, Finavian, TUKESin ja VR-Yhtymän lausuntoa ei saatu. Vantaan Energian, Keski-Uudenmaan Pelastuslaitoksen, HSY:n, HSL:n ja Vantaan kaupunginmuseon lausunnot eivät aiheuttaneet muutoksia kaavakarttaan tai selostukseen. Väyläviraston, Suomi-rata Oy:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntojen pohjalta tehtiin muutoksia kaavakarttaan ja -määräyksiin sekä selostukseen.

Kaavakarttaan ja -määräyksiin tehdyt muutokset

Lausuntojen pohjalta on tehty tarkistuksia kaavakarttaan, jossa on nyt huomioitu Väyläviraston ja Suomi-radan vaatimukset rautatiealueen laajentamisesta siten, että radan ylläpitoon liittyvät sähköpylväät sijoittuvat LR-alueelle.

Melumääräyksiä on tarkistettu niin, että oleskeluparvekkeita koskeva melutasovaatimus on laajennettu koskemaan alle 65 dB:n melualueella sijaitsevia parvekkeita ja pihojen ja kattopihojen leikki- ja oleskelualueita. Hulevesimääräys laajennettiin koskemaan työmaa-aikaista hulevesien käsittelyä.

Näiden lisäksi päädyttiin poistamaan Y-korttelin läpi osoitettu yleiselle jalankululle varattu yhteysmerkintä, kun todettiin että uusi yhteys jää lopulta oppilaitoksen sisäiseen käyttöön, eikä ulkopuolisten pääsy sillalle ole toivottavaa. Lisäksi kaavakarttaan on lisätty piirustusteknisen virheen vuoksi pois jäänyt kadun nimi Grönberginkulku.

Kaavaselostukseen tehdyt muutokset

Kaavan lähtötietoihin, kohtaan 2.1.3 Rakennettu ympäristö: ympäristöhäiriöt lisätty ilman pienhiukkaspitoisuuksista sekä pilaantuneista maista kertovat osuudet. Kaavan liitemateriaaliaineistoon lisätään pilaantuneiden maiden sijoittumista kuvaava kartta.

Kaavan ilmastovaikutuksia on tarkasteltu KILVA-työkalun avulla ja täydennetty selostuksen ilmastovaikutuksia kuvaavaa osuutta.

Lisäksi kaavaselostusta on täydennetty ja päivitetty tarpeellisilta osin ja siihen on tehty pieniä teknisiä tarkistuksia.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022 – 2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskusten myönteisiä ominaispiirteitä korostetaan. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Neljä kärkihanketta rakentavaa tulevaisuutta pidemmälle. Näistä kaksi koskee suoraan Jokiniemen kampuksen kaavaa. Ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin yhdistämällä kaupungin itäisimpiä osia sujuvan raideliikenteen piiriin ja mahdollistamalla kaupungin kasvun kestävästi joukkoliikenteen varrelle ja Oppimiskampus tukee niin elinvoiman kuin jatkuvan oppimisen tarpeita.

MAL-tavoitteet:

Kaavoituksella mahdollistetaan MAL 2019 –suunnitelman ensisijaisille, kestävään liikkumiseen perustuville vyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden ja työpaikkojen suhteellisen osuuden kasvaminen. Asuinkerrostalotonttien kaavavarannon riittävyys varmistetaan asuntomarkkinoiden toimivuuden kehittämiseksi.

Erityisesti raideliikenteeseen ja muihin joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden asemiin ja solmukohtiin tukeutuvien vyöhykkeiden maankäyttöä vahvistetaan.

Joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden sekä liikenteen solmukohtien palvelutasoa parannetaan. Kävelyn ja pyöräilyn määrää ja kulkutapaosuutta lisätään panostuksilla näiden kulkumuotojen infrastruktuuriin ja olosuhteisiin.

Sovitut toimenpiteet, jotka koskevat erityisesti tätä kaava-aluetta:

- Valtio käynnistää Pääradan parantamishankkeen Pasila-Riihimäki 2. vaiheen toteutuksen ratasuunnitelman mukaisesti.
- Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta.
- Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema (ns. Vantaan ratikka): Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella. [7]

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

- Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.
- Asuntotuotantoa varten asemakaavavarantoa lisätään niin, että se vastaa viiden vuoden rakentamisen tarvetta.
- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.

[7] MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+(1).pdf (ym.fi)

- Korkeaa rakentamista ja täydennysrakentamista edistetään aktiivisesti asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

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

- Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Viherrakenne on terveyttä tukevaa ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saatavuutta.
- Luodaan hyvät edellytykset kestävälle ja monimuotoiselle liikkumiselle.
- Vähennetään liikkumistarvetta.
- Vähennetään lämmityksen päästöjä.
- Edistetään vähähiilistä rakentamista.
- Edistetään rakentamisen kiertotaloutta.
- Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä.
- Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan Vantaalla suunnitelmallisesti.
- Hiilinielujen ja hiilivarastojen vahvistaminen.
- Kasvatetaan hiilikädenjälkeä ja edistetään hiilinegatiivisuutta.

Oppimiskampus-hankkeen tavoitteet

Tavoitteena luoda puitteet keskustamaiselle alueelle, jossa eri toiminnot voivat lomittua keskenään ja kaavan tulisikin antaa riittävästi liikkumavaraa eri toimintojen sijoittumiselle. Alueen keskelle kaavaillusta raitista halutaan muodostaa vehreä ydin, koko aluetta kokoava selkäranka, jonka varsi on elävää kautta vuorokauden ja joka houkuttelee kävelijöitä myös alueen ulkopuolelta. Julkisesta kaupunkitilasta halutaan ensiluokkaista.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuuden tavoitetaso kaava-alueella on 0,8.

Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset

Vantaan kaupungin johtoryhmä hyväksyi 10.2.2020 Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset, joiden mukaan vantaalaisten kulttuuriympäristöt ovat rakkaita ja rikkaita. Ne ovat hyvin hoidettuja ja monikerroksisia. Kulttuuriympäristön arvojen välittymisestä tulevaisuuteen huolehditaan asemakaavoissa mm. Seuraavasti:

- varmistetaan kaavojen merkinnöillä ja määräyksillä, että merkittävät kulttuuriympäristökokonaisuudet säilyvät
- selvitetään kulttuuriympäristön arvot ja ominaispiirteet, ja pyritään säilyttämään ne

Korkean rakentamisen selvitys

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 1.12.2020 korkean rakentamisen selvityksen, jossa korkean rakentamisen rajaksi Vantaalla määriteltiin 56 metriä, mikä tarkoittaa noin 17 kerrosta.

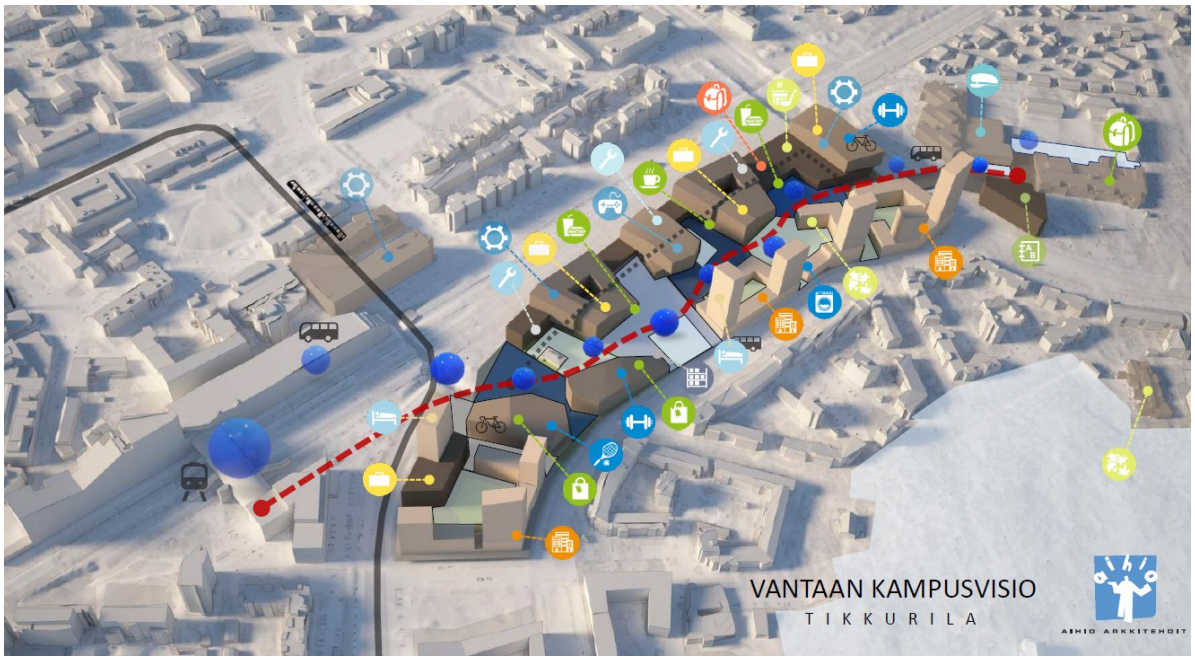
Selvityksessä kartoitettiin korkeaan rakentamiseen liittyviä erityispiirteitä, kuten varjostus- ja tuulisuusvaikutuksia, maisemallisia ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia, liikennejärjestelmään kohdistuvaa kuormaa sekä teknisiä ja taloudellisia kysymyksiä. Näiden kautta muodostettiin käsitys korkeiden rakennusten sijoittumiseen keskeisesti vaikuttavista tekijöistä. Maan arvon on oltava riittävän korkea, jotta kalliimmat rakentamiskustannukset ovat perusteltuja. Julkisen liikenteen palvelutaso, jalankulkuympäristön laatu ja palveluiden saatavuus ovat keskeisiä, jotta korkea rakennus asettuu osaksi keskustamaista ympäristöä ja sen käyttäjät voivat hyödyntää kestäviä liikkumismuotoja. Lentoestekorkeudet on myös luonnollisesti huomioitava.

Potentiaalisiksi korkean rakentamisen alueiksi seuloutuivat Aviapolis, Tikkurila sekä Myyrmäki-Louhela.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHEET JA VAIHTOEHDOT

Kampusaluetta on suunniteltu useaan otteeseen ja asialla ovat olleet eri suunnittelutoimistot.

3.4.1 Oppimiskampusvisio



Kaupunginhallitukselle ja kaupungin johtoryhmälle esiteltiin tammikuussa 2021 Aihio Arkkitehtien kuvittama Vantaan oppimiskampusvisio. Tuossa vaiheessa asemakaavoitus ei vielä osallistunut suunnitteluun.

Tavoitteena tässä vaiheessa oli oppimiskeskus, joka on paitsi Oppimiskampuksen päämaja, myös alusta palveluntarjoajille ja yrityksille. Kampus linkittyy saumattomasti kehittyvään ydinkaupunkirakenteeseen. Sen tilaratkaisut edistävät eri opetustasojen ja -alojen monimuoto-opetuksen yhdistelmiä.

Alueelle tavoiteltiin ihmisen mittakaavaista ja saavutettavuudeltaan maksimaalista sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kestävän kehityksen kokonaisajattelu ja muuntojoustavuus olivat teemoja, jotka toteutuisivat opetustilojen ja toimistotilojen yhteiskäytöllä, sekä nostamalla tilojen käyttöastetta myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Yhteistoimintaa haluttiin edistää luomalla puitteet satunnaisiin kohtaamisiin mm. auloissa, pihoilla, ravintoloissa, kahviloissa, tapahtumatiloissa jne. Katutasosta haluttiin elävää ja läpinäkyvää 24/7. Alueelle haluttiin mm. julkiset elinkeino- ja työvoimapalvelut ja Business Vantaan palvelukokonaisuus.

Suunnitelma oli enemmän toiminnallinen konsepti, jossa ei oltu otettu huomioon lähtötietoja kuten raidealuevarauksia, jotka lohkaisevat alueen länsiosasta melkoisen siivun. Villa Grönbergiä ei ollut säilytetty. Eteläisin kortteli lähti sekin elämään omaa elämäänsä, kun Valmet käynnisti sinne oman hankkeensa.

3.4.2 Maankäytön suunnitelma

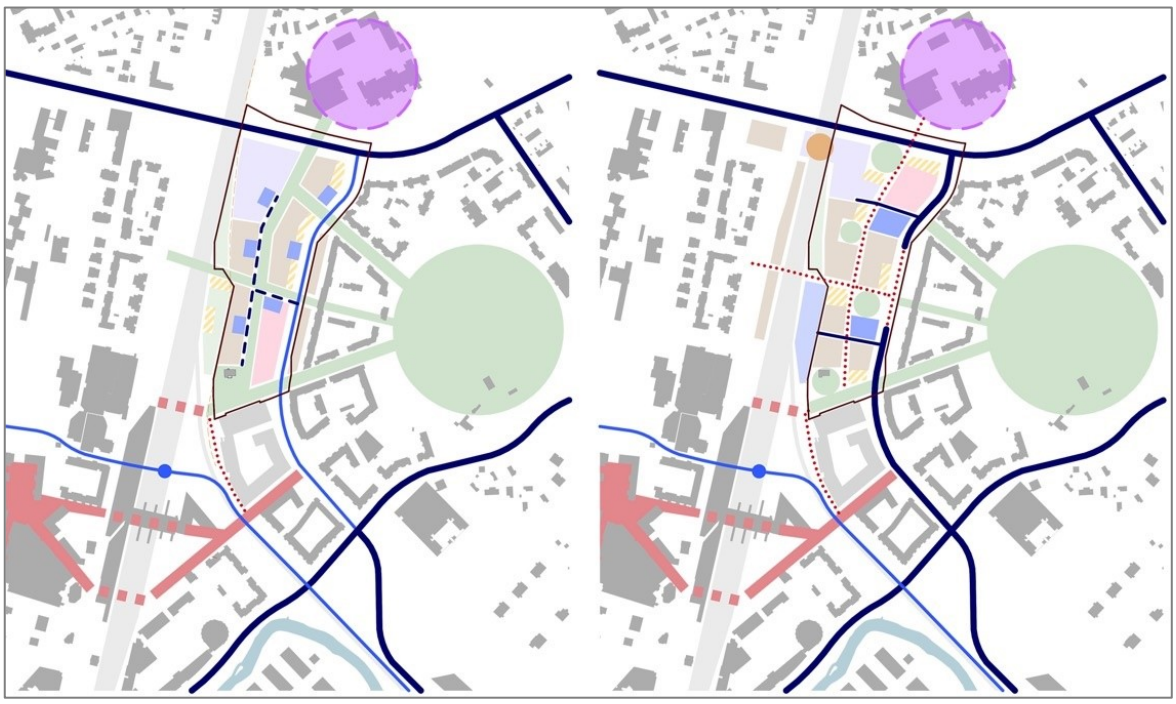
Asemakaavoituksessa päätettiin kaavoituksen tueksi teettää suunnitelma ulkopuolisella konsultilla. Kilpailutuksessa valituksi tuli maankäytön osalta Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy, maisemasuunnittelun osalta Maisema-arkkitehtitoimisto VSU Oy, liikennesuunnittelun osalta WSP Oy sekä resurssiviisauden ja kiertotalouden osalta Ethica Oy.

Suunnittelun aluksi järjestettiin Miro-alustalla etätyöpaja, jossa käsiteltiin suunnittelualueeseen liittyviä lähtötietoja, näkemyksiä sekä ideoita. Työpaja jakautui kahteen osaan, joista ensimmäisessä laadittiin yhteisesti SWOT-analyysi suunnittelualueesta. Työpajan toisessa osassa jakauduttiin 4 ryhmään ja käytiin läpi suunnittelualuetta kaupunkikuvan, maiseman, liikenteen ja resurssiviisauden näkökannoilta.

Lähtötietojen, analyysien sekä työpajan tulosten perusteella laadittiin kaaviotasolla erilaisia konsepteja, joiden välille haettiin eroja mm. mahdollisen hyvinvointikeskuksen ja oppimiskampuksen sijoituksissa, pysäköinti- ja liikennejärjestelyissä, viheralueissa sekä radan varren käsittelyssä. Parhaiksi ja kehityskelpoisimmiksi konsepteiksi valittiin neljä: ”Vihreä selkäranka”, ”Helminauha”, ”Raitti” ja ”Kokonaiset korttelit”.

Vihreä selkäranka

Vaihtoehdossa on haettu rakentamisen tehokkuuden suhteen minimiä, eikä suunnitelmassa ole korkeaa rakentamista. Vaihtoehdossa Jokiniemenkadusta kehitetään elävä sijoittamalla sinne liiketiloja sekä katkaisemalla läpiajoliikenne joukkoliikennettä lukuun ottamatta. Vaihtoehdossa asumisen määrä on maksimoitu ja se sijoittuu alueen pohjoisosaan, radan varteen asettuvan oppimiskampuksen sekä alueen eteläosaan Jokiniemenkadun varteen sijoitetun hyvinvointikeskusvarauksen väliin. Junaradan varteen liityntäpysäköinnin tilalle sijoittuu urbaania väliaikaiskäyttöä, esimerkiksi urheilutoimintoja, kaupunkiviljelyä ja konttikahviloita. Villa Grönberg on julkisessa käytössä. Alueen keskellä kulkee vihreä puistomainen kävelyreitti, “vihreä selkäranka”, johon Winterinmäen viherakselit yhdistyvät. Keskiakseli jatkaa alikulkuna radan alitse. Ajo alueelle on järjestetty yhdestä pisteestä, jotta risteäminen keskeisen kävelyreitin kanssa on minimoitu. Pysäköinti on hajautettu pienempiin yksiköihin, jotka voitaisiin toteuttaa esimerkiksi robottipysäköintilaitoksena.



Vaihtoehdot ”Selkäranka” ja ”Helminauha”. Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy.

Helminauha

Vaihtoehto perustuu alueen keskellä kulkevaan kevyen liikenteen reittiin, jonka varrelle julkiset ulkotilat, kuten aukiot ja puistot sijoittuvat “helminä”. Oppimiskampus ja hyvinvointikeskusvaraus on sijoitettu alueen pohjoisosaan, jossa ne luovat toisilleen synergiaetuja. Asumisen painopiste on tästä johtuen radan lähellä. Liiketilat on sijoitettu puistojen ja aukioiden ympäristöön ympäri aluetta. Rakentamisen tehokkuus asettuu minimin ja maksimin välille, alueen pohjoisosaan oppimiskampuksen yhteyteen sijoittuu radan ylittävä korkea maamerkkirakennus. Villa Grönberg liittyy osaksi viheralueiden sarjaa, mutta sen viereinen liityntäpysäköinti on säilytetty ennallaan. Radan ylitse on esitetty kevyen liikenteen silta, joka integroituu radan molemmin puolin rakennuksiin. Vaihtoehdossa Jokiniemenkatu on katkaistu autoliikenteeltä ja liikenne alueelle on ohjattu kahden sormimaisen piston kautta. Pysäköinti on sijoitettu kahteen keskitettyyn pysäköintilaitokseen.

Raitti

Vaihtoehto on saanut nimensä keskelle sijoittuvasta leveästä ja kaupunkimaisesta kevyen liikenteen raitista. Raitin varrelle sijoittuvat liiketilat ja keskeiset toiminnot, kuten oppimiskampus ja hyvinvointikeskusvaraus. Toiminnot sijoittuvat alueelle kuitenkin hajautettuna, jottei suuria massoja syntyisi. Korkean rakentamisen painopiste on aseman seudulla, suunnittelualueen eteläpuolella, minne se sopii luontevasti Tikkurilan puolella tapahtuvan kaupunkikehityksen vuoksi. Tehokkuudeltaan tässä vaihtoehdossa on haettu maksimia. Radan toiselle puolelle on hahmoteltu rakentamista, jotta radan eri puolet liittyisivät paremmin toisiinsa, erityisesti rakennuksiin integroituvan sillan kautta. Tämä on saavutettu Ratatietä siirtämällä ja keskittämällä kaikki alueen maantasoon sijoittuvat pysäköintipaikat radan alle pysäköintilaitokseen. Jokiniemenkatu on muutettu 1+1 kaistaiseksi ”puistokaduksi” ja ajo suunnittelualueelle tapahtuu raittia pitkin.



”Raitti” ja ”Kokonaiset korttelit”. Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy.

Kokonaiset korttelit

Vaihtoehdossa on tutkittu ratkaisua, jossa kevyt liikenne ohjataan alueen molempiin laitoihin ja Jokiniemenkadusta kehitetään viihtyisä ja elävä kaupunkimainen ympäristö. Tästä johtuen liiketilat ja alueen suurimmat toiminnot, oppimiskampus ja hyvinvointikeskusvaraus sijoittuvat myös Jokiniemenkadun varteen. Junaradan reunan lisäradan ja liityntäpysäköinnin alueille sijoittuu koko alueen pituinen viheralue, joka yhdistyy viherakseleiden kautta Winterinmäkeen ja radan toiselle puolelle. Tämä luo alueelle vihreän julkisivun, joka voi toistua radan toisella puolella ja eri puolet yhdistyä viherylityksien kautta toisiinsa. Ajo alueelle tapahtuu kahdesta sormimaisesta pistosta, jotka sijoittuvat keskeisten toimintojen läheisyyteen. Pysäköinti on sijoitettu kahteen keskitettyyn laitokseen, joihin sijoittuu myös liityntäpysäköinti.[8]

Jatkotyöstö

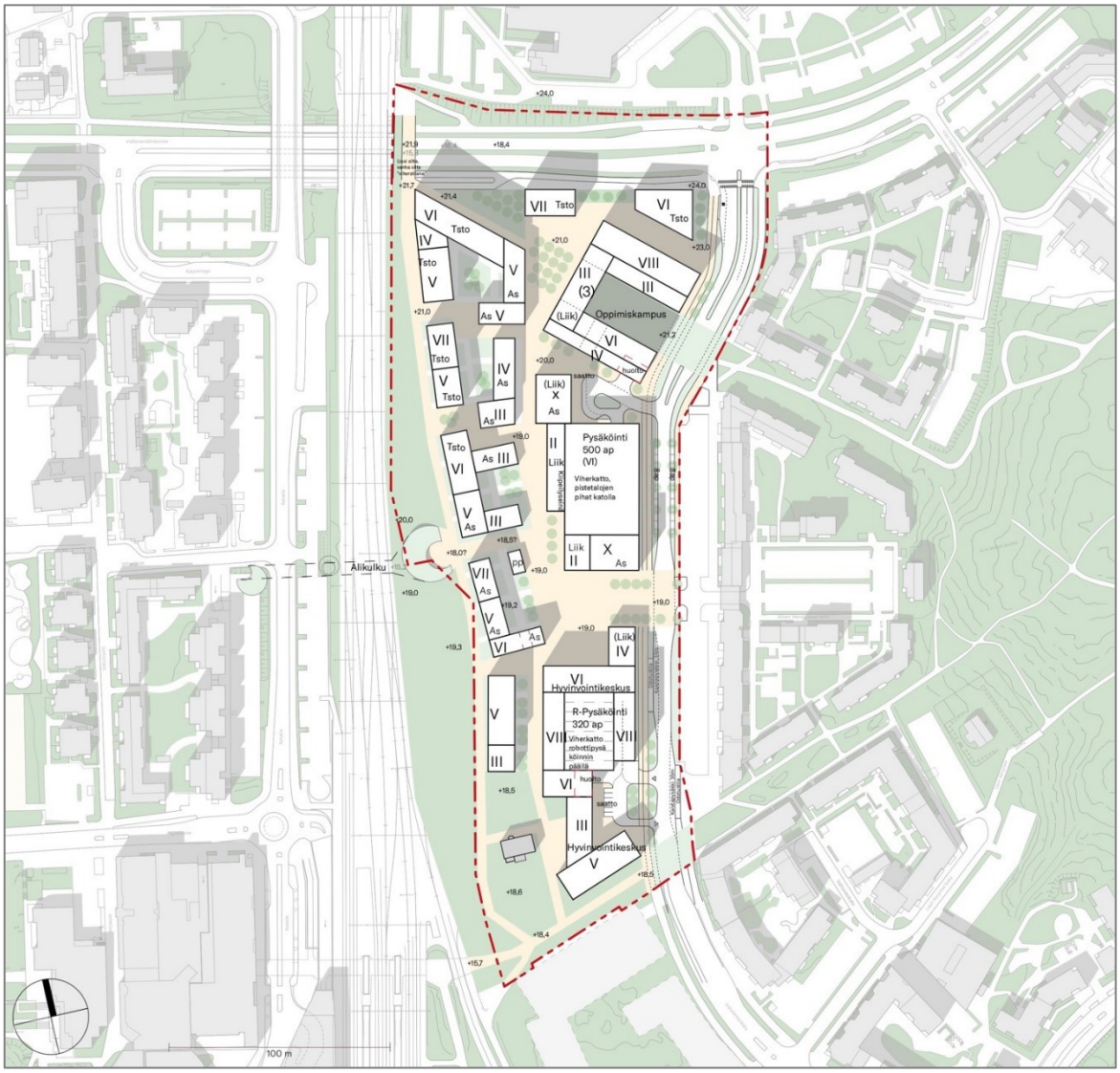
Esitetyistä konsepteista valittiin vielä jatkotyöstettäväksi kaksi vaihtoehtoa: ”Helminauha” eräänlaisena minimivaihtoehtona rakentamisen volyymin ja aluerajauksen suhteen. Sekä ”Raitti” vastaavasti maksimivaihtoehtona.

Helminauha 2.0

Rakennukset sijoittuvat nyt käytettävissä olevalle alueelle ja lisäraidevaraukset on otettu suunnitelmassa huomioon. Lisäraidealueelle on mahdollista sijoittaa kuitenkin väliaikaista toimintaa ja viherrakentamista.

Suunnitelmassa Jokiniemenkatu pysyy paikoillaan, mutta paikoitellen sen levyttä on muutettu, jotta katualueelle on saatu sijoitettua kadunvarsipysäköintiä. Winterinmäeltä tulevat viheryhteydet jatkuvat myös Jokiniemenkadun ajoratojen yli kivettyinä vyöhykkeinä. Jalankululla on alueella prioriteetti ja jalankulkuyhteydet jatkuvat katkeamattomina, samassa tasossa, niin, että jalankulkija ei astu alas ajoradalle.

[8] Jokiniemen kampusalue, Konsulttityön loppuraportti 22.3.2022, Harris-Kjisik, VSU, WSP, Ethica.



Asemapiirros Helminauha, Harris-Ksijik.

Suunnitelmassa uusi yhteys Tikkurilaan hoidetaan alikulkutunnelilla. Yhteys Valkoisenlähteentien yli on järjestetty uudella sillalla lähellä nykyistä siltaa, mutta uusittuna ja leveämpänä yhteytenä. Tämä palvelee erityisesti oppimiskampuksen käyttäjiä mutta myös muita kulkijoita.

Oppimiskampus sijoittuu alueen pohjoisosaan ja se on osa Winterinmäeltä tulevaa viheryhteyttä, joka jatkuu katkeamattomana Oppimiskampuksen ali. Hyvinvointikeskusvaraus on alueen eteläosassa ja sen yhteydessä on Villa Grönberg sekä elpymispuutarha, joka palvelee erityisesti keskuksen työntekijöitä ja käyttäjiä. Toimistorakentaminen keskittyy alueen pohjoisosaan ja radan varteen. Liiketilat sijaitsevat tärkeimpien julkisten ulkotilojen reunoilla.

Mahdolliseen hyvinvointikeskukseen liittyvä pysäköintilaitos on esitetty robottipysäköintinä, jonne mahtuu noin 320 ap. Pohjoisempana sijaitsevassa pysäköintilaitoksessa on noin 500 ap ja sen katto toimii ympäröivien talojen pihana.

Raitti 2.0

Alueen keskellä kulkee leveä kevyen liikenteen yhteys, raitti, joka sitoo toiminnot yhteen. Yhteydet radan ja Valkoisenlähteentien yli hoidetaan päistään rakennuksiin tai rakennelmiin

tukeutuvilla silloilla. Jalankululla on alueella prioriteetti. Alueen keskellä kulkee leveä kevyen liikenteen raitti, ja jalankulkuyhteydet Jokiniemenkadun yli jatkuvat yhtenäisinä ja korotettuina ylitysalueina.

Maksimivaihtoehdossa rakentaminen ulottuu radan suunnassa nykyisten korttelialueiden reunoille eikä lisäraiteita ole huomioitu. Luonnoksessa Jokiniemenkatua on siirretty itään LPA-alueille ja vapautuva tila otetaan Jokiniemenkadun länsipuolen käyttöön. Näin Jokiniemenkadusta saadaan tiivistettyä kaupunkimainen ympäristö, ja tehottomat maantasopysäköintipaikat (n. 120 ap) siirrettyä pysäköintilaitoksiin. Ratkaisu vaatisi sopimusneuvotteluja eri osapuolten kesken.



Asemapiirros Raitti, Harris-Ksijik.

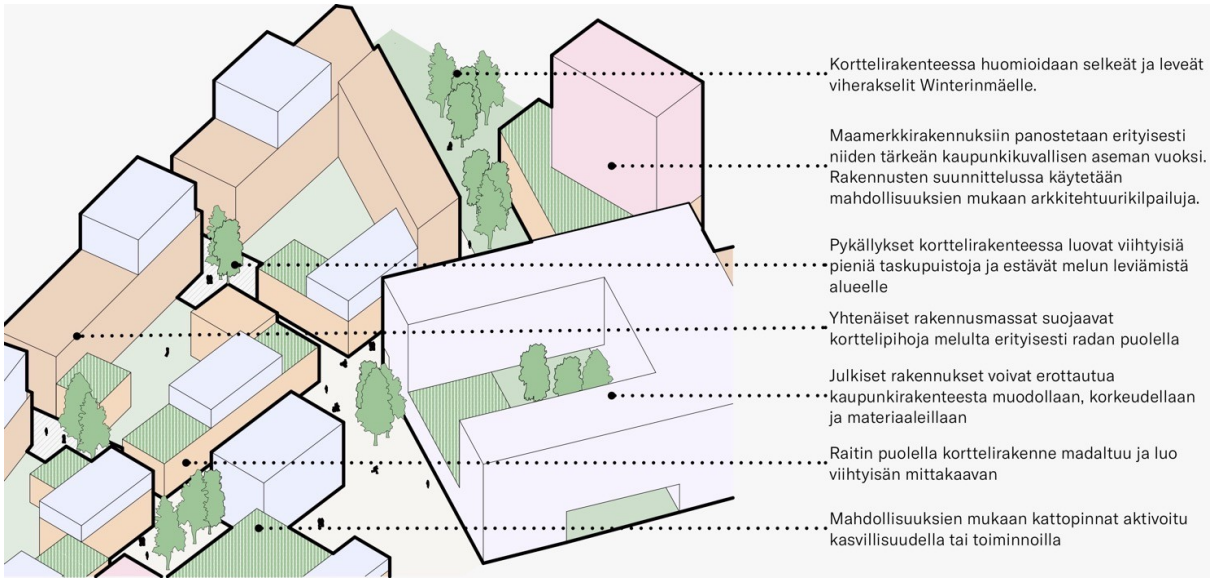
Oppimiskampus sijoittuu alueen pohjoisosaan, mutta aluerakenteen sisälle. Suunnitelmassa oppimiskampus on hajautettu kahteen massaan, joiden välissä on yhdysputki. Näin raitti pystyy jatkumaan alueen läpi katkeamatta. Oppimiskampuksen herkimpiä pihatiloja voidaan sijoittaa rakennuksen katoille, jossa ne saavat oman rauhan. Hyvinvointikeskusvaraus on sijoitettu alueen eteläosaan ja se on jaettu kahteen erilliseen massaan. Massat sijoittuvat raitin molemmin puolin.

Alueen kerrosluvut laskevat Villa Grönbergin suuntaan. Alueen merkittävimmissä kohdissa (aukiot, sisääntuloalueet, reunat) sijaitsevat korkeimmat rakennusmassat, ns. maamerkkirakennukset. Toimistorakentaminen keskittyy alueen pohjoisosaan ja radan varteen. Liiketilat sijaitsevat aukioiden reunoilla, alueen sisääntulojen yhteydessä sekä raitin varrella.

Pysäköinti alueella jakautuu kahteen pysäköintilaitokseen (noin 410 ap ja 415 ap). Pohjoisen pysäköintilaitoksen 1. kerrokseen sijoittuu liiketilaa. Jokiniemenkadun varressa on kadunvarsipysäköintiä niillä kohdin, missä se on mahdollista.

3.4.3 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Lopullinen yleissuunnitelma on hybridi kahdesta laaditusta vaihtoehdosta. Koska tieto kampusalueelle sijoittuvista toiminnoista oli monilta osin suuntaa antavaa (laatu, määrä, tarkka sijainti), nousi esille tarve joustavasta ja mahdollistavasta suunnitelmasta. Alueelle lopulta sijoittuvat toiminnot olivat yhä suunnitelmaa laadittaessa auki, minkä takia rakennusten volyymin suurpiirteisempi esittäminen nousi työssä tarpeelliseksi. Käytännössä rakennusten kerroslukujen ja kerrosalan määrä sekä eri toimintojen suhde toisiinsa tulee täsmentymään vasta jatkosuunnittelussa. Joustavuus suunnitelmassa aiheuttaa omia haasteitaan, mutta toisaalta se voi olla hyödyksi esimerkiksi muuntojoustavuuden suhteen, kun suunnitelma ei lukitse rakennuksia varhaisessa vaiheessa tiettyihin käyttötarkoituksiin. Alueen maaperän vuoksi suunnitelmassa ei ole esitetty kellarirakentamista pysäköintilaitosta lukuun ottamatta ja sekin osaltaan tuo joustavuutta alueen kehittymiselle tulevaisuudessa.



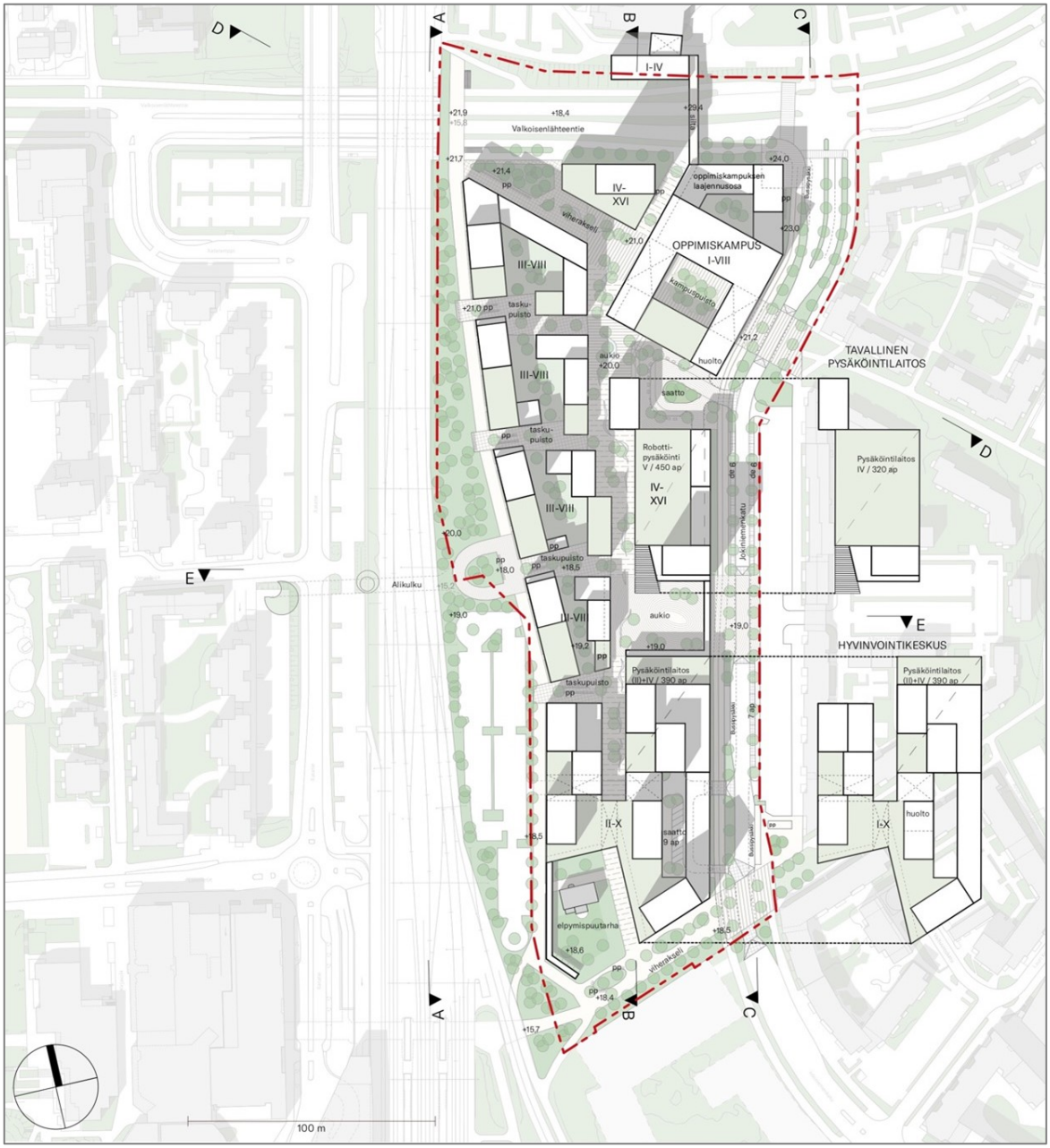
Periaatekaavio alueesta, -Jokiniemen kampusalue, konsulttityön loppuraportti, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy, VSU Maisema-arkkitehdit Oy, WSP ja Ethica Oy; 22.3.2022.

Alueen houkuttelevuus, omaleimaisuus ja julkisten ulkotilojen laatu on oleellista alueen onnistumisen kannalta. Oleelliseksi nousi alueen julkisten tilojen laadun ja luonteen sekä yhteyksien määrittely. Pääpaino suunnittelussa siirtyi julkisiin ulkotiloihin, niiden rajaukseen, luonteeseen ja rakennuksiin liittymiseen ja nämä seikat haluttiin määritellä tarkasti. Koko suunnittelualueella lähtökohta on toiminnallisesti ja visuaalisesti avoin maantasokerros, ja keskeisen reitin varrella edellytetään useampia avoimia kerroksia tai korkeita tiloja.

Oppimiskampuksen sijainti päätettiin pitää suunnittelualueen pohjoislaidalla, sillä se tukee parhaiten yhteyttä Valkoisenlähteentien pohjoispuolisiin tiloihin. Valkoisenlähteentien ylittävä rakennuksiin integroitu siltayhteys on tärkeä osa kampuksen käyttäjien sujuvaa liikkumista. Silta integroituu Valkoisenlähteentien pohjoispuolella olemassa olevan kampusrakennukseen ja sen mahdollisesti tulevaisuudessa toteutettavaan laajennukseen. Oppimiskampus on osa Winterinmäeltä tulevaa viheryhteyttä, joka jatkuu katkeamattomana Oppimiskampuksen ali. Oppimiskampuksen yhteyteen esitetyt rakennusmassat toimivat laajennusvarana, mutta ne voivat toteutua myös toimitilana tai opiskelija-asumisena.

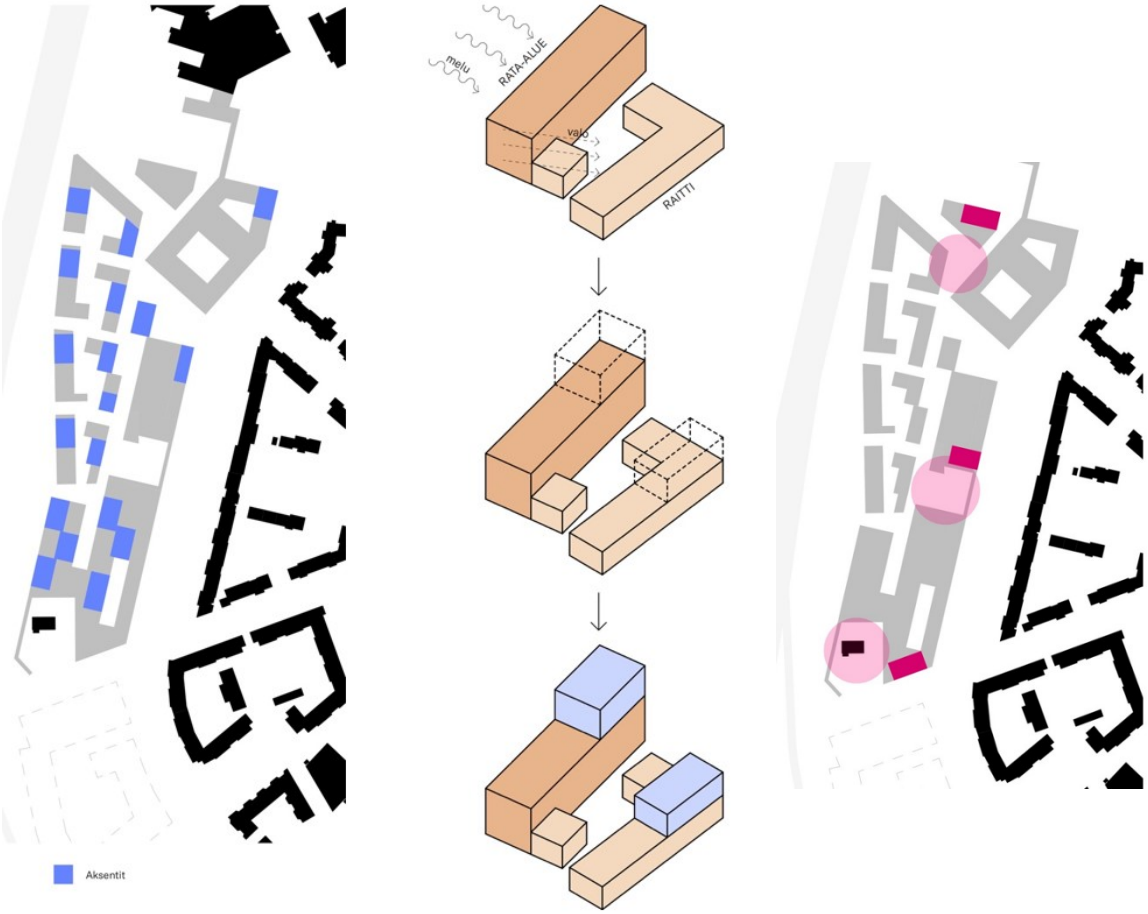
Hyvinvointikeskuksen sijoittumisesta ei konsulttityön aikana tullut päätöstä, mutta suunnitelmassa on mahdollistettu keskuksen sijoittuminen alueelle. Toisaalta voi olla, että keskus sijoittuukin jonnekin muualle, jolloin sille varatulle alueelle Jokiniemen kampuksella sijoittuu luontevasti muita toimintoja, kuten asumista tai toimitiloja.

Liikenteen osalta Jokiniemenkadun sijainti ei muutu vaan sitä päätettiin kehittää paikallaan. Ratavarausten kohdalle ei osoiteta rakentamista, mutta kaaviomaisesti on tutkittu, minkälainen vaikutus suunnitelmaan olisi, mikäli lisäraidetta ei tarvitsisikaan huomioida. Alueen sijoittuminen lähelle rata-alueita vaatii mahdollisesti stabilointirakenteita ja niiden toteuttaminen on mahdollista rata-alueen viereisen kevyen liikenteen väylän alle.



Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisikin 28.2.2022 päivätyssä **loppuraportissa** alueen selkäranka on pohjois–eteläsuuntaisen reitin ja siihen liittyvien aukioiden ja pihojen muodostama yhteys ja tilasarja,

raitti. Oleellista on ympäröivien rakennusten, tilojen ja toimintojen sijoittuminen ja avautuminen raitille. Kävelyraitti jakaa alueen korttelirakenteen kahteen osaan, radanvarren kortteleihin ja Jokiniemenkadun varren kortteleihin. Eteläpäässä, missä alue kapenee huomattavasti, ei ole ollut mahdollista mahduttaa kahta korttelia rinnakkain. Tässä kohtaa kävelyraitti jatkuu rakennusmassojen alitse. Raitti toimii myös hulevesien keräyksessä sekä virkistyskäytössä.



Periaatekaavio kortteleiden rakentumisesta sekä aksenttien ja maamerkkien sijoittumisesta.

Raitin varrelle sijoittuu pienempiä taskupuistoja sekä suurempia aukioita. Erityisesti alueen keskivaiheille sijoittuvalla aukiolla on suuri merkitys, sillä se tarjoaa mahdollisuudet tapahtumien järjestämiselle sekä oleskelulle. Aukion pohjoisreunaan sijoittuvat oleskeluportaat, jotka johtavat pysäköintilaitoksen katolle sijoitetulle aktivoidulle viherkatolle. Keskeisten aukioiden alueille on esitetty arkadeja, jotka tarjoavat sääsuojatun mahdollisuuden kulkea alueella. Myös muissa kohdissa kampuksella voidaan hyödyntää tätä mahdollisuutta.

Villa Grönbergin yhteyteen on esitetty viheralue. Villa Grönberg sijoittuu keskeisen kävelyraitin alkupäähän ja sitä kehystävät rakennusmassat, jotka sopeutuvat suojeltuun rakennukseen.

Jokiniemenkadun leveyttä on paikoitelleen muutettu, jolloin on saatu paikkoja kadunvarsipysäköinnille sekä tilaa katuvihreälle. Jalankulkua on priorisoitu alueella ja jalankulkuyhteydet jatkuvat katkeamattomina samassa tasossa siten, että jalankulkija ei astu alas ajoradalle risteysalueilla. Winterinmäeltä tulevat viherakselit jatkuvat Jokiniemenkadun ylitse esimerkiksi nurmikivettynä shared space -alueina, joilla rauhoitetaan läpiajoliikennettä. Akselien jatkuminen on huomioitu myös alueen sisällä ja niitä on pyritty vahvistamaan. Alueen keskivaiheille on sijoitettu uusi alikulkutunneli, joka toteutetaan tarvittaessa. Alikulkutunneli mahdollistaa myös kolmannen

akselin sijoittumisen alueelle. Jokiniemenkadun itäpuolen kehittyessä voidaan keskelle sijoittuva viheryhteys täydentää johtamaan katkeamattomana mäelle saakka.

Aluetta palveleva pysäköinti sijoittuu kahteen keskitettyyn pysäköintilaitokseen ja paikkamäärä joustaa toimintojen ja kerrosalan täsmentyessä. Liityntäpysäköintialue on säilytetty tässä työssä maantasossa rata-alueen ja kampusalueen välissä nykytilanteen mukaisesti ja sille on osoitettu ajoyhteys suunnittelualueen läpi. Rakentamisen alle jäävät pysäköintipaikat sijoittuvat uusiin pysäköintilaitoksiin. Laitoksen maantasokerrokseen, keskeisen aukion reunalle, sijoittuu liiketilaa. Alueen pohjoisosassa on robottipysäköintilaitos, jota rajaa eri puolilta asuinrakennusmassat. Kortteliin voidaan toteuttaa myös tavanomainen pysäköintilaitos, mutta tällöin se vie leveyssuunnassa hieman enemmän tilaa ja toisaalta siihen mahtuu vähemmän pysäköintipaikkoja, ellei massaa koroteta.

Valitun vaihtoehdon jatkotyöstäminen kaavaratkaisuksi

Suunnittelua on jatkettu asemakaavoituksen omana työnä Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisikin suunnitelmien pohjalta. Syksyn 2022 aikana on käyty vuoropuhelua mahdollisten tulevien toimijoiden ja toteuttajien kanssa. Vuoropuheluissa toistuva kanta oli, että korttelikokoa tulisi kasvattaa. Toimitilojen yhden kerroksen pinta-ala tulisi olla vähintään 1 000 m^2 ja korttelikokonaisuudelle pitäisi varata vähintään noin 10 000 kerrosneliömetriä, jotta hanke olisi taloudellisessa mielessä kannattava.



Esimerkki rakennusoikeuden jakautumisesta tilanteessa, jossa C-kortteleihin on toteutettu kaavan sallima maksimaalinen (40 %) määrä asuinkerrosalaa.

Koko radan varren toimistotalorivin rakentumiseen lähivuosina ei riittänyt uskoa. Alueen eteläosassa sijainti aseman vieressä lisää houkuttelevuutta, mutta pohjoisosan toteutuminen epäilytti. Siksi toinen pysäköintitalo päädyttiin siirtämään Jokiniemenkadun varresta radan puolelle. Ajoyhteyttä pysäköintiin ei kuitenkaan haluta ohjata risteämään Kampusraitin kevyenliikenteen raitin kanssa, mikä johti tunneliratkaisuun, jossa ajo johdetaan raitin alta. Samaa tunnelia pitkin saadaan hoidettua ajo liityntäpysäköintiin, joten risteävää autoliikennettä ei tule Kampusraitille.

Alkuperäinen ajatus toimintojen sekoittamisesta mahdollisimman paljon osoittautui optimistiseksi. Samassa korttelissa voi rakennusalan ammattilaisten mukaan olla asumista ja toimitilaa vierekkäin, mutta asumisen sijoittaminen ylempiin kerroksiin toimistojen päälle lisää liikaa haasteita. Asuntojen kantavat rakenteet ja putkivedot aiheuttavat ongelmia alapuolisissa toimitiloissa, joissa tavoitellaan avaria, yhtenäisiä ja muuntojoustavia tiloja. Toistaiseksi tämän välttäminen on suomalaiselle rakennusteollisuudelle kynnyskysymys.

Liiketilojen saaminen katutasoon yläpuolisesta toiminnasta riippumatta on puolestaan kaavoitukselle kynnyskysymys, eikä sitä rakennusalakaan pitänyt mahdottomana.

Syksyllä 2022 käytiin myös neuvotteluja kaupan keskusliikkeen kanssa mahdollisen supermarketkokoisen päivittäistavarakaupan sijoittamisesta alueelle. Kaupan koko olisi noin 2 000 k-m^2 ja sen huollon vaatima tila noin 900 m^2. Kaupan omana toiveena oli sijoittuminen mahdollisimman lähelle Valkoisenlähteentien risteystä, mikä taas oppimiskampuksen näkökulmasta oli mahdotonta. Ainoaksi mahdollisuudeksi, jossa noin laaja maantasokerroksen pinta-alavaatimus voisi täyttyä on eteläisen pysäköintitalon katutasokerroksessa.



Näkymä pohjoisesta alueelle. Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy. Etualalla vasemmalla oleva oppimiskampuksen kortteli on suunnittelun tarkentuessa muuttanut muotoaan.

Oppimiskampukseen on tulossa Tikkurilan lukion ja Varian tiloja yhteensä noin 35 000 kerrosneliömetriä. Kampuksen sijainti mahdollisimman lähellä Valkoisenlähteentien pohjoispuolista koulukeskusta on ollut suunnittelun lähtökohtana. Iso koulukokonaisuus vaatii maantasokerrokseensa suuren määrän eri toimintoja ja huoltoa ja huoltoliikennettä. Tästä seurasi, ettei luonnosvaiheen ajatus viherakselin viemisestä kampuksen läpi ollut mahdollista. Kaupunki palkkasi kampuksen hankesuunnitteluvaiheen suunnittelijakonsultiksi arkkitehtitoimisto JKMM:n. Kaavatyössä otettiin

huomioon kampussuunnitelman asettamat reunaehdot ja laajennettiin yleisten rakennusten korttelialuetta. Viherakseli ei jatku enää suoraviivaisena akselina, vaan kaartaa kampuksen eteläpuolitse. Puuistutuksin osoitetaan reitin jatkuvuus ja kaarevuudesta huolimatta siitä saadaan sujuva.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti kokouksessaan 9.5.2023 palauttaa asemakaavaehdotuksen valmisteltavaksi. Lautakunta halusi vastoin alkuperäistä esitystä, että kaksi rakennusalaa määrätään rakennettavaksi vähintään 16-kerroksiseksi. Vastaavasti tämä tuottaa kortteliin 62004 enemmän rakennusoikeutta (+ 1 400 kerrosneliömetriä) ja autopaikkoja 11 kpl, jotka on kuitenkin mahdollista sijoittaa jo osoitetuille LPA-alueille.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan pääradan itäpuolinen alue keskustatoimintojen korttelialueeksi, C ja pohjoisin varsinaisen oppimiskampuksen kortteli yleisten toimintojen alueeksi, Y. Lisäraiteille varattu alue muuttuu yleiseksi pysäköintialueeksi, LP, jolloin se on myöhemmin otettavissa raideliikennekäyttöön, jos lisäraiteet päätetään joskus rakentaa. Alueelle ei tule uusia autoliikenteelle tarkoitettuja katuja, sillä alueen sisäiset reitit on osoitettu kevyelle liikenteelle, joille on sallittu huoltoajo. Pysäköinti sijoittuu kahteen pysäköintitaloon ja pyöräpysäköinti kortteleihin sekä kahteen pyöräpysäköintirakennukseen.

Kaavaehdotuksessa on viisi keskustatoimintojen korttelialuetta. Kortteleiden käyttötarkoitus sallii kaiken kaupunkikeskustaan soveltuvan toiminnan, mikä oli suunnittelun lähtökohtana, sillä tarkempaa tietoa alueelle tulevista hankkeista ei vielä ole. Korttelia 62004 lukuun ottamatta asumisen määrä rajoitetaan kuitenkin 40 %:iin toteutetusta, kaava sallimasta rakennusoikeudesta. Tällä varmistetaan, että tavoiteltu monipuolinen keskustarakenne työpaikkoineen toteutuu.

Osana konsulttityötä Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik laati alueelle design-manuaalin, jonka keskeiset arkkitehtoniset ja kaupunkikuvalliset teemat on sisällytetty kaavamääräyksiin ja saadaan näin vietyä toteutusvaiheeseen saakka. Ne koskevat rakennusten massoittelua, kattojen hyödyntämistä, julkista kaupunkitilaa, materiaaleja sekä katutasokerrosten toimintaa ja arkkitehtuuria eli sitä, miten rakennukset liittyvät kaupunkitilaan.

Rakennusalat myötäilevät pääosin korttelirajoja yhden metrin etäisyydellä. Julkisivut on myös enimmältä osin pakotettu seuraamaan rakennusalan rajoja, jotta lopputuloksena olisi halutun kaltainen kaupunkirakenne ja kaupunkitilojen sarja.

Rakentamisen korkeus vaihtelee. Kortteleiden alimmat kerrokset muodostavat korttelin jalustan ja samalla korttelin kantakaupunkimaisen perusmassan. Jalusta on korkeudeltaan III-VII kerrosta. Kortteleiden perusmassoista nousee korkeampia, enintään IX-kerroksisia osia kaupunkikuvallisiksi aksenteiksi. Aksenttiosilla saadaan alueelle elävyyttä sekä nostettua rakentamisen tehokkuutta ilman, että rakennukset tuntuvat liian massiivisilta. Ratkaisun tarkoituksena on rikkoa muutoin korkeahkoa rakentamista, tuoda pienempää mittakaavaa katujen varsille sekä päästää valoa pihoille ja raitille.

Rakennusten pohjakerrosten tulee olla julkisivumateriaalinsa lisäksi toiminnoiltaan avoimia. Esimerkiksi erilaiset liiketilat, kuten kahvilat, ravintolat, baarit, kampaamot, erikoisliikkeet ja avoimet toimistotilat ovat sopivia toimintoja. Lisäksi kivijalkaan voi sijoittua jossain määrin asukkaita palvelevia tiloja, kuten pyörävarastoja tai yhteistiloja sillä edellytyksellä, että nekin toteutetaan liiketilamaisesti avoimena julkisivupintana. Erityisesti yhteistiloja suunniteltaessa tulee kiinnittää huomiota siihen, että tila on tulevaisuudessa muutettavissa liiketilaksi.

Maamerkkirakennukset sijoittuvat merkittävimpien kaupunkitilojen pohjoisreunaan. Toinen on Villa Grönbergin läheisyydessä alueen eteläisenä alkupisteenä ja toinen alueen keskeisen

kaupunkitilan, Abiturienttiaukion reunalla. Maamerkkirakennukset voivat erota muusta rakennuskannasta korkeudeltaan, julkisivukäsittelyltään tai vaikkapa muodoltaan ja materiaaleiltaan. Maamerkkirakennuksen sijoittelussa oleellista on, että sen varjostusvaikutukset minimoidaan ja siksi suunnitelmassa esitettyjen maamerkkien varjot suuntautuvat pääosin katualueille tai varjostavat omaa korttelialuettaan. Maamerkkirakennukset vaaditusta 16 kerroksesta huolimatta kuitenkin jäävät alisteisiksi Tikkurilaan suunnitellulle rakentamiselle, jolloin alue antaa kaupunkirakenteen hierarkiassa tilaa Tikkurilan ydinkeskustan alueelle.

Liikenne

Alueen sijainti ja yhteydet tarjoavat mahdollisuuden autottomaan elämäntyyliin. Alue on erinomaisten raideliikenneyhteyksien varrella, kun sekä Tikkurilan asema että Vantaan ratikan pysäkki sijoittuvat heti alueen eteläpuolelle.

Itse suunnittelualue on pääsääntöisesti kävely-ympäristöä, jossa kaikkialle pääsee esteettömästi kävellen, pyöräillen sekä tarvittaessa myös henkilöautolla (saattoliikenne, huoltoajo, kotihoito, tavaroiden purkaminen). Autoliikenne kulkee Jokiniemenkadulla, josta linjataan tarvittavat yhteydet alueelle. Katutason toiminnot ja julkisivut luovat eläväistä kaupunkitilaa, ja tarjoavat jalankulkijalle kiinnostavaa katsottavaa. Alueella on viihtyisiä ja toiminnallisia ulkotiloja oleskeluun.

Alueen länsireunassa rata-aluetta vasten kulkee pyöräilyn laatukäytävä. Se yhdessä Valkoisenlähteentien ja Jokiniemenkadun pyöräreittien kanssa kytkee kampuksen osaksi laajaa pyöräilyverkostoa. Winterinmäeltä on virkistysreitit Tikkurilan aseman suuntaan ja luoteeseen Oppimiskampukselle ja edelleen ratasillalle.

Alueen autoliikenne liittyy Jokiniemenkatuun. Jokiniemenkadun ajorataa kavennetaan kaupunkimaisemmaksi, kadun varteen sijoitetaan pysäköintiä, jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikat korotetaan ’shared space’ tyylisiksi osuuksiksi ja kadun viherilmettä parannetaan. Liittymät Jokiniemen kampusalueelle ovat pysäköintilaitosten ja saattoalueiden yhteydessä. Ajo liityntäpysäköintialueelle tapahtuu kampusalueen alittavaa tunnelia pitkin.

Lähes kaikki autopaikat sijoittuvat pysäköintitaloihin. Kansipihoihin verrattuna ne ovat helpommin muunneltavissa toiseen käyttöön, jos sille tulevaisuudessa on tarvetta. Alueen pohjavesiolosuhteet eivät myöskään tue autopaikkojen sijoittamista maanpinnan alapuolelle. Pysäköintitaloissa on yhteensä noin 800 autopaikkaa. Katutasoon on molemmissa kaavailtu liiketilaa, Jokiniemenkadun varteen, hyvin saavutettavalle sijainnille on varauduttu jopa suuren päivittäistavarakaupan tilatarpeisiin ja huoltoliikenteeseen. Jokiniemenkadun varteen sijoittuu kadunvarsipysäköintiä ja Kampusaukiolle on varattu muutama autopaikka oppimiskampuksen saattoliikennettä varten. Oppimiskampusta varten on osoitettu myös kaksi pyöräpysäköintirakennusta, joihin mahtuu yhteensä 800 polkupyörää. Mopopysäköinti sijoitetaan pysäköintitaloon.

Suunnitelman perusajatuksena on luoda lähes kokonaan autototon alue. Alueen keskellä kulkee jalankulkuakseli, joka yhdistää Tikkurilan asemanseutua, Oppimiskampusta ja jatkuu mahdollisesti Valkoisenlähteentien yli kohti Tikkurilan lukion nykyisiä tiloja. Joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat likimain nykyisillä paikkaa.

4.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen kokonaispinta-ala on 7,29 hehtaaria ja aluetehokkuus on e=1,48.

Keskustatoimintojen korttelialue, C viiden korttelin yhteenlaskettu pinta-ala on 2,13 hehtaaria. Rakennusoikeus on 72 700 k-m^2, jolloin tehokkuusluvuksi, e tulee 3,42.

- asuntokerrosalan määrä on korttelia 62004 lukuun ottamatta rajattu 40 %:iin, mikä tarkoittaa sitä, että asumista tulee todennäköisesti vähintään n. 13 000 k-m^2 ja enintään n. 27 000 k-m^2. Tällöin asuntojen määrä vaihtelee välillä 300–600 asuntoa, asuntojen keskikoon ollessa n. noin 45 m2. Asukasmääräksi tulee vastaavasti n. 400–750 uutta asukasta.

- liike- ja toimitilojen määrä liikkuu vastaavasti asuntorakentamisesta riippuen välillä 46 000–60 000 kerrosneliömetriä.
- autopaikat sijoittuvat kahteen pysäköintitaloon (yhteensä n. 700–800 ap), johon on laskettu korvaava sijainti rakentamisen mukana poistuville liityntäpysäköintipaikoille.
    - 1 ap/130 asuntokerrosm^2
    - väh. 1 ap/ 160 ja enintään 1 ap /130 toimistom^2
    - väh. 1 ap/200 ja enintään 1 ap/150 liiketilam^2.
    - Autopaikkalaskelmissa on huomioitu asumisen ja toimistotilojen määrän keskinäinen vaihtelu.

- pyöräpaikkoja tulee olla 2 kpl/ asunto, 1 pp/ 30 liiketilak-m^2 ja 1 pp/ 50 toimistok-m^2.

Yleisten rakennusten korttelialue, Y 0,8 hehtaarin alue, jonka rakennusoikeus on 35 000 k-m^2 ja tehokkuusluku e= 4,37. Alueen vaatimat noin 200 autopaikkaa ja 80 mopopaikkaa sijoittuvat pohjoisempaan pysäköintitaloon, 800 pyöräpaikkaa puolestaan katualueelle sijoitettaviin pyöräpysäköintirakennuksiin.

Puisto, VP 0,46 hehtaaria.

Yleinen pysäköintialue, LP 0,37 hehtaaria.

Nykyiseen asemakaavaan verrattuna alueelle tulee uutta rakennusoikeutta vajaat 62 000 kerrosneliömetriä.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan tuottaa keskustamaisen tiiviin korttelirakenteen radan itäpuolelle raideliikenteeseen tukeutuvaan ympäristöön. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä.

Alueen laatu on varmistettu julkista kaupunkitilaa koskevin määräyksin. Kadut, raitit ja aukiot ovat luonnonkivipäällysteisiä ja niille tulee istuttaa suureksi kasvavia puita sekä kerroksellista kasvillisuutta ja toteuttaa myös kasvipeitteisiä hulevesien viivytysrakenteita. Jokiniemenkadun olevia hyväkuntoisia katupuita tulee säilyttää. Lisäksi alueen vehreydestä on huolehdittu määräämällä alueelle kasvikattoja ja köynnöksiä rakennusten julkisivuille. Vihertehokkuudesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset.

Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku 0,8 ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden sekä **hulevesien viivytyksen** toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla sekä **hulevesisuunnitelmalla**.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

C, Keskustatoimintojen korttelialueet

Keskustatoimintojen alueelle saa sijoittaa asuin-, majoitus-, kulttuuri-, opetus-, palvelu-, liike-, myymälä- ja toimistotiloja. Kortteleissa noudatetaan tulevasta toiminnasta riippumatta määräyksiä, joilla pyritään luomaan alueelle yhtenäinen kaupunkikuva ja kampusmainen luonne.

Rakennusten pohjakerrokset suunnitellaan avoimiksi ja niiden kerroskorkeus on ylempiä kerroksia suurempi, 6 m, jolloin se luo rakennuksiin luontevan jalustan ja mahdollistaa erilaiset käyttötarpeet. Katualueeseen rajautuvista tiloista tulee Kampusraitin ja Jokiniemenkadun, sekä aukioiden

puolella vähintään 80 % olla liike- ja myymälätilaa, joiden katujulkisivu tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna. Jokiniemenkadun varressa koko katutasokerros on varattu kaupan tarpeisiin, pohjoisemmassa pysäköintitalossa liiketila tulee Kampusraitin puolelle.

Jokaiseen kortteliin tulee suunnitella vähintään kaksi ravintolakäyttöön soveltuvaa liiketilaa. Ravintolatilojen tulee avautua Kampusraitin tai aukioiden suuntaan. Jokiniemenkadun varteen sijoittuvan pysäköintilaitoksen katutasossa varaudutaan päivittäistavarakaupan sijoittumiseen. Liiketilat tulee avata kadun suuntaan joko ovin tai suurin, avattavin ikkunoin. Näyteikkunapinnat on säilytettävä läpinäkyvinä eikä niitä saa kokonaan peittää esimerkiksi mainosjulisteilla. Myös radan puolen julkisivujen katutasoon tulee avata suuria ikkunoita. Tiilen ja valon mahdollisuuksia reliefitaiteena tulee radan puolella hyödyntää.

Korttelit, joihin tulee tehdä jalustaosa, on kaavakartalla osoitettu kerroslukumerkinnöin esim. IV/VIII. Jalusta on alemman kerrosluvun korkuinen ja ainakin osa Kampusraitin puoleisista rakennuksista tulee tehdä sen mukaisesti.

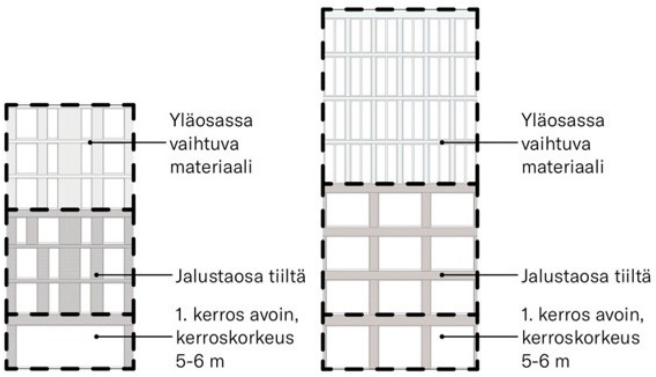
Jalustakerrosta korostetaan yhtenäisellä materiaalilla, paikalla muuratulla poltetulla tiilellä. Jalustan yhtenäisellä materiaalilla pyritään korostamaan kortteleiden rakennetta, jossa jalusta luo korttelin peruskorkeuden ja aksentit nousevat siitä yksittäisinä korkeampina massoina. Tiilimateriaali on myös viittaus suunnittelualueen ainoaan olemassa olevaan rakennukseen, Villa Grönbergiin.

Jalustan tulee mittasuhteiltaan, aukotukseltaan ja julkisivumateriaaleiltaan erottua yläpuolisesta rakennusosasta. Yläosan tulee olla julkisivumateriaaliltaan jalustaa vaaleampi ja ilmeeltään kevyempi.

Korkeammat rakennusosat rakennetaan jalustaosan yläpuolelle. Korkeammat osat tulee jakaa kerroslukua vaihtelemalla pienempiin osiin. vähintään 30 m välein. Porrastusten tulee olla vähintään kaksi kerrosta.

Korkeampien rakennusosien julkisivumateriaali ja julkisivutyyppi voivat vaihdella ja tuoda monipuolisuutta alueen julkisivuihin ja materiaalipalettiin. Yläosissa voidaan käyttää erityisesti puuta eri muodoissa, kuten julkisivulaudoituksena tai rimoituksissa. Myös erilaiset peltimateriaalit ja rappaukset tuovat yläosiin vaihtelua.

Maamerkkirakennusten rakennuspaikat on osoitettu kartalla rakennusalueina, joiden kerrosluku on osoitettu määräävänä 16:een. Rakennukset voivat poiketa muusta kaupunkirakenteesta muodoltaan, julkisivukäsittelyltään ja materiaaleiltaan, joskin jalustan arkkitehtuuri sitoo ne osaksi ympäristöään.



Asuin- ja toimistorakennusten julkisivuperiaatteita.

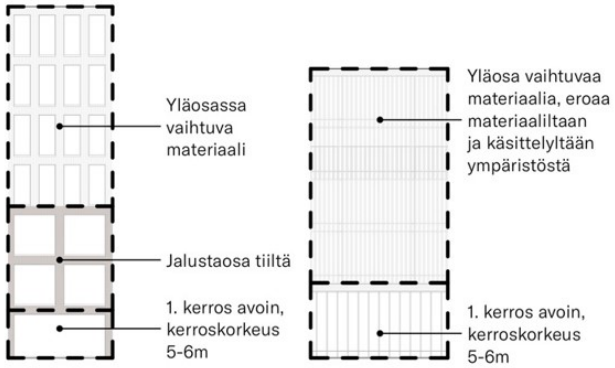


Asuin- ja toimistorakennusten julkisivumateriaaleja.

Kuva: Arkkitehtitoimisto Harris—Kjisik Oy.

Maamerkkirakennukset tulee suunnitella siten, että korkeista rakennuksien massa pysyy hoikkana ja mittasuhteiltaan sulavana. Tällä on merkitystä kaupunkikuvallisesti myös laajemmin, sillä korkeat rakennukset vaikuttavat myös suurmaisemaan.

Kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta, kasvikattoja, hulevesien käsittelyä ja puiden istuttamista, kun tarjolla on maanvaraista pihaa. Julkisivuille tulee istuttaa myös köynnöksiä.



Julkisten rakennusten ja maamerkkirakennusten julkisivuperiaatteita.



Julkisten rakennusten ja maamerkkirakennusten julkisivumateriaaleja.

Kuva: Arkkitehtitoimisto Harris—Kjisik Oy.

Asuminen

Asumisen osuus saa C-kortteleissa olla enintään 40 % toteutetusta, kaavaan merkitystä kerrosneliömetrimäärästä. Rakennuslupavaiheessa tulee osoittaa, että asunnot saavat riittävästi luonnonvaloa. Poikkeuksena on kortteli 62004, jossa asumisen osuutta ei ole rajoitettu. Mikäli vain tähän kortteliin rakennetaan asuntoja, tulee asuntokerrosalaa n. 13 000 k-m^2. Jos myös muihin kortteleihin tulee kaavan sallima 40 % osuus asuntoja, nousee asumisen kerrosneliömetrimäärä n. 27 000 k-m2:iin. Tällöin asuntojen määrä vaihtelee välillä 300–6000 asuntoa, asuntojen keskikoon ollessa n. noin 45 m2. Asukasmääräksi tulee vastaavasti n. 400–750 uutta asukasta.

Pysäköinti

Pysäköinti järjestellään keskitettynä pysäköintiratkaisuna, jossa liityntäpysäköinti, asukaspysäköinti ja muu pysäköinti yhdistyvät toiminnallisesti elävään katutasoon liiketiloineen. Osa pysäköintipaikoista toimii vuorottaiskäytössä. Paikkojen nimeämättömyys ja arvioitu vuorottaiskäyttö huomioituna autopaikkatarve on 674–764 autopaikkaa, johon sisältyy 15 liityntäpysäköintipaikkaa (poistuvat paikat radan varren pysäköinnistä). Pysäköinnit on sijoitettu suunnitelmassa kahteen pysäköintitaloon. Oppimiskeskusta lähinnä sijaitsevan pysäköintitalon yhteyteen osoitetaan myös 80 mopopaikkaa.

Pysäköintitalojen kerroslukua ei ole rajoitettu, joten kaava mahdollistaa niiden korottamisen siinäkin tilanteessa, että kaikki radan varren liityntäpysäköintipaikat sijoitetaan myöhemmin pysäköintitaloon.

Alueelle rakennetaan kattava sähköautojen latausinfra. Pysäköintitaloihin toteutetaan sähköautojen latauspisteitä ja varaudutaan myös yhteiskäyttöisten ajoneuvojen pysäköintiin ja lataukseen.

Pysäköintitalot tulee toteuttaa kompakteina, laadukkaina ja ympäristöönsä sopivina. Katutasoon toteutetaan liiketilaa, jonka kerroskorkeus on noin 6 m. Pysäköintitaloja maisemoidaan myös köynnöksin.

Pohjakerrosten lisäksi erityistä huomiota tulee kiinnittää pysäköintilaitosten kattomaailmaan. Jokiniemenkadun puoleisen p-talon katolle tulee kaavan mukaan sijoittaa toimintaa esimerkiksi pelikenttiä tai kuntoiluvälineitä. Lisäksi osa katosta tulee olla kasvikattoa. Pohjoisemman p-talon katto tulee puolestaan toteuttaa kokonaan kasvikattona.

Katutason julkisivu toteutetaan avoimena ja umpinaisia pintoja vältetään. Materiaalina on muurattu tiili. Ylemmät kerrokset voidaan toteuttaa julkisten rakennusten tapaan muusta ympäristöstä poikkeavalla tai sopeuttavalla julkisivukäsittelyllä. Erilaiset valoa läpäisevät käsittelyt, kuten perforoidut teräkset tai rimoitukset tuovat pysäköintilaitokselle tunnistettavan ilmeen, mutta eivät mykistä julkisivupintaa. Julkisivupinnat tarjoavat mahdollisuuden myös monenlaisen taiteen toteuttamiselle. Sopeutettaessa rakennus ympäristöönsä voidaan hyödyntää esimerkiksi samansuuntaista julkisivuaukotusta ja julkisivumateriaaleja kuin ympäristössäkin. Tuulettuvassa rakenteessa aukotukset eivät vaadi lasia.



Huolto- ja asiointiliikenne

Oppimiskampuksen ja mahdollisen päivittäistavaramarketin vaatima huoltoliikenne otetaan suoraan ajoneuvoliittymin Jokiniemenkadun suunnasta. Huollolle varataan tilaa korttelialueilla ja rakennusrungon sisällä. Pienemmät liiketilat ja toimitilat käyttävät huoltoreittinään alueen sisäisiä kevyen liikenteen raitteja, joilla kaava mahdollistaa myös huoltoliikenteen.

Asiointiliikenne ohjataan pysäköintitaloihin, joskin Oppimiskampuksen kortteliin tulee varaus myös maantasossa olevalle saattoliikenteelle. Lyhytaikaista asiointia varten mahdollistetaan myös kadunvarsipysäköinti Jokiniemenkadun varressa.

Pyöräpysäköinti





Pyöräpysäköinnin tarve koko alueella on 2352–2528 pyöräpaikkaa. Suurin osa siitä tulee järjestää korttelikohtaisesti.

Oppimiskampuksen pyöräpysäköintiä varten on kaavassa osoitettu katualueelle kaksi pyöräpysäköintitaloa. Ne sijoittuvat oppimiskampuksen molemmin puolin, jolloin ne ovat helposti eri suunnista saapuvien opiskelijoiden saavutettavissa. Rakennuksen viiteen kerrokseen mahtuu 400 pyörää, jotka saadaan runkolukittua telineisiinsä. Valmiita ratkaisuja tarjoaa mm. Cyklon Nordic Oy.

Y, yleisten rakennusten korttelialue

Korttelialueelle on haluttu mahdollistaa sama toimintojen kirjo kuin keskustatoimintojen korttelialueille. Tosin kortteli on käytännössä tulossa oppimiskampuksen käyttöön, kun kaikki 35 000 kerrosneliömetriä tulee Tikkurilan lukion laajennuksen sekä Vantaan ammattiopiston Varian käyttöön. Rakennuksen eteläpuolelle tulee aukio, aurinkoinen ja suojaisa kaupunkitila opiskelijoiden ja muidenkin kaupunkilaisten käyttöön. Se on samalla osa radan varresta kohti Winterinmäkeä johtavaa tilasarjaa. Rakennuksen suunnittelussa tulee varautua kulkuyhteyteen Valkoisenlähteentien yli, nykyisiin Tikkurilan lukion tiloihin.

Rakennusten julkisivuperiaatteet ovat samat kuin maamerkkirakennuksilla. Alin kerros tulee toteuttaa avoimena ja suuremmalla kerroskorkeudella, 6 m. Toimintojen pohjakerrokset tulee toteuttaa avoimina.

Jalustaosaa korostetaan tiilimateriaalilla, mutta yläosassa käytetään vaihtuvaa materiaalia. Poikkeavassa julkisivukäsittelyssä rakennuksen ylemmät kerrokset voidaan häivyttää. Tällöin julkisivussa käytetään erilaisia valoa läpäiseviä materiaaleja, kuten lasilankkuja tai rimoitusta.

Kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta, kasvikattoja, köynnöksiä, hulevesien käsittelyä ja puiden istuttamista.

4.3.2 Muut alueet

LP, yleinen pysäköintialue

Lisäraiteille kaavailtu kaupungin omistama alue on osoitettu yleiseksi pysäköintialueeksi, jolloin se on tarvittaessa otettavissa raideliikenteen käyttöön.

VP, Grönbergin puisto

Grönbergin puisto on suunnittelualueen ainoa puisto. Puutarhamainen ympäristö tarjoaa Jokiniemen kampuksen asukkaille ja alueella asioiville mahdollisuuden hengähtää ja virkistyä. Puisto suunnitellaan aisteja herätteleväksi elpymispuistoksi, jossa on kerroksellista kasvillisuutta ja joka sopii historiallisen Villa Grönbergin yhteyteen. Puistossa voidaan viivyttää alueen hulevesiä kasvillisuuspintaisissa painanteissa.

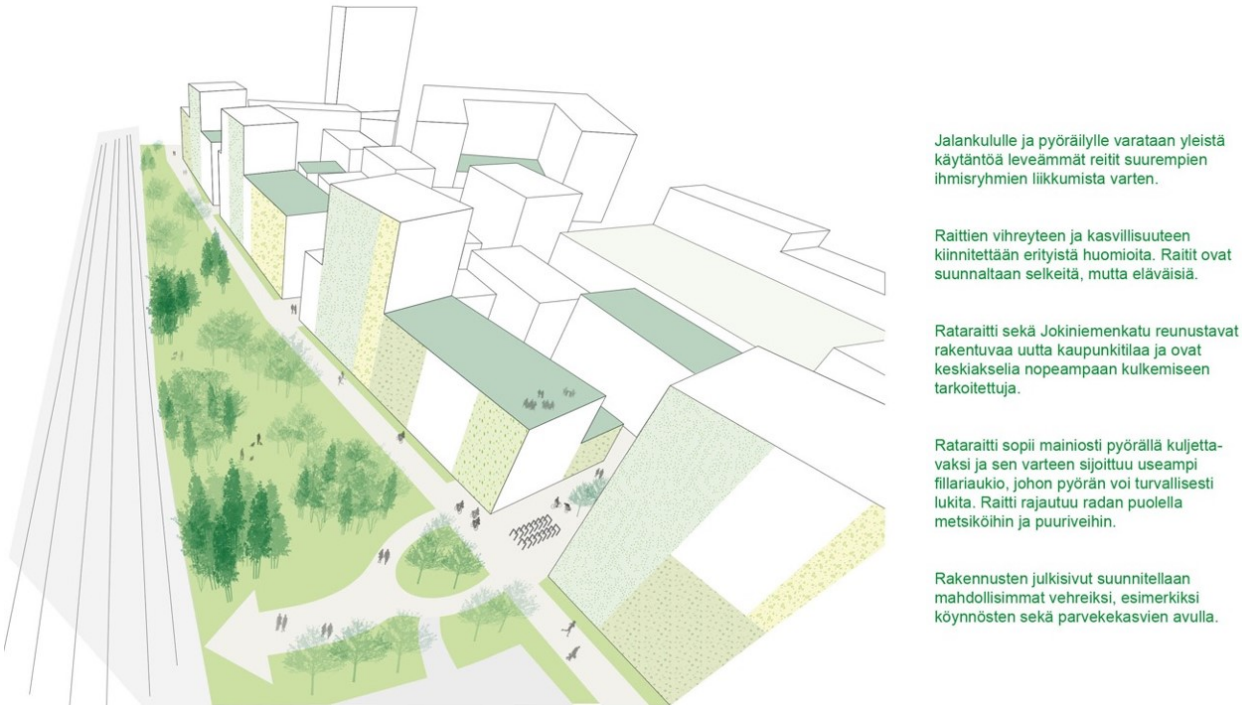
Siellä sijaitsee myös alueen ainoa rakennus, Villa Grönberg. Lars Sonckin suunnittelema, kaksikerroksinen tiilirakennus on suojeltu. Se sijaitsee keskeisellä paikalla, suunnittelualueen eteläosassa lähellä junaradan alikulkua. Rakennukseen saa sijoittaa lähipalveluja, liiketiloja ja kulttuuritiloja. Rakennuksen ominaispiirteet tulee säilyttää korjaus- ja muutostöissä. Alkuperäisiä rakennusosia tulee vaalia. Erityisesti ikkunat ikkunapenkkeineen tulee säilyttää. Sisätiloista tulee säilyttää alkuperäinen tilajako, porrashuone alkuperäisine yksityiskohtineen (porraskaide), sekä salin takka.

Muut julkiset ulkotilat ja raitit

Alueen sisäinen yhteys, Kampusraitti johdattaa kävelijää pohjois–eteläsuuntaisena Tikkurilan asemalta Oppimiskampukselle saakka. Keskeisimmät toiminnot ja palvelut sijoittuvat tämän pääraitin varrelle. Nopeammat pyöräreitit sijoittuvat radan varteen Jokiniemenkadun varteen. Alueella kulkee myös useampi poikittaisyhteys, joiden varrelle on sijoitettu pyöräpysäköintiä. Mittavampi pyöräpysäköinti on soitettu lähelle oppimiskampusta sijoittuviin pyöräpysäköintitaloihin.

Jokiniemenkadulle tehdään kaksi korotetun suojatien aluetta, joilla johdatellaan kevyen liikenteen käyttäjiä kadun yli, kohti Winterinmäkeä. Eteläinen viherakseli kulkee Villa Grönbergin suunnalta kohti itää, pohjoisempi akseli yhdistää Oppimiskampuksen olemassa olevaan viherrakenteeseen. Jokiniemen kampusalueella ympäristö on varsin urbaania, joten on tärkeää, että näiden viherakseleiden avulla luodaan reitti kohti olemassa olevaa Winterinmäellä sijaitsevaa kaupunkimetsää.

Uusi siltayhteys Valkoisenlähteentien yli muodostaa reitin alueen pohjoispuolelta oppimiskampuksen rakennuksiin. Radan viereen sijoittuvan olemassa olevan sillan osalta kävely- ja pyöräilyominaisuuksia kehitetään toimivammiksi. Niin ikään alueen pohjoisosiin rakentuvat leveät suojatiet mahdollistavat suurempien ryhmien yhtäaikaisen kadun ylityksen turvallisesti erityisesti kävely- ja pyöräliikenteen ruuhka-aikoina. Yhteydet ympäristöön ovat merkittäviä viheryhteyksiä, joiden muodostumista tuetaan mahdollisimman runsaalla kasvillisuudella.



Raittien vihreyteen ja kasvillisuuteen kiinnitettään erityistä huomioita. Raitit ovat suunnaltaan selkeitä, mutta eläväisiä. Niiden varrelle on suunniteltu mielenkiintoista urbaania katutilaa katupuineen ja hulevesiaiheineen. Hulevesiaihe muodostaa Kampusraitin kaupunkikuvallisesti ja maisema-arkkitehtonisesti merkittävän elementin. Alueen palvelut keskittyvät paljolti alueen keskellä kulkevan Kampusraitin varrelle.

Vihreä rataraitti on pyöräilyn laatukäytävä, joka muodostaa kasvullisen länsijulkisivun alueelle. Rakennuksen raitin puoleisten julkisivujen rakenteet suunnitellaan siten, että kasvien kasvattaminen julkisivuissa mahdollistetaan (esim. köynnökset, parvekkeet ja rakennukseen integroidut istutuslaatikot).

Tiiviin rakentamisen ohella on tärkeää, että urbaanimpaankin katutilaan saadaan myös kasvillisuutta. Kasvillisuudella on merkittävä vaikutus viihtyisän kaupunkiympäristön tuottamisessa. Jokiniemen kampuksella kasvillisuuden avulla pystytään johdattelemaan alueella kulkua, muodostamaan erilaisia tilasarjoja sekä rajaamaan ympäristöä. Kaupunkiympäristössä kasvillisuus vaikuttaa alueen paikan identiteettiin. Erilaisilla pienillä sisääntuloaukioilla voi olla oma nimikkopuu.

Aukiot

Aukiot toimivat perinteisinä julkisina kaupunkitiloina. Jokiniemen alueen pääaukiota hallitsee taidepainotteinen värikäs ja alueen identiteettiä korostava kiveys. Eläväinen kiveyskuvio sopii keskusta-alueelle ja aukioiden muotokieli osoittaa, että kyseessä on alueen merkittävimmät julkiset oleskelupaikat. Aukio luo alueelle miellyttävän mahdollisuuden spontaaniin istuskeluun ja ajanviettoon. Pohjoisempi Kampusaukio sijoittuu oppimiskampuksen eteläpuolelle ja luo opiskelijoille

miellyttävän kaupunkitilan istuskeluun ja ajanviettoon. Aukioille istutetaan myös puita ja kerroksellista kasvillisuutta. Hulevesiä viivytetään ja johdetaan istutuksille.

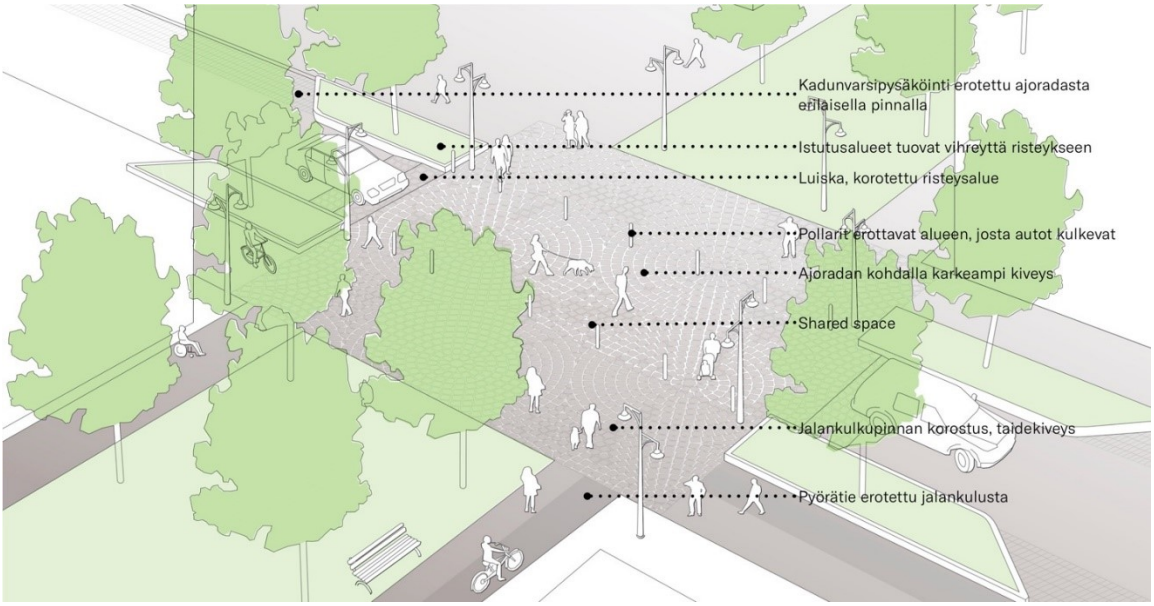
Julkisen kaupunkitilasarjan ”taskuihin” sijoittuu aktiivisia pikkuaukioita, joissa viihtyvät asukkaat, erilaiset toimijat, alueella työskentelevät sekä opiskelijat. Ne rakennetaan muunnettaviksi, monikäyttöisiksi pieniksi intiimeiksi kaupunkitiloiksi ja niihin rajautuviin rakennuksien maantasokerroksiin varataan aukion toimintaa tukevaa liike- ja palvelutilaa. Taskuihin istutetaan mahdollisuuksien mukaan puita, köynnöksiä ja muita istutuksia viihtyisyyttä lisäämään.

Pyöräilyn lyhytaikaista pysäköintiä ajatellen varataan paikkoja myös Rataraitilta alueelle johtaville kujanteille.

Katualueet

Jokiniemenkadun ja tonttiliittymien sekä vähäliikenteisten sivukatujen risteysalueet ovat shared space – tyyppisiä alueita, joilla eri kulkumuodot jakavat liikennealueen. Jalankulku- ja pyörätien pinta jatkuu samassa tasossa sivukadun yli, kun taas autoilija nousee korotetulle risteysalueelle. Pyörätie ja jalkakäytävä jatkuvat yhtenäisenä ja autoliikenne on väistämisvelvollinen.

Alueita korostetaan materiaaleilla, esimerkiksi erilaisilla kiveyksillä. Ajorata on erotettu risteysalueella pollareilla ja sen kohdalla on karkeampi kiveys. Myös kadunvarsipysäköinti on erotettu ajoradasta erilaisella pinnoitteella, esimerkiksi kiveyksellä. Istutusalueilla jäsennetään katutilaa ja ne tuovat vihreyttä risteysalueelle. Istutusalueille johdetaan hulevesiä.



4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

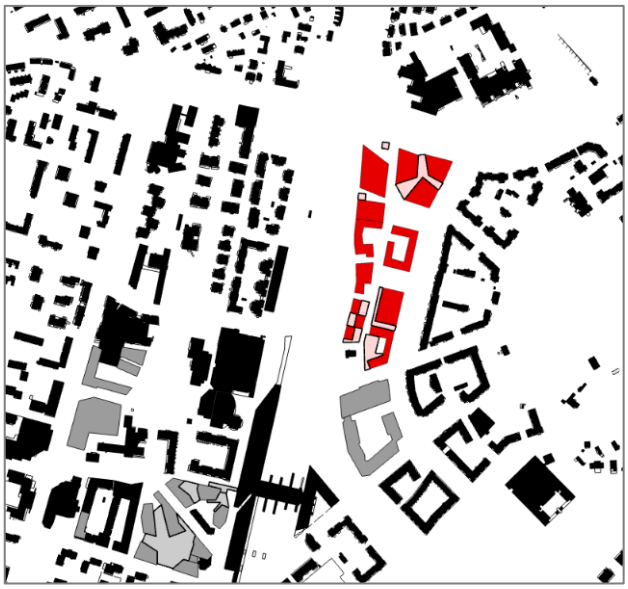
Hanke sijoittuu Tikkurilan keskustan tuntumaan rakentamattomalle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos laajentaa Tikkurilan keskusta-aluetta Jokiniemen suuntaan ja tuottaa uutta toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta pääradan itäpuolelle, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Kaavan C-korttelit mahdollistavat erilaisten toimintojen monipuolisen yhdistämisen. Uutta asumista syntyy enimmillään noin 27 000 kerrosneliömetriä, mikä keskimääräisen asumisväljyyden kautta tarkoittaisi noin 750 uutta asukasta. Osa asunnoista voi toteutua myös opiskelija-asuntoina.

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Jokiniemen kaupunginosaan, pääradan varteen ja Tikkurilan aseman tuntumaan. Ratkaisu tuottaa tehokasta ja toiminnoiltaan monipuolista kaupunkirakennetta näkyvälle ja helposti saavutettavalle paikalle. Uudet korttelit eheyttävät kaupunkirakennetta ja laajentavat Tikkurilan keskusta-aluetta pääradan itäpuolelle.

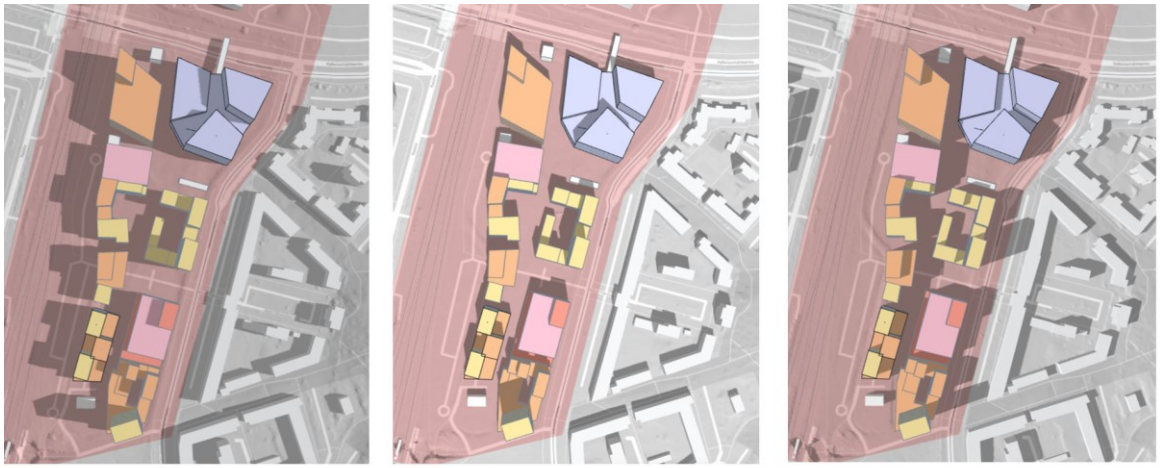
Alue rakentuu joukkoliikenteen äärelle. Tikkurilan asemalta kulkevat lähi- ja kaukojunat, ja jatkossa raideyhteyksiä täydentää Vantaan ratikka. Kävelyetäisyydellä on lisäksi useita bussipysäkkejä.

Kaupunkikuva

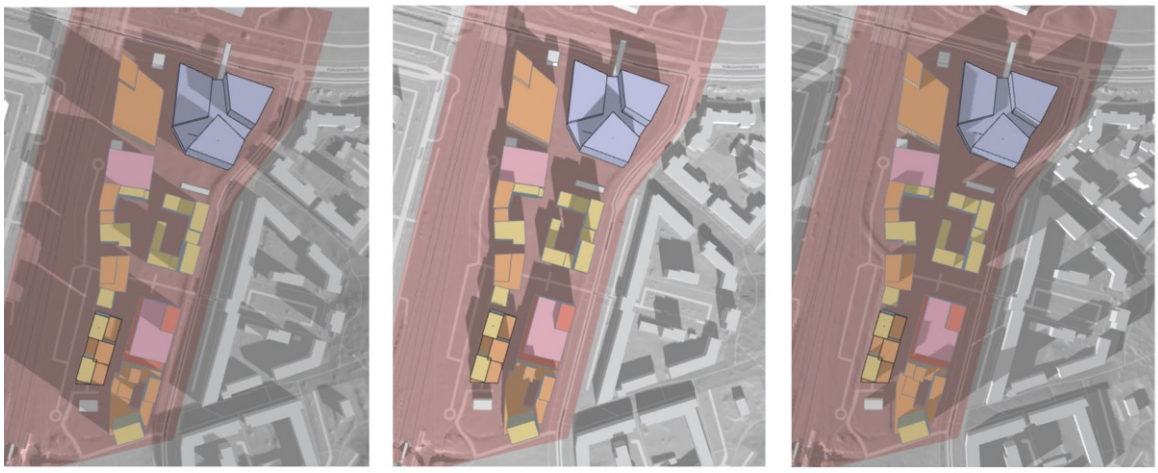
Uusi rakentaminen luo uutta kaupunkia alueelle, jonka maastoa on muokattu raskaasti ja lyijyn saastuttamat pintamaat poistettu. Kaupunkikuvan laatuun on kaavalla erityisesti panostettu. Julkisen kaupunkitilan materiaaleista ja puuistutuksista on annettu kaavamääräykset. Rakennuksia koskevissa määräyksissä on keskitytty niiden muodostamaan katutilaan. Katutasoon tuodaan toimintaa, joka näkyy ja avautuu katujen suuntaan. Se tuottaa kävelijän kokoista mittakaavaa ja mielenkiintoista ympäristöä. Paikalla muurattu tiili tuottaa riittävän yhtenäisyyden. Nykyään käytössä olevien tiilityyppien kirjo puolestaan estää liian monotonisuuden syntymisen. Rakennusten seinille tulee lisäksi istuttaa köynnöksiä.

Kaupunkipuiden avulla luodaan erilaisia tilasarjoja Jokiniemen alueelle ja jäsennetään kaupunkirakennetta. Myös suuremmissa aukiotiloissa puiden merkitys kasvaa ja ne vaikuttavat positiivisesti paikalliseen mikroilmastoon. Puiden ja muun kasvillisuuden ulkonäkö vaihtelee ympäri vuoden, joten kaupunkimaisema muuttuu paljon eri vuodenaikojen mukaan.

Jokiniemen kampuksen alueelle tulee erityylisiä kattopihoja. Kasvillisuus on niissä vaihtelevaa ja se riippuu myös kattotilan muusta käyttötarkoituksesta. Kattopuutarhojen lisäksi helppohoitoisia, menestyviä ja visuaalistesti kauniita vaihtoehtoja voidaan saada aikaiseksi erilaisilla maksaruohokatoilla, niitty- ja ketokasvillisuudella sekä heinäkasvillisuudella. Nämä vaihtoehdot vaativat myös kasvualustaltaan vähemmän syvyyttä, joten ne on helppo saada menestymään kattopinnoilla. Kasvikatot tukevat alueen viherrakennetta ja lisäävät luonnon monimuotoisuutta.



21.6. klo 9.00 21.6. klo 13.00 21.6. klo 17.00



21.3. klo 9.00 21.3. klo 12.00 21.3. klo 16.00

Asuminen

Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Villa Grönbergin suojelua jatketaan ja rakennettuun ympäristöön liittyvien arvojen säilyminen turvataan aiempaa kattavammalla suojelumääräyksellä. Rakennuksen ympäristöä kehitetään puistona. Näköyhteys pääradalle säilyy, joten rakennus on jatkossakin myös junasta tunnistettava osa Jokiniemen historiaa. Uusi korttelirakenne kehystää harkitusti Villa Grönbergin aluetta pohjoisen ja idän suunnasta, eikä päiväsaikaan varjosta rakennuksen ympäristöä.

Palvelut ja työpaikat

Alueesta on tulossa merkittävä työpaikkakeskittymä joukkoliikenteen äärelle. Toiminnoiltaan joustaviin keskustakortteleihin on mahdollista sijoittaa sekä työpaikkarakentamista että asuntoja. Asuntojen maksimiosuutta rajoitetaan kaavassa, ja työpaikkarakentamiseen osoitetaan sitä kautta 46 000–60 000 kerrosneliömetriä. Maantasokerrokset ovat pääosin liiketiloja, joista osan edellytetään soveltuvan ravintolatoimintaan. Kaava mahdollistaa päivittäistavarakaupan sijoittumisen alueelle. Julkisia palveluita ovat ammattiopisto Varian tilat, Tikkurilan lukion laajennus sekä

kaupungin kasvupalvelut. Lisäksi kampusalueelle tavoitellaan laajasti yksityistä yritys- ja koulutustoimintaa. Alueelle tulee uusia asukkaita, mikä vaikuttaa positiivisesti myös Tikkurilan keskustan palveluiden säilymiseen ja monipuolistumiseen. Asukasluvun kasvun tuottamaa päiväkoti- ja koulupaikkojen tarvetta tarkastellaan osana laajempaa kokonaisuutta, esimerkiksi kun kehitetään Väritehtaan aluetta Keravanjoen eteläpuolella Kuninkaalassa.



Massamallitarkastelu Villa Grönbergin ympäristöstä. Kortteleiden lähimmäksi suojeltua rakennusta työntyvät osat saavat olla enintään kolmekerroksisia.

Taloudelliset vaikutukset

Kaupunki on teettänyt kaavatyön tueksi kannattavuusselvityksen, jossa alueen kaavataloutta tarkasteltiin sekä kaupungin että yksityisen sektorin näkökulmasta. Selvityksen laatijaksi valikoitui Realidea Oy. Selvitys valmistui alkuvuodesta 2022 ja pohjautui Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy:n laatimiin suunnitelmiin. Laskelmat tehtiin kolmesta vaihtoehdosta, joissa muuttujina olivat työpaikka- ja asuinrakennusoikeuden suhde, kokonaisrakennusoikeus ja hyvinvointikeskuksen mahdollinen sijoittuminen alueelle. Lisäksi vertailtiin erityyppisten pysäköintilaitosten kustannuksia sekä arvioitiin erillishinnat suunnitelmissa esitetyille optioille: kävely-yhteys Valkoisenlähteentien yli ja kevyen liikenteen yhteys pääradan ali. Loppupäätelmänä oli, että alue on kaavatalouden kannalta toteutuskelpoinen sekä kaupungille että toteuttaville tahoille. Talousnäkökulmasta edullista olisi rakennusoikeuden ja asuntorakentamisen osuuden kasvattaminen sekä keskitetyn pysäköinnin toteuttaminen perinteisenä maanpäällisenä laitoksena. Selvityksessä suositellaan tarkentavia laskelmia, mikäli alueelle toteutetaan robottipysäköintiä tai maanalaisia pysäköintilaitoksia. Optioista pääradan alitus arvioitiin niin kalliiksi, että sillä olisi merkittävä vaikutus koko alueen kaavatalouteen.

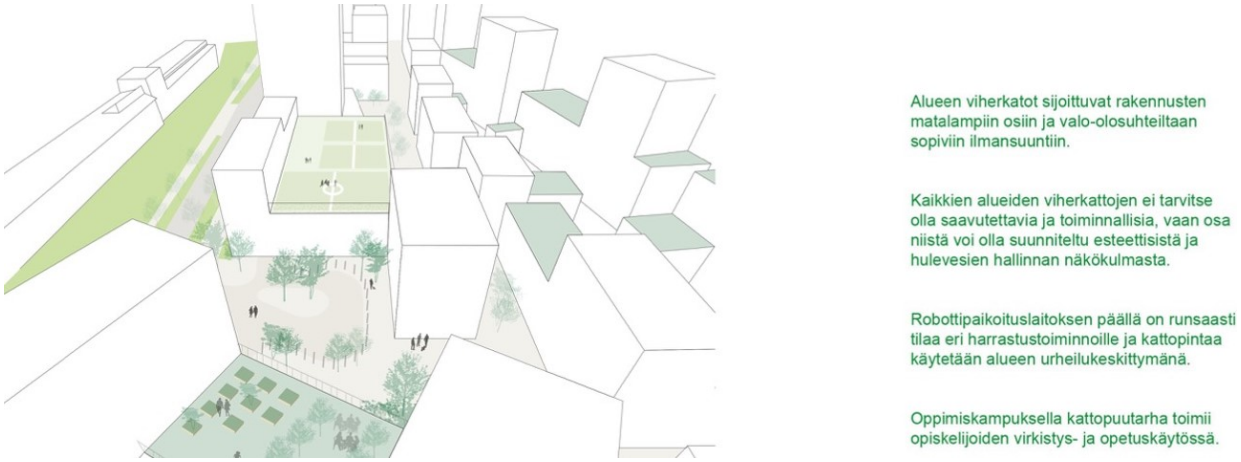
Sosiaalinen ympäristö

Monipuolista aluetta käyttävät jatkossa sekä uudet asukkaat ja opiskelijat että alueella työskentelevät ja asioivat. Kampusraitti muodostaa uuden luontevan kävelyreitin Tikkurilan asemalta koilliseen. Asuntojen koko vaihtelee, ja alueelta löytyy koti moneen tarpeeseen ja elämänvaiheeseen. Opiskelija-asuminen tukee ajatusta elävästä kampuksesta. Alueella suositaan koulutus-, liike- ja palvelutilojen yhteiskäyttöä. Tavoitteena on ehjä sosiaalinen aluekokonaisuus. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Hanke tuottaa toiminnallisesti sekoittunutta kaupunkiympäristöä, jonka asukkaat ja muut käyttäjät lisäävät virkistysalueiden, kuten Keravanjoen varren, Winterinmäen ja Hiekkaharjun liikuntapuiston käyttöä. Uudisrakentaminen sijoittuu rakentamattomalle joutomaalle, jota osin käytetään väliaikaisena pysäköintialueena, joten hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Kaavassa on annettu määräys, jolla Jokiniementien viereisen pysäköintitalon katolle tulee osoittaa toimintaa esim. pallokenttä tai ulkopunttisali. Myös oppimiskampuksen jalustaosan katto tulee opiskelijoiden käyttöön.



Periaatekaavio aktiivisista kattopinnoista

Liikenne

Jalankulku ja pyöräily

Kaava mahdollistaa uusien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien syntymisen alueelle. Yhteyksien uudet reitit kulkevat alueen läpi verkostomaisesti ja luovat mahdollisuudet nauttia vehreästä jalankulkupainotteisesta ympäristöstä aivan kaupungin keskustassa. Nykyisten pyöräilyn pääreittien jatkuvuus säilyy ja laatutason parantamiseen varataan tilaa katualueella.

Esteettömyys

Asemakaava-alueen pohjoisosassa Oppimiskampuksen ja bussipysäkkien kohdalla tulee kiinnittää erityistä huomiota esteettömien yhteyksien järjestämiseen. Muilta osin asemakaava-alue on esteettömyyden kannalta normaalia aluetta.

Joukkoliikenne

Kaavalla ei ole itsessään vaikutuksia joukkoliikenteen käyttämiin reitteihin. Alue tukeutuu nykyiseen erinomaiseen julkisen liikenteen palveluverkkoon. Kaavan tuoma lisärakentaminen alueella tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja tuo alueelle lisää joukkoliikenteen käyttäjiä. Bussipysäkit säilyvät lähellä nykyisiä sijaintejaan.

Autoliikenne

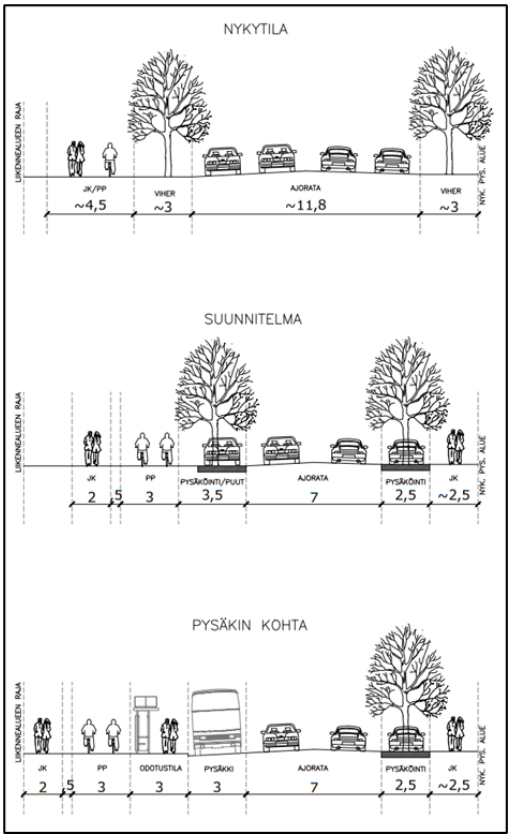
Katuverkkoon ei tule kaavassa muutoksia. Liikennemäärien on arvioitu lisääntyvän Jokiniemenkadulla jonkin verran. Erinomaisen joukkoliikenteen palvelutason takia liikennemäärien ei katsota kasvavan kovin paljon. Liikenteen toimivuustarkasteluissa ajoyhteydet ovat edelleen sujuvia.

Huoltoliikenne

Asuinrakennuksien tarvittava huoltoliikenne sallitaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kautta. Oppimiskampuksen huoltoajo toteutetaan suoraan Jokiniemenkadulta. Mahdollisen päivittäistavarakaupan huoltoliikenne toteutetaan Jokiniemenkadun kautta.

Pysäköinti

Alueella sijaitsee nyt Tikkurilan aseman liityntäpysäköintiä. Osa liityntäpysäköinnistä mahdollistetaan edelleen nykyisellä paikallaan radan varressa. Osa liityntäpysäköinnistä siirtyy alueelle rakennettavaan pysäköintilaitokseen. Pysäköintilaitokseen sijoittuvat liityntäpysäköintipaikat voivat toimia vuorottaiskäytössä alueen muiden palveluiden kanssa. Kadun varteen sijoittuu kadunvarsipaikkoja. Näillä autopaikoilla mahdollistetaan lyhytaikainen pysäköinti, jolloin paikat palvelevat sekä saattoliikenteen jättöpaikkoina että alueen kivijalkapalveluita hyödyttävinä asiointipaikkoina.



Jokiniemenkatu, poikkileikkaukset, WSP

Osa nykyisistä pysäköintiä palvelevista hiekkakentistä poistuu kaavan toteutumisen myötä. Alueelle rakentuu kaksi pysäköintilaitosta, joihin sijoitetaan alueen tarvittavat pysäköintipaikat. Pysäköintipaikkojen mitoituksessa sovelletaan kaupungin voimassa olevaa ohjeistusta.

Pelastus

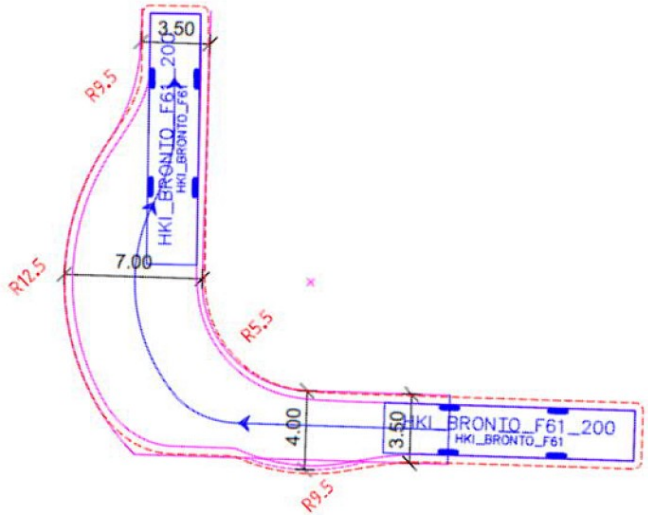
Alueella hätäpoistuminen järjestetään omatoimisen pelastautumisen keinoin. Pelastustietä tarvitaan myös turvaamaan sammutustoiminta kohteessa rakennuspalossa. Sammutustoimintaa varten nostolavayksikölle on suunniteltava pelastustie ja nostopaikka vähintään 10 metrin päähän rakennuksesta. Nostolavayksikköä käytetään esimerkiksi kattopaloissa kuljettamaan sammutuskalustoa ja pelastajia.

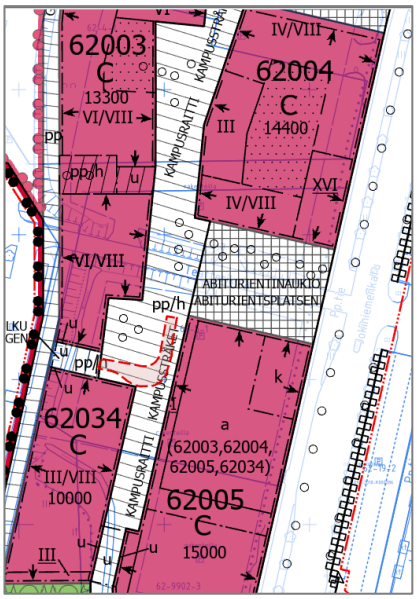
Pelastusyksiköllä tulee päästä vähintään 10 metrin etäisyydelle rakennuksen uloskäynneistä ja sammutusreiteistä. Lisäksi pelastusyksiköllä tulee päästä vähintään 10 metrin päähän sammutusveden ja sammutusvesiputkiston syöttö- ja ottopaikoista sekä paloilmoitin-, sprinkleri- tai savunpoistokeskuksista.

Ajoreitit nostopaikoille ja nostopaikat tulee suunnitella siten, että pelastuslaitoksen kalusto voidaan ajaa keula edellä kohteeseen. Pelastustien nostolavayksikön mitoitus perustuu AutoTurn-ajouramalliin, jossa sisäkaari on 5,5 m ja ulkokaari 13 m. Ajovara on 0,4 m ja puomin ajovara 1,0 m.[9]

[9] HIKLU, Pelastustien suunnittelu- ja toteutusohje, Helsingin kaupungin, Itä-Uudenmaan, Keski-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan pelastuslaitosten alueet, 4.10.2022.

Asemakaavoitus on käynyt Itä-Uudenmaan pelastuslaitoksen ja rakennusvalvonnan edustajien kanssa 11.10.2011 neuvottelun, jossa todettiin, että pelastustiet ovat järjestettävissä kevyenliikenteen reittien kautta uusien rakennusten ja sisäänkäyntien ulottuville. Katualueille varattu tila riittää nostoautoille ja ajourat onnistuvat tiukimmissakin kaarteissa.





Ajouratarkastelu suhteessa kaavaan.



Näkymä pohjoisesta. Oppimiskampus on esitetty hankesuunnitelman mukaisena massamallina.



Alue idästä Winterinmäen suunnasta katsottuna. Aukiot rytmittävät korttelirakennetta ja jatkavat Winterinmäeltä kurottavia viheryhteyksiä.

Vesihuolto

Kaavatyön yhteydessä alueelle on laadittu alustava katusuunnitelma A-insinöörien toimesta. Suunnitelmassa on esitetty tarvittavat vesihuollon järjestelmät, mitoitukset sekä alustavat kustannusarviot kaava-alueen vesihuollon toteuttamiseksi. Osin korttelit tukeutuvat nykyisiin vesihuoltoverkostoihin ja osin alueelle joudutaan rakentamaan uutta vesihuoltoverkostoa. Verkostot on suunniteltu niin, että alueen sisäisille raiteille tulisi mahdollisimman vähän maanalaisia johtoja, jotta raiteista saadaan vehreitä ja viihtyisiä.

Ympäristöhäiriöt

Kaavassa on annettu määräykset liikennemelun, raideliikenteen runkomelun ja tärinän huomioon ottamisesta. Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Liikennemelun keskiäänitaso (L_{Aeq}) ei saa asunnoissa tai majoitushuoneissa ylittää päivällä (klo 7–22) 35 dB, yöllä (klo 22–7) 30 dB, eivätkä raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (L_{AFmax}) saa ylittää 45 dB. Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7–22) 45 dB.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (L_{Aeq}) asunnossa ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raitioliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (L_{AF-max}) ylitä 45 dB.

Enimmillään vaadittava äänitasoero 39 dB on korkea, mutta toteutettavissa tavanomaisia rakenneratkaisuin ja huolellisella suunnittelulla. Riittävän hyvä ikkunat ja parvekeovet löytyvät yleensä vakiomallistoista. Heikosti ääntä eristäviä, kevyitä ulkoseinärakenteita tulee välttää. Äänitasoeron $\Delta L_{A,vaad}$ = 40 dB saavuttaminen edellyttää kevytrakenteisten ulkoseinien (puu- ja teräsrankaseinät, kevytbetoni, kevytsoraharkot ja vastaavat) rakenteen huolellista suunnittelua, valintaa ja toteutusta. Massiiviset kivirakenteiset ulkoseinät (betonisandwich, tiilikuori-lämmöneristesisäkuori) johtavat suuremman massansa ansiosta parempaan eristävyyteen ja lievempiin vaatimuksiin ikkunoille.[10]

[10] Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28.

Pihojen ja kattopihojen oleskelu- ja leikkialueilla sekä asuntojen oleskeluparvekkeilla, sekä tulee saavuttaa päiväajan keskiäänitaso 55 dB yöajan keskiäänitaso 45 dB.

Oleskeluparvekkeelle muodostuviin äänitasoihin voidaan vaikuttaa myös rajoittamalla avattavien lasien pinta-alaa, kasvattamalla lasituksia paremmin ääntä eristävien kaiteen umpiosien ja pielien pinta-alaa sekä lisäämällä oleskeluparvekkeelle ääntä absorboivaa materiaalia. Mikäli oleskeluparvekkeen lasituksen äänitasoerovaatimus on 15 dB tai enemmän, oleskeluparvekkeen toteuttaminen on teknisesti vaativaa, ja viherhuone on tällöin toimivampi ratkaisu.[11]

Raideliikenteestä aiheutuvan maaperäisen runkomelutason L_{prm} ohjearvo on asunnoissa ja majoitushuoneissa avoratojen ollessa kyseessä 35 dB. Vastaava luku toimisto- ja opetustiloissa on 40 dB. Ympäristöministeriön julkaiseman ”Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa” oppaan perusteella ei ole aihetta vaatia tiukempaa runkomeluvaatimusta. Myös Suomen standardisoimisliiton SFS 5907:2022 mukaan asuinhuoneissa avoradalta kantautuva runkomelu L_{prm} voi luokassa A2 olla enintään 35 dB. Akustinen luokka A2 vastaa ääniympäristöasetuksessa säädettyjä velvoitteita. Rakennuksen ulkopuolisen äänilähteen aiheuttamat äänitasot luokassa A2 vastaavat pääosin valtioneuvoston päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992) lukuarvoja. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu on otettu huomioon.[12]

Asuinrakennusten, majoitushuoneiden, päiväkotien ja varhaisopetuksen tilojen liikennetärinän tunnusluku $v_{w,95}$ saa olla enintään 0,30 mm/s, toimistorakennusten työhuoneissa sekä opetustiloissa enintään 0,60 mm/s. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon.

Rakennusluvan yhteydessä on vaiheittain rakentamisesta esitettävä selvitys, jossa todetaan, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset meluohjearvot täyttyvät kaikissa rakentamisvaiheissa sekä ulko-oleskelualueilla että sisätiloissa.

Grönberginpuiston suhteen tehtiin harkintaa, jossa toisaalta puistoon johtuvat junaliikenteen äänet ylittävät valtioneuvoston ohjearvot, mutta toisaalta taas Grönberginpuiston avoin luonne ja vanhan tiilisen rakennuksen asema radanvarsimaisemassa eivät puolla meluaidan, penkereen tai muun meluesteen rakentamista rakennuksen ja radan väliin. Villa Grönbergin tulee jatkossakin näkyä radalle. Alue on suurimmaksi osaksi myös voimassa olevassa kaavassa puistoaluetta. Puistoalueen merkintää tosin laajennetaan nyt ulottumaan myös suojellun Villa Grönbergin rakennuksen alueelle.

Kaupunginmuseon antamassa lausunnossa todetaan, että kaavaehdotuksessa on huomioitu riittävällä tavalla arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen sekä turvattu rakennusperintökohteen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen voimakkaasti muuttuvassa kaupunkiympäristössä. Näköyhteys pääradalle tulee säilymään, joten rakennus on jatkossakin myös junasta tunnistettava osa.

Puiston alueelle on mahdollista tehdä kasvillisuuden, maastonmuotoilun tai puistokalusteiden avulla kohtia, joissa ratamelun vaikutusta saadaan vähennettyä.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu rakentamattomalle alueelle, jonka maaperästä on poistettu pilaantuneet pintakerrokset. Alueella on väliaikaista maantasopysäköintiä ja luontoarvoiltaan vaatimatonta joutomaata, eikä hankkeella ole merkittävää vaikutusta luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään

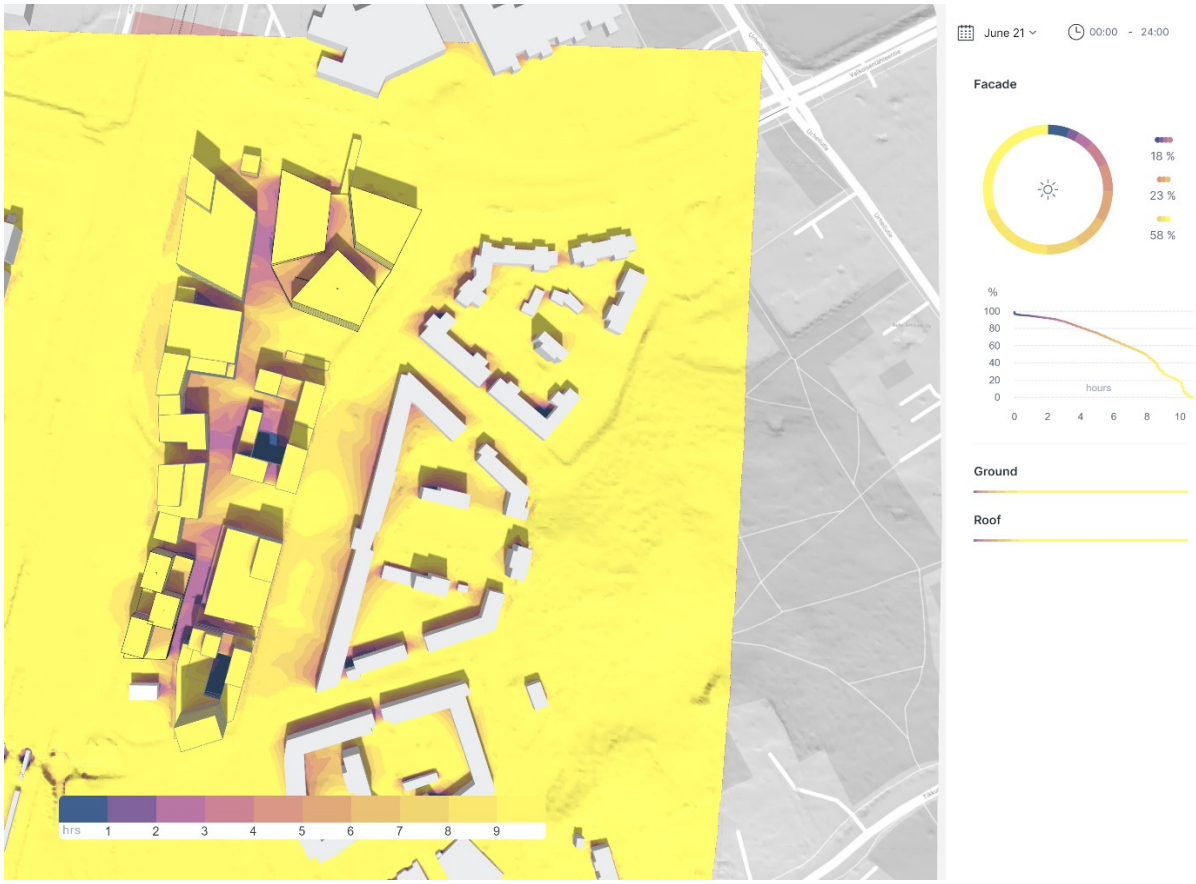
[11] Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28.

[12] YMo 2018. Ääniympäristö – Ympäristöministeriön ohje rakennuksen ääniympäristöstä. Helsinki, ympäristöministeriö.

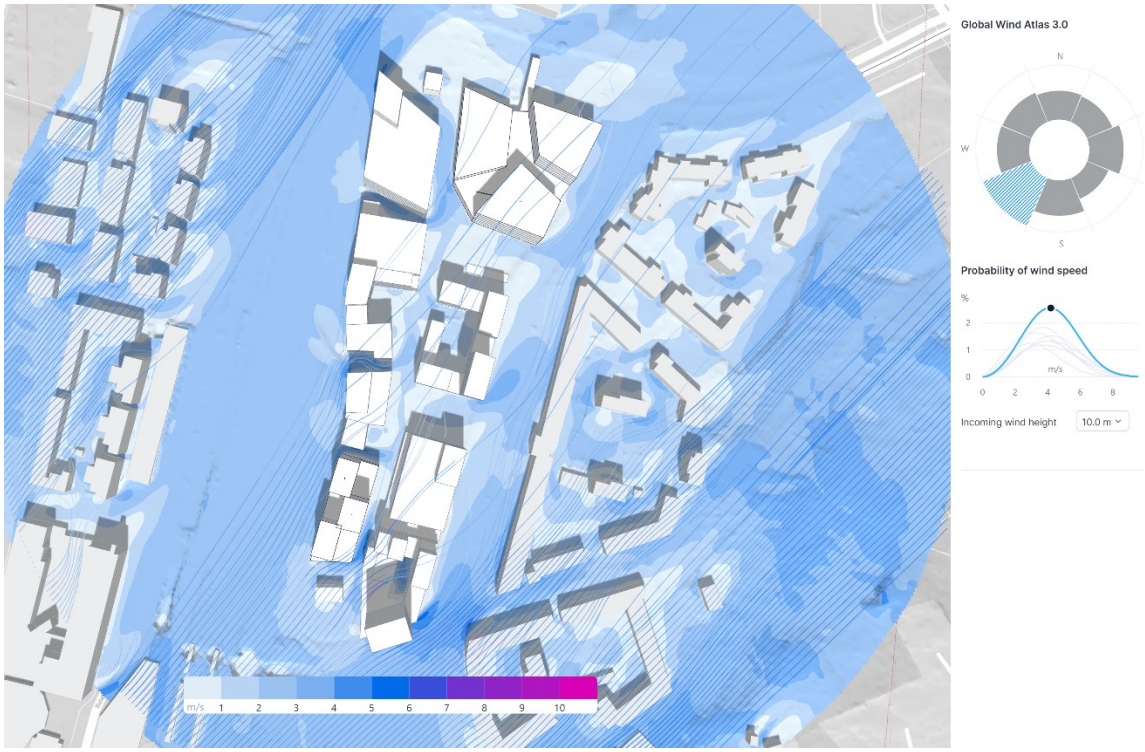
luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Lisäksi on annettu määräykset puiden istuttamisesta sekä kasvikattojen rakentamisesta. Maaston muotoilulla parannetaan varautumista tulvatilanteisiin. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

SpaceMakerilla tehdyn aurinkoisuusanalyysin perusteella nähdään, että tiivis rakentaminen aiheuttaa paikoin varjoisuutta keskikesälläkin. Toisaalta aukiot saavat auringonvaloa hyvin. Katoille voidaan sijoittaa aurinkopaneeleja, sillä lähes kaikille kattopinnoille paistaa esteettä.

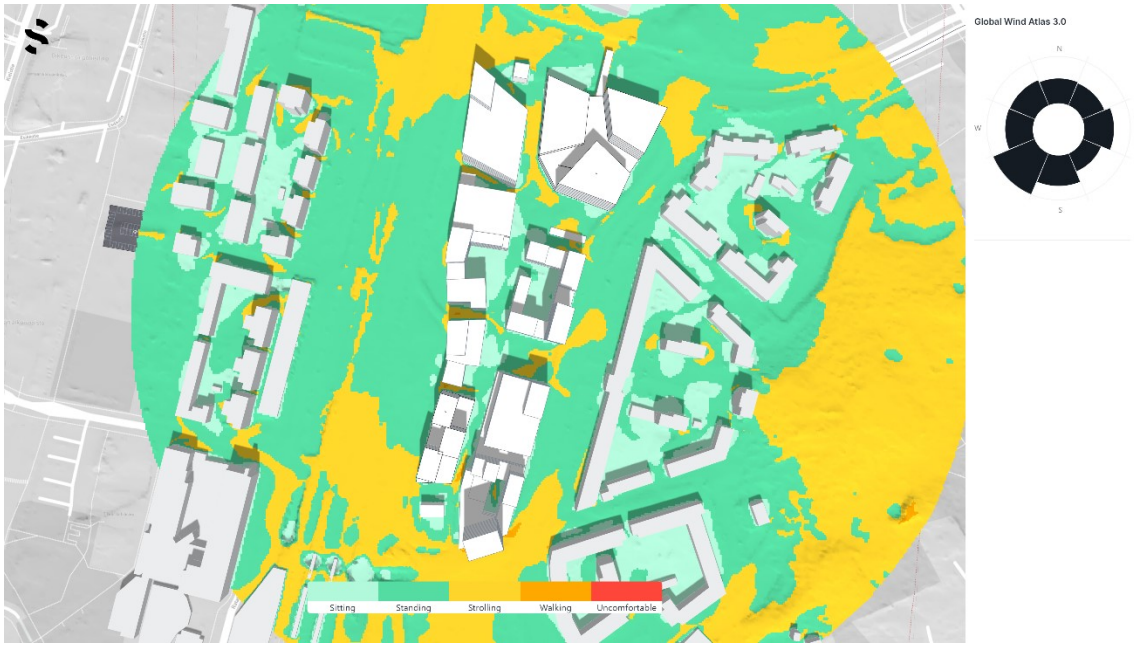
Tuulianalyysin mukaan alueen aukioista ja keskeisestä raitista tulee olosuhteiltaan miellyttäviä. Korkea rakentaminen aiheuttaa tuulisuutta alueen eteläreunan maamerkkirakennuksen lähellä. Kapeat kulkuyhteydet radan varresta Kampusraitille ovat myös viimaisia paikkoja. Tosin istutuksin tuulisuutta saadaan vähennettyä merkittävästi.



Autodesk SpaceMakerilla tehty aurinkoisuustarkastelu.



Autodesk SpaceMakerilla tehty tuulianalyysi. Lähtötietoina Global Wind Atlas.



Autodesk SpaceMakerilla tehty analyysi tuulen vaikutuksesta viihtyisyyteen. Lähtötietoina Global Wind Atlas.

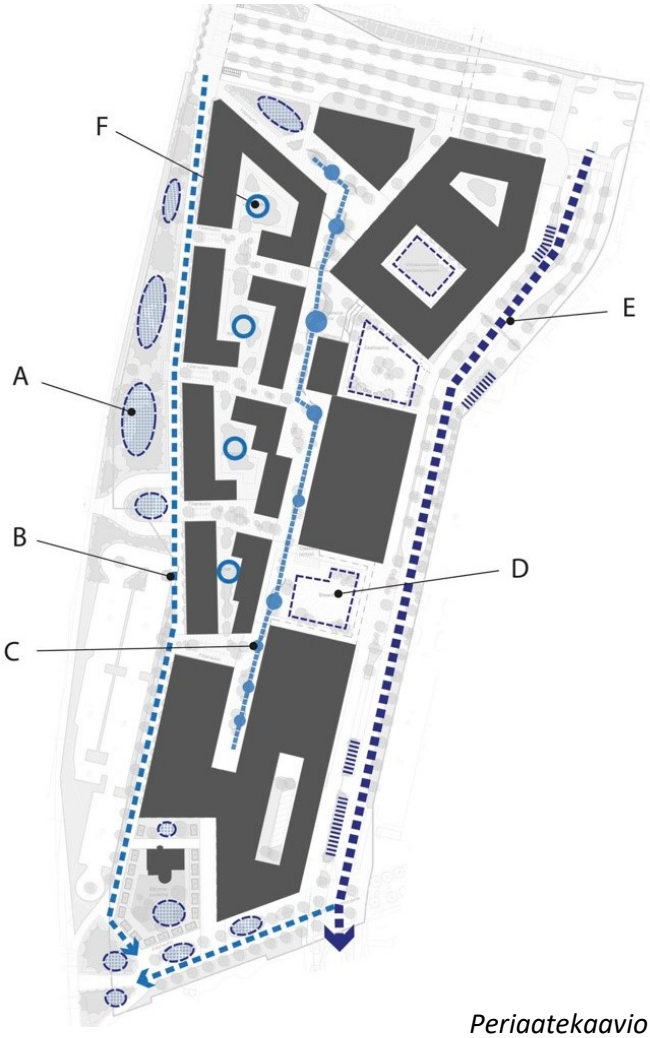
Alueen sisäosat ovat tuulisuusanalyysin perusteella miellyttäviä ja soveltuvat hyvin esim. terassilla istumiseen. Analyysi ei huomioi kasvillisuutta, minkä takia esim. Winterinmäki näyttäytyy tuulisempana kuin se todellisuudessa on. Istutusten avulla kampusalueen olosuhteista saadaan vielä-kin miellyttävämpiä.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavaluonnosalueen maankäyttö tulee muuttumaan merkittävästi nykyisestä ja alueelta tulevat hulevesimäärät kasvavat läpäisemättömän pinnan lisääntymisen johdosta. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia maanpäällisiä ratkaisuja. Kaavamääräyksissä on otettu huomioon myös työmaa-aikaiset hulevedet.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista kortteli- ja katualueilla pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita.

Huleveden käsittely suunnitellaan katu- ja korttelikohtaisesti vihertehokkuuslaskelmien yhteydessä. Suunnittelualueesta on laadittu erikseen alustava vihertehokkuuslaskelma. Määriteltyyn vihertehokkuustasoon pääseminen ja hulevesien käsittely tulee edellyttämään jatkosuunnittelussa moninaisia keinoja, mm. kasvikattoja, imeytys- ja viivytyspainanteita, isoja istutettavia puita sekä kerroksellista kasvillisuutta. Kaikkien alueiden kasvikattojen ei tarvitse olla saavutettavia ja toiminnallisia, vaan osa niistä voi olla suunniteltu esteettisistä ja hulevesien hallinnan näkökulmasta. Vehreät ja monilajiset kasvikatot näyttävät komeilta ylemmistä kerroksista ja ovat vesien hallinnan kannalta varsin hyödyllisiä.



Periaatekaavio hulevesien käsittelystä, VSU 2022.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta nyt rakennettava alue tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja muodostaa toiminnoiltaan sekoittuneita keskustakortteleita Tikkurilan aseman tuntumaan. Hanke tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Uudisrakentamisen takia ei pureta olemassa olevaa rakennuskantaa eikä menetetä merkittäviä luontoarvoja.

Kaava sallii erilaiset käyttötarkoitukset. Rakennusten ja tilojen muuntojoustavuudesta erilaisiin tarpeisiin on annettu määräykset ja katutasokerrosten korkeudeksi vaaditaan 6 metriä. Näillä ratkaisuilla pyritään siihen, että rakennukset joustavat ja soveltuvat myös sellaisille toiminnoille, joita emme ehkä vielä tänä päivänä hahmota.

Kampusalueen konseptiin sisältyy keskeisenä ajatus resurssien jakamisesta ja yhteiskäytöstä. Alue rakentuu tehokkaana, ja tiloilla on korkea käyttöaste. Alueella painotetaan kevyttä liikennettä, ja Kampusraitti muodostaa miellyttävää kävely-ympäristöä sekä alueen käyttäjille että asemalta koillisen suuntaan kulkeville. Aseman läheisyydessä voidaan käyttää keskusta-alueen alhaista autopaikkanormia. Keskitetty ja pääosin maanpäällinen pysäköintiratkaisu on kustannus- ja resurssitehokas ja joustava, ja mahdollistaa autopaikkojen yhteis- ja vuorottaiskäytön.

Kaava luo edellytykset alueellisen energiaratkaisun, esim. matalalämpöverkon, rakentamiselle. Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energian keräimien integroiminen rakennuksiin sallitaan. Kaavassa määritellään korttelien vihertehokkuuden tavoiteluku. Vihertehokkuuden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä.

Asemakaavan ilmastovaikutuksia on tarkastelu KILVA-työkalulla. Sen perusteella hankkeen vahvuuksia ovat sen sijainnista suoraan johdettavat asiat. Aseman vieressä oleva toiminnoiltaan sekoittunut alue vähentää liikkumisen tarvetta ja ohjaa kohti kestäviä kulkumuotoja. Päämäärään vie myös laadukas ja turvallinen kävely- ja pyöräily-ympäristö, joka on samalla viihtyisä ja jonka varrelle liiketilat ja julkiset tilat avautuvat.

Alue on pilaantuneiden maiden kuorimisen seurauksena luontaista maanpintaansa alempana ja sen kasvillisuus on nuorta ruderaattikasvillisuutta. Sikäli istutettavat isoksi kasvavat puut lisäävät alueen hiilen sidontaa. Toisaalta tiiviiksi rakennettavalla alueella kasvullinen maanpinta jää väistämättä vähäiseksi.

Uusiutuvan energian varsinkin aurinkoenergian tuotantoon alue soveltuu hyvin, sillä länsipuolinen raidealue takaa esteettömän auringonpaisteen alueen kattopinnoille. Myös rata-alueen avoimuudesta johtuvaa tuulisuutta voidaan hyödyntää pienin rakennuksiin integroitavin tuulivoimaloin. Myös alueellinen lämpöjärjestelmä (matalalämpö-) tukee resurssitehokkuutta. Kunnallistekniikan rakentamisessa hyödynnetään olemassa olevaa verkostoa mahdollisimman paljon. Hulevesiratkaisuin, kasvikatoin ja säätä kestävin julkisivumateriaalein varaudutaan äärevöityviin sääilmiöihin.

Heikkoutena KILVA toi esiin hiilen säilymisen tulevassa rakenteessa. Säilymisestä ei toisaalta voine puhua, kun alue on nykyisellään rakentamaton ja paljas. Esim. puurakentamista nyt vaadita vaan pääasiallinen julkisivumateriaali on muurattu tiili. Puurakentaminen voi vaikeuttaa ääneneristävyys-vaatimusten saavuttamista. Kaupunki asettaa alueen tulevia rakentajia kilpailuttaessaan ehtoja, joilla pyritään mahdollisimman vähähiilipäästöiseen rakentamiseen. Ehtoja ei haluttu kaavaan suoraan kirjoittaa, sillä resurssiviisaaseen rakentamiseen liittyvät teknologiat ja materiaalit kehittyvät nyt nopeasti ja kaavan vahvistumisesta rakentamisen aloittamiseen voi kulua useita vuosia.

Myös massatasapainon kirjaaminen asemakaavaan on hankalaa, sillä täyttöjä joudutaan tekemään, koska alueelta on poistettua aikanaan pintamaat ja alueen luontainen maanpinta halutaan

saavuttaa jo pelkästään katuliittymien takia. Täyttömaita on todennäköisesti saatavilla esim. Vantaan Energian lämpövaraston louhinnan yhteydessä, jolloin kiviaineksien kuljetusmatka Jokiniemeen jää varsin lyhyeksi. Toisaalta kaavalla asiaa on vaikea määrätä, kun hankkeiden aikataulu kummassakaan päässä ei ole asemakaavoituksen vallassa.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

Runkomelu ja tärinä

Välipohjien resonanssimitoituksen lisäksi alueen jatkosuunnittelun kannalta on suositeltu harkittavan myös stabilointirakenteen käyttöä tärinän vaimennukseen. Aikaisemmissa tutkimuksissa stabilointirakenne on yleensä pyritty sijoittamaan joko lähelle värähtelylähdettä eli rataa tai lähelle suojattavaa kohdetta. Alustavissa tarkasteluissa loka-marraskuussa 2021 tutkittiin molempia vaihtoehtoja mutta koska kohdealueella on useita raiteita sekä mahdollinen lisäraidevaraus osoittautui radan lähelle toteuttaminen haastavaksi. Näin ollen on päädytty esittämään rakenteen sijoittamista lähelle rakennuksia. Tätä puoltaa myös mahdollisuus sijoittaa rakenne suurilta osin kevyen liikenteen väylän alle.

Selvityksessä esitetään kalkkisementtistabilointia, joka on toteutettu lokerikkomaisena rakenteena. Rakenne muodostuu kahdesta pilaririvistä ja näitä yhdistävistä välipilareista. Rakenteen sivuttaissuunnassa vaatima tila on noin 2400 mm. Stabilointirakenne on suositeltavaa toteuttaa alueen esirakentamisen yhteydessä.

Stabilointirakenteen jatkosuunnittelussa tulee selvittää mahdolliset maanalaiset rakenteet sekä olemassa oleva ja aluesuunnittelun myötä alueelle suunniteltavan kunnallistekniikan sijainnit sekä yhteensovittaa ne stabilointirakenteen sijoittelun kanssa.[13]

4.6 NIMISTÖ

Ehdotetut nimet alueelle ovat:

Kampusraitti, Kampusstråket	Alueen keskeinen pääraitti.
Kampuskuja, Kampusgränden	Liittyy Kampusraittiin.
Kampusaukio, Kampusplatsen	Toriaukio. Liittyy Kampusraittiin. Alueelle sijoittuu Jokiniemen kampus.
Abiturientinaukio, Abiturientsplatsen	Toriaukio. Kampus-nimien liitännäinen.
Grönberginkulku, Grönbergsgången	Lyhyt jalankulkukatu. Grönbergin tehtaan mukaan. Arthur Grönberg (1817–1937) perusti 1928 kaksi teollisuusyhtiötä: lyijyvalkoistehdas Blyvittfabriken Grönberg & Co (toimi 1965 asti) sekä hiilihappotehdas Kolsyrebolaget Grönberg & Co (toimi 1978 asti). Lyijysulatto toimi 1935–84.
Grönberginpuisto, Grönbergsparken	Nykyinen nimi (1983). Puistossa on suojeltu Villa Grönberg (1935), joka on ollut johtajanpojan asunto.
Grönberginraitti, Grönbergsstråket	Pääraitti rautatien vieressä.

[13] [13] Jokiniemen kampus, stabilointirakeen, A-Insinöörit, 19.1.2022.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Jokiniemen kampusalue tulee rakentumaan vaiheittain useiden vuosien aikana. Alueellinen tärinää vaimentava stabilointirakenne tehdään radan viereisen kevyenliikenteen väylän rakentamisen yhteydessä toteutuksen alkuvaiheessa. Ensimmäiset rakennukset nousevat alueen pohjoisosaan kortteliin 62001, kun oppimiskampuksen rakennustyöt käynnistyvät vuonna 2025.

Kaupunki valmistelee pysäköintiyhtiötä Jokiniemen kampusalueen pysäköintitalojen toteuttamiseksi ja alueen kehittymisen edistämiseksi.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. Kaavatyö perustuu Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy:n, VSU Maisema-arkkitehdit Oy:n, WSP:n ja Ethica Oy:n laatimaan suunnitelmaan ja design-manuaaliin. Kaavatyön aikana suunnitteluun on osallistunut kaupungin asiantuntijoita projektinjohdosta, kiinteistöjohtamisesta, mittaus- ja geopalveluista, rakennusvalvonnasta, elinkeinopalveluista, kasvupalveluista, yleiskaavoituksesta, kaupungin museolta, liikennesuunnittelusta, vesihuollon suunnittelusta ja kadunsuunnittelusta.

Kaavatyön rinnalla on viety eteenpäin A-Insinöörien vetämänä katusuunnittelun ja vesihuollon esisuunnitelmaa ja Maanlumon viher- ja katuympäristösuunnitelmaa. Oppimiskampuksen hankesuunnittelussa on kaupungin konsulttina ollut arkkitehtitoimisto JKMM Oy. Kaavan toteuttamisedellytyksiä on tutkinut Arkkitehtitoimisto Hedman & Matomäki Oy kaupungin palkkaamana konsulttina.

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 24. päivänä lokakuuta 2023

Tuuli Huhtala	Seppo Niva	Marjaana Yläjääski
asemakaava-arkkitehti	arkkitehti	aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	25.08.2023
Kaavan nimi	002517 Jokiniemen kampus		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	27.04.2022
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002517
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	7,2909	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	0,0000
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	7,2909

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**7,2912**	**100,0**	**107700**	**1,48**	**0,0000**	**61757**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,8012	11,0	35000	4,37	-0,3226	28000
C yhteensä	2,1279	29,2	72700	3,42	2,1279	72700
K yhteensä	0,0000		0		-2,2200	-38943
T yhteensä						
V yhteensä	0,4592	6,3	0		0,0601	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,9029	53,5	0		0,3546	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

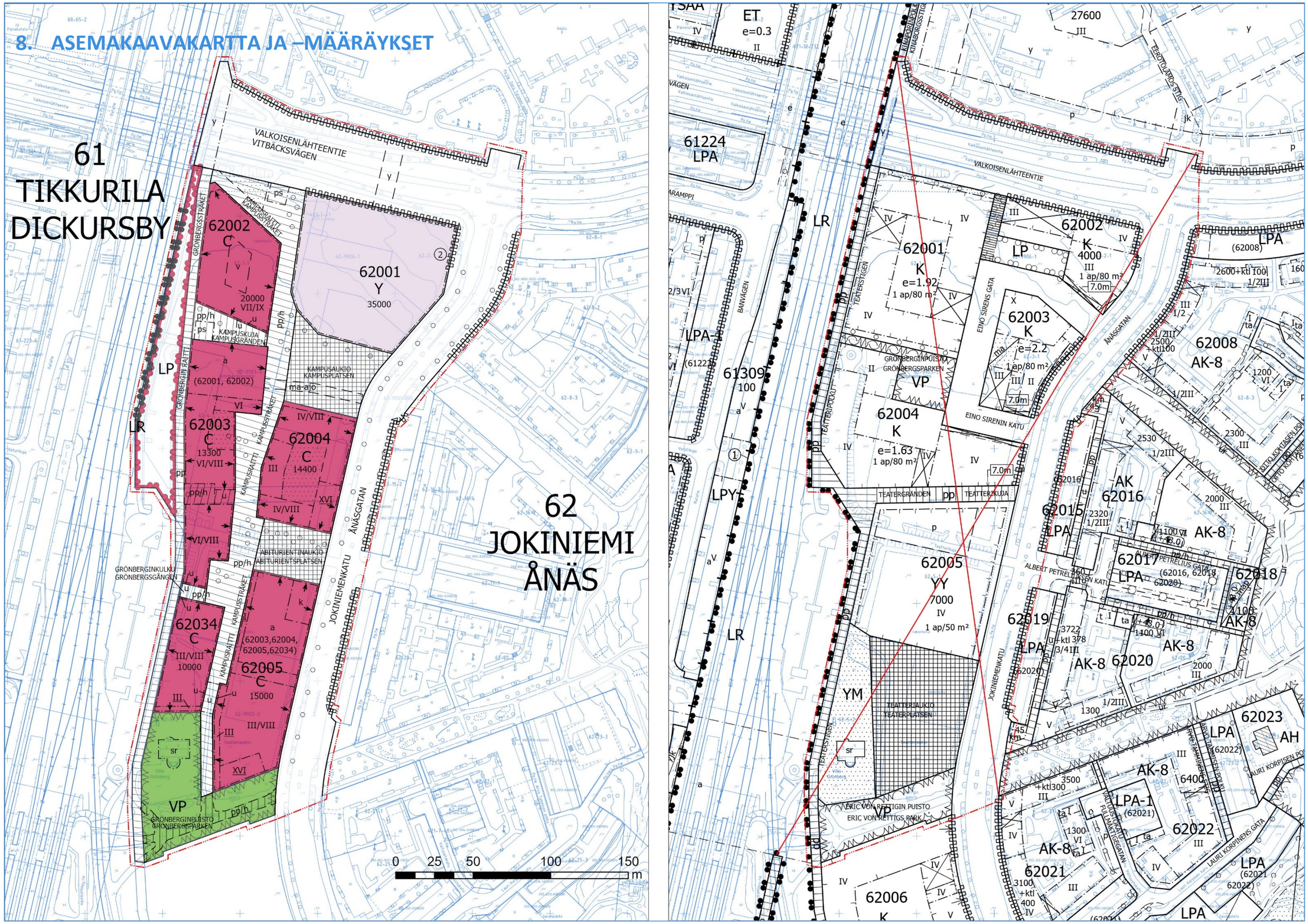
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**1**	**290**	**0**	**0**

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**7,2912**	**100,0**	**107700**	**1,48**	**0,0000**	**61757**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,8012	11,0	35000	4,37	-0,3226	28000
Y	0,8012	100,0	35000	4,37	0,8012	35000
YY	0,0000		0		-0,8209	-7000
YM	0,0000		0		-0,3029	0
C yhteensä	2,1279	29,2	72700	3,42	2,1279	72700
C	2,1279	100,0	72700	3,42	2,1279	72700
K yhteensä	0,0000		0		-2,2200	-38943
K	0,0000		0		-2,2200	-38943
T yhteensä						
V yhteensä	0,4592	6,3	0		0,0601	0
VP	0,4592	100,0	0		0,0601	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,9029	53,5	0		0,3546	0
Kadut	2,0960	53,7	0		-0,3842	0
Katuauk./torit	0,4111	10,5	0		-0,1152	0
Kev.liik.kadut	1,0243	26,2	0		0,6102	0
LR	0,0093	0,2	0		0,0005	0
LP	0,3622	9,3	0		0,2433	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**1**	**290**	**0**	**0**
Asemakaava	1	290	0	0
Ei-asemakaava				

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002517	24.10.2023

Vantaan kaupunki

Jokiniemen kampus

Kaupunginosa 62, JOKINIEMI

Vanda stad

Ånäs kampus

Stadsdel 62, ÅNÄS

Asemakaavan muutos
Korttelit 62001-62005, 62034, sekä virkistys-, liikenne- ja katualueet.

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 62001-62005, 62034, samt rekreations-, trafik- och gatuområden.

Tonttijako ja tonttijaon muutos
Kortteli 62001.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen
Kvarteret 62001.

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— - - - —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
Y	**Yleisten rakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för allmänna byggnader.**
	Korttelialueelle saa sijoittaa opiskelija-asuntoja, majoitus-, kulttuuri-, opetus-, palvelu-, liike-, myymälä- ja toimistotiloja.	I kvartersområdet får placeras studentbostäder, inkvarteringsutrymmen, kultur-, undervisnings-, service-, affärs- och kontorslokaler.
	Arkkitehtuurin tulee olla kestävää, korkeatasoista ja innovatiivista.	Arkitekturen ska vara hållbar, högklassig och innovativ.
	Rakennuksen kattopinta-alasta on oltava kasvikattoa vähintään 50 %. Kasvikatosta vähintään 50 % tulee tehdä kasvualustalle, jonka paksuus on väh. 20 cm.	Minst 50 % av (byggnadens) takytan ska bestå av växttak. Minst 50 % av växttak ska göras på en växtunderlag vars tjocklek är minst 20 cm.
	Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi.	Utöver våningstalet och byggrätten får tekniska utrymmen och anordningar byggas och installeras på taket och dem ska bearbetas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.
	Muuntamo ja alueellisen energiajärjestelmän vaatima tekninen tila tulee ottaa huomioon rakennussuunnittelussa.	En transformator och det tekniska utrymme som krävs av det regionala energisystemet ska beaktas i byggnadsplaneringen.
	Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa.	Förnybar energi ska produceras i kvartersområdet.
	Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energian keräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Teknisten laitteiden on oltava osa rakennuksen arkkitehtuuria.	Solpaneler eller andra motsvarande energisamlare får integreras i byggnaderna. Tekniska anordningar ska bilda en del av byggnadens arkitektur.
	Rakennusoikeuden lisäksi rakennettavaksi sallittuja tiloja varten ei tarvitse rakentaa väestönsuojia eikä auto- ja polkupyöräpaikkoja.	Inga skyddsrum eller bil- och cykelplatser behöver byggas för de utrymmen som får byggas utöver våningsytan.
	Autopaikat tulee sijoittaa pysäköintilaitoksiin.	Bilplatserna ska placeras i parkeringsanläggningar.
	Tontin rajalle sijoittuva palomuuri voidaan korvata tarkoituksenmukaiseen paikkaan sijoitettavalla palo-osastoinnilla.	Den brandmur som placeras på tomtgränsen kan ersättas med en brandsektionering som placeras på en ändamålsenlig plats.
	Vesihuolto tulee toteuttaa korttelialueen yhteisenä tonttijaosta riippumatta, mikäli liitospaikka sitä edellyttää.	Vattenförsörjning ska ordnas gemensamt för kvartersområdet oberoende av tomtindelningen, ifall anslutningsplatsen förutsätter det.
	Katutasokerros	**Gatuplansvåningen**
	Katutasokerroksen kerroskorkeus tulee olla vähintään 6 m.	Minimivåningshöjd i gatuplanet är 6 m.
	Julkisivujen tulee olla paikallamuurattua, poltettua savitiiltä.	Fasader ska utgöras av bränt lertegel som murats på plats.
	Yleisten alueiden suuntaan näkyvät sokkelit tulee suunnitella osaksi julkisivuarkkitehtuuria.	De socklar som syns mot allmänna områden ska planeras som en del av fasadarkitekturen.

Katujulkisivujen, arkadien ja katutasokerroksen valaistus on järjestettävä korttelin yhteisen valaistussuunnitelman mukaisesti.

Pihat

Pihan tulee olla korkeatasoinen ja monipuolinen. Päällystetyt osat tulee toteuttaa laadukkaasti.

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,8. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Rakennusten ja katualueen väliset tilat tulee kivetä, istuttaa tai käsitellä muuten osana kaupunkimaista katutilaa.

Julkisivuja tulee elävöittää köynnöksin.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesien viivytysmäärät lasketaan vihertehokkuuslaskennan yhteydessä.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma, joka sisältää myös työmaavesien käsittelyn.

Meluntorjunta

Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ei saa asunnoissa tai majoitushuoneissa ylittää päivällä (klo 7-22) 35 dB, yöllä (klo 22-7) 30 dB, eivätkä raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) saa ylittää 45 dB.

Pihojen ja kattopihojen leikki- ja oleskelualueilla tulee saavuttaa päiväajan keskiäänitaso 55 dB yöajan keskiäänitaso 45 dB. Asuntojen oleskeluparvekkeilla tulee vastaavat äänitasot saavuttaa tarvittaessa lasituksella ja akustoinnilla.

Raideliikenteestä asuntoihin tai majoitushuoneisiin aiheutuvan runkomelun, Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla sekä tilojen sijoittelulla 35 dB:iin. Vastaava luku toimisto- ja opetustiloissa on 40 dB.

Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu on otettu huomioon.

Asuinrakennusten, majoitushuoneiden, päiväkotien ja varhaisopetuksen tilojen liikennetärinän tunnusluku vw,95 saa olla enintään 0,30 mm/s, toimistorakennusten työhuoneissa sekä opetustiloissa enintään 0,60 mm/s.

Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon.

Rakennusluvan yhteydessä on vaiheittain rakentamisesta esitettävä selvitys, jossa todetaan, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset meluohjearvot täyttyvät kaikissa rakentamisvaiheissa sekä ulko-oleskelualueilla että sisätiloissa.

Autopaikkojen vähimmäismäärät

Opiskelija-asunnot 1 ap/ 1000 k-m²

Liiketilat 1 ap/ 200 k-m²

Toimistot 1 ap/ 160 k-m²

Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät

Asunnot 2 pyöräpaikkaa/ asunto

Liiketilat 1 pp/30 k-m²

Toimistot 1 pp/50 k-m²

Gatufasadernas, arkadernas och gatuplansvåningens belysning ska ordnas enligt en separat belysningsplan som är gemensam för kvarteret.

Gården

Gården ska vara högklassig och varierande. Belagda delar ska förverkligas av hög kvalitet.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,8. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Utrymmena mellan byggnaderna och gatuområdet ska stenlaggas, planteras eller i övrigt behandlas som en del av det urbana gaturummet.

Fasader ska liva upp med klätterväxter.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. Mängden fördröjt dagvatten beräknas i samband med gröneffektivitetskalkylen

För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan, som innehåller också en hanteringsplan för byggplatsvatten.

Bullerbekämpning

Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktvärdet (kl 7-22) 45 dB för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) i affärs- och kontorslokaler.

Bostädernas ventilation eller nedkylning ska ordnas så att trafikbullrets medelljudnivå (LAeq) inte överskrider 30 dB på natten (kl. 22–7) eller att spårtrafikens upprepade tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) inte överskrider 45 dB.

Trafikbullrets medelljudnivå i bostäder eller inkvarteringsrumm (LAeq) får inte inte överskrida 35 dB på dagen (kl. 7-22), 30 dB på natten (kl. 22–7) och att spårtrafikens upprepade tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) får inte överskrider 45 dB.

I gårdens och takgårdens lekplatser samt vistelseområden ska en medelljudnivå 55 dB på dagen och 45 dB på natten uppnås. Motsvarande bullernivå ska uppnås på bostädernas vistelsebalkonger vid behov genom inglasning och akustik.

Maximinivån på stombuller, Lprm, som spårtrafiken orsakar i bostäder eller inkvarteringsgrum begränsas till 35 dB med konstruktionslösningar och placeringen av utrymmen. Motsvarande siffta i kontors- och undervisningslokaler är 40 dB.

I samband med bygglovansökan skall företes en utredning över hur bullret i stommen beaktas.

Nyckeltalet för trafikvibrationer vw,95 får vara högst 0,30 mm/s i bostadshus, inkvarteringsrum, daghem och småbarnspedagogikens lokaler, högst 0,60 mm/s i arbetsrum i kontorsbyggnader samt i undervisningslokaler.
I samband med bygglovansökan skall företes en utredning över hur vibrationer i spårtrafiken beaktas.

I anslutning till bygglovet ska en utredning över byggnadfaserna presenteras där det konstateras att riktvärderna för bullernivåer i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 uppfylls vid samtliga byggnadsfaser både i områden för utevistelse och inomhus.

Minimiantalet bilplatser

Studentbostäder 1 bp/ 1000 m²-vy

Affärslokaler 1 bp/ 200 m²-vy

Kontor 1 bp/ 160 m²-vy

Minimiantalet cykelplatser

Bostäder 2 cykelplatser /bostad

Affärslokaler 1 cp/30 m²-vy

Kontor 1 cp/50 m²-vy

C

Keskustatoimintojen korttelialue.	**Kvartersområde för centrumfunktioner.**
Korttelialueelle saa sijoittaa asuin-, majoitus-, kulttuuri-, opetus-, palvelu-, liike-, myymälä- ja toimistotiloja.	I kvartersområdet får placeras bostads-, inkvarteringsutrymmen, kultur-, undervisnings-, service-, affärs- och kontorslokaler.
Rakennusten tulee olla helposti muunneltavissa erilaisiin tila- ja käyttötarpeisiin.	Byggnaderna ska enkelt kunna anpassas efter olika utrymmes- och användningsbehov.
Autopaikat tulee sijoittaa pysäköintilaitoksiin. Tiloja ei saa ottaa käyttöön ennen niille osoitettujen autopaikkojen rakentamista.	Bilplatserna ska placeras i parkeringsanläggningar. Utrymmena får inte tas i bruk innan bilplatserna som anvisats för dem har byggts.
Rakennukset tulee sijoittaa rakennusalalle siten, että katujulkisivulinjasta tulee kortteleittain yhtenäinen.	Husen skall placeras inom byggnadsytan, så att fasadlinjen mot gatan blir sammanhängande för varje kvarter.
Arkkitehtuurin tulee olla kestävää, korkeatasoista ja innovatiivista.	Arkitekturen ska vara hållbar, högklassig och innovativ.
Lämpörappausta ei sallita.	Värmerappad puts tillåts inte.
Sandwich-elementtirakennetta saa käyttää vain parvekkeiden taustaseinissä tai vastaavissa sekundäärisissä julkisivupinnoissa.	Sandwich-elementkonstruktioner får användas endast på balkongernas fondväggar eller på motsvarande sekundära fasadytor.
Rakennuksen kattopinta-alasta on oltava kasvikattoa vähintään 50 %. Kasvikatosta vähintään 50 % tulee tehdä kasvualustalle, jonka paksuus on väh. 20 cm.	Minst 50 % av (byggnadens) takytan ska bestå av växttak. Minst 50 % av växttak ska göras på en växtunderlag vars tjocklek är minst 20 cm.
Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee sovittaa osaksi rakennusten porrastuvaa massoittelua.	Utöver våningstalet och byggrätten får tekniska utrymmen och anordningar byggas och installeras på taket och de ska bilda en del av byggnadernas formgivning i avsatser.
Muuntamo ja alueellisen energiajärjestelmän vaatima tekninen tila tulee ottaa huomioon rakennussuunnittelussa.	En transformator och det tekniska utrymme som krävs av det regionala energisystemet ska beaktas i byggnadsplaneringen.
Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa.	Förnybar energi ska produceras i kvartersområdet.
Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energian keräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Teknisten laitteiden on oltava osa rakennuksen arkkitehtuuria.	Solpaneler eller andra motsvarande energisamlare får integreras i byggnaderna. Tekniska anordningar ska bilda en del av byggnadens arkitektur.
Kiinteistöjen väestönsuojat, jätehuoltotilat, tekniset tilat ja huoltotilat saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi ja tonttijaosta riippumatta.	Skyddsrummen, avfallshanteringsutrymmen, tekniska utrymmen och serviceutrymmen får placeras utöver våningsytan och oberoende av tomtindelningen.
Rakennusoikeuden lisäksi rakennettavaksi sallittuja tiloja varten ei tarvitse rakentaa väestönsuojia eikä auto- ja polkupyöräpaikkoja.	Inga skyddsrum eller bil- och cykelplatser behöver byggas för de utrymmen som får byggas utöver våningsytan.
Alueella tulee suosia omaehtoista pelastautumista.	I området ska räddning på egen hand gynnas.
Tontin rajalle sijoittuva palomuuri voidaan korvata tarkoituksenmukaiseen paikkaan sijoitettavalla palo-osastoinnilla.	Den brandmur som placeras på tomtgränsen kan ersättas med en brandsektionering som placeras på en ändamålsenlig plats.
Vesihuolto tulee toteuttaa korttelialueen yhteisenä tonttijaosta riippumatta, mikäli liitospaikka sitä edellyttää.	Vattenförsörjning ska ordnas gementsamt för kvartersområdet oberoende av tomtindelningen, ifall anslutningsplatsen förutsätter det.
Katutasokerros	**Gatuplansvåningen**
Katutason julkisivut tulee tehdä poltetusta tiilestä paikalla muurattuna.	Fasader i gatuplanet ska utgöras av bränt lertegel som murats på plats.
Katualueeseen rajautuvista tiloista tulee Kampusraitin ja Jokiniemenkadun, sekä aukioiden puolella vähintään 80 % olla liike- ja myymälätilaa, joiden katujulkisivu tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna.	Minst 80 % av de lokaler som gränsar mot Kampusraitti, Ånäsgatan och platser ska utgöras för affärs- och butikslokaler och dessas gatufasader ska byggas som skyltfönsterfasader.
Jokaiseen kortteliin tulee suunnitella vähintään kaksi ravintolakäyttöön soveltuvaa liiketilaa. Tilojen tulee avautua Kampusraitin tai aukioiden suuntaan.	Minst två affärslokaler som lämpar sig för restaurangbruk ska planeras i varje kvarter. Lokalerna ska öppnas upp mot Kampusstråket eller de öppna platserna.
Katutasokerroksen kerroskorkeus tulee olla vähintään 6 m.	Minimivåningshöjd i gatuplanet är 6 m.
Katutason liiketilojen tulee avautua kadun suuntaan joko ovin tai suurin, avattavin ikkunoin.	Affärsutrymmen i gatuplanet ska öppnas upp mot gatan antingen med dörrar eller stora fönster som går att öppna.
Näyteikkunapinnat on säilytettävä läpinäkyvinä eikä niitä saa peittää esimerkiksi mainosjulisteilla.	Skyltfönstren ska bevaras transparenta och de får inte täckas in med till exempel reklamaffischer.

Myös radan puolen julkisivujen katutasoon tulee avata suuria ikkunoita. Tiilen ja valon mahdollisuuksia reliefitaiteena tulee hyödyntää.

Yleisten alueiden suuntaan näkyvät sokkelit tulee suunnitella osaksi julkisivuarkkitehtuuria.

Katujulkisivujen, arkadien ja kivijalkakerroksen valaistus on järjestettävä korttelin yhteisen valaistussuunnitelman mukaisesti.

Asuminen

Lukuunottamatta korttelia 62004 saa asumisen osuus olla enintään 40 % toteutetusta, kaavaan merkitystä kerrosneliömetrimäärästä. Rakennuslupavaiheessa tulee osoittaa, että asunnot saavat riittävästi luonnonvaloa.

Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, pysäköintilaitokset, parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Parvekkeita korvaavia viherhuoneita saa rakentaa radan suuntaan rakennusoikeuden lisäksi silloin, kun ne eivät ole lämmintä tilaa.

Keskikäytäväratkaisu sallitaan vain opiskelija-asumisessa.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.
Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.
Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.
Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuone saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.
Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Pihat

Asumista varten tulee rakentaa riittävät piha-alueet ulko-oleskelua ja leikkiä varten asukkaiden yhteiseen käyttöön. Piha voi olla kattopiha mikäli kortteliin ei ole merkitty istutettavaa alueen osaa.

Pihan tulee olla korkeatasoinen ja monipuolinen. Päällystetyt osat tulee toteuttaa laadukkaasti.

Maanvaraisille pihan osille on istutettava puita.

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,8. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Rakennusten ja katualueen väliset tilat tulee kivetä, istuttaa tai käsitellä muuten osana kaupunkimaista katutilaa.

Julkisivuja tulee elävöittää köynnöksin.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesien viivytysmäärät lasketaan vihertehokkuuslaskennan yhteydessä.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma, joka sisältää myös työmaavesien käsittelyn.

Meluntorjunta

Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.

Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ei saa asunnoissa tai majoitushuoneissa ylittää päivällä (klo 7-22) 35 dB, yöllä (klo 22-7) 30 dB, eivätkä raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) saa ylittää 45 dB.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Stora fönster ska också öppnas upp i gatuplanet i fasaderna mot banan. Möjligheterna att använda tegel och ljus som reliefkonst ska utnyttjas.

De socklar som syns mot allmänna områden ska planeras som en del av fasadarkitekturen.

Gatufasadernas, arkadernas och stenfotsvåningens belysning ska ordnas enligt en separat belysningsplan som är gemensam för kvarteret.

Boendet

Med undantag för kvarter 62004 får boendets andel vara högst 40 % av det förverkligade antalet kvadratmeter våningsyta som betecknats i planen. I bygglovsskedet ska det visas att bostäderna får tillräckligt med dagsljus.

Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, tekniska utrymmen, parkeringsanläggningen, balkongers och terrassers permanent inglasade delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. Grönrum mot tågbanan som ersätter balkongerna, får byggas utöver byggrätten då de inte är varmt utrymme.

En planlösning med korridor i mitten av stommen tillåts endast i studieboende.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp.
På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.
På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.
På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten.
De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Gården

För boendet ska man bygga tillräckliga gårdsområden för utomhusvistelse och lek för de boendes gemensamma bruk. Gården kan vara en takgård om det inte märkts ut en områdesdel som ska planteras i kvarteret.

Gården ska vara högklassig och varierande. Belagda delar ska förverkligas av hög kvalitet.

På de partier av gårdsplanen som har öppen jord ska planteras träd.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,8. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Utrymmena mellan byggnaderna och gatuområdet ska stenlaggas, planteras eller i övrigt behandlas som en del av det urbana gaturummet.

Fasader ska liva upp med klätterväxter.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. Mängden fördröjt dagvatten beräknas i samband med gröneffektivitetskalkylen

För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan, som innehåller också en hanteringsplan för byggplatsvatten.

Bullerbekämpning

Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktvärdet (kl 7-22) 45 dB för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) i affärs- och kontorslokaler.

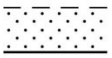
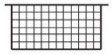
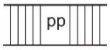
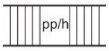
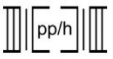
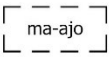
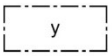
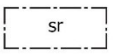
Bostäderna får inte öppna upp endast mot den fasaden, där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid.

Trafikbullrets medelljudnivå i bostäder eller inkvarteringsrumm (LAeq) får inte inte överskrida 35 dB på dagen (kl. 7-22), 30 dB på natten (kl. 22–7) och att spårtrafikens upprepade tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) får inte överskrider 45 dB.

Bostädernas ventilation eller nedkylning ska ordnas så att trafikbullrets medelljudnivå (LAeq) inte överskrider 30 dB på natten (kl. 22–7) eller att spårtrafikens upprepade tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) inte överskrider 45 dB.

Pihojen ja kattopihojen leikki- ja oleskelualueilla tulee saavuttaa päiväajan keskiäänitaso 55 dB yöajan keskiäänitaso 45 dB. Asuntojen oleskeluparvekkeilla tulee vastaavat äänitasot saavuttaa tarvittaessa lasituksella ja akustoinnilla.	I gårdens och takgårdens lekplatser samt vistelseområden ska en medelljudnivå 55 dB på dagen och 45 dB på natten uppnås. Motsvarande bullernivå ska uppnås på bostädernas vistelsebalkonger vid behov genom inglasning och akustik.
Raideliikenteestä asuntoihin tai majoitushuoneisiin aiheutuvan runkomelun, Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla sekä tilojen sijoittelulla 35 dB:iin. Vastaava luku toimisto- ja opetustiloissa on 40 dB.	Maximinivån på stombuller, Lprm, som spårtrafiken orsakar i bostäder eller inkvarteringsgrum begränsas till 35 dB med konstruktionslösningar och placeringen av utrymmen. Motsvarande siffta i kontors- och undervisningslokaler är 40 dB
Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu on otettu huomioon.	I samband med bygglovansökan skall företes en utredning över hur bullret i stommen beaktas.
Asuinrakennusten, majoitushuoneiden, päiväkotien ja varhaisopetuksen tilojen liikennetärinän tunnusluku vw,95 saa olla enintään 0,30 mm/s, toimistorakennusten työhuoneissa sekä opetustiloissa enintään 0,60 mm/s.	Nyckeltalet för trafikvibrationer vw,95 får vara högst 0,30 mm/s i bostadshus, inkvarteringsrum, daghem och småbarnspedagogikens lokaler, högst 0,60 mm/s i arbetsrum i kontorsbyggnader samt i undervisningslokaler.
Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon.	I samband med bygglovansökan skall företes en utredning över hur vibrationer i spårtrafiken beaktas.
Rakennusluvan yhteydessä on vaiheittain rakentamisesta esitettävä selvitys, jossa todetaan, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset meluohjearvot täyttyvät kaikissa rakentamisvaiheissa sekä ulko-oleskelualueilla että sisätiloissa.	I anslutning till bygglovet ska en utredning över byggnadfaserna presenteras där det konstateras att riktvärderna för bullernivåer i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 uppfylls vid samtliga byggnadsfaser både i områden för utevistelse och inomhus.
Autopaikkojen vähimmäismäärät	Minimiantalet bilplatser
Asunnot: 1 ap/ 130 asuntok-m² tai väh. 1 ap/3 asuntoa	Bostäder: 1 bp/130 bostadsm²-vy eller minst 1 bp/3 bostäder
Opiskelija-asunnot 1 ap/ 1000 k-m²	Studentbostäder 1 bp / 1000 m²-vy
Asuinkortteleissa tulee vieraspysäköintiin toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m². Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².	Minst 1 bp/1500 m²-vy ska avsättas för gästparkering i bostadskvarter. På tomten ska minst 1 bp/5000 k-m² reserveras i närheten av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemservice.
Liiketilat 1 ap/ 200 k-m², enintään 1 ap/130 k-m²	Affärslokaler 1 bp/ 200 m²-vy, högst1 bp/ 130 m²-vy
Toimistot 1 ap/ 160 k-m², enintään 1 ap/ 130 k-m²	Kontor 1 bp/ 160 m²-vy, högst 1 bp/ 130 m²-vy
Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät	Minimiantalet cykelplatser
Asunnot 2 pyöräpaikkaa/ asunto	Bostäder 2 cykelplatser /bostad
Liiketilat 1 pp/30 k-m²	Affärslokaler 1 cp/30 m²-vy
Toimistot 1 pp/50 k-m²	Kontor 1 cp/50 m²-vy
Puisto.	**Park.**
Yleinen pysäköintialue.	**Område för allmän parkering.**
Rautatiealue.	**Järnvägsområde.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
Kaupunginosan numero.	**Stadsdelsnummer.**
Kaupunginosan nimi.	**Stadsdelens namn.**
Korttelin numero.	**Kvartersnummer.**
Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**

13000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
XVI	**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.**
IV/VIII	**Rakennusala, jonka ensimmäinen roomalainen numero osoittaa vähintään käytettävän kerrosluvun ja toinen numero suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Byggnadsyta vars första romerska siffra anger det minska våningstalet som ska användas och den andra siffran det största tillåtna våningstalet.**
	Rakennuksiin tulee rakentaa jalusta, joka on alemman kerrosluvun korkuinen. Ainakin osa Kampusraitin puoleisesta rakennuksesta tulee tehdä alemman kerrosluvun korkuisena.	Byggnaderna ska förses med en sockel som är lika hög som det lägsta våningstalet. Åtminstone en del av byggnaden på Kampusstråkets sida ska uppföras i höjd med det lägsta våningstalet.
	Jalustan tulee mittasuhteiltaan, aukotukseltaan ja julkisivumateriaaleiltaan erottua yläpuolisesta rakennusosasta. Yläosan tulee olla julkisivumateriaaliltaan jalustaa vaaleampi ja ilmeeltään kevyempi.	Sockeln ska till sina dimensioner, öppningar och fasadmaterial skilja sig från byggnadsdelen ovanför. Ovandelen ska till sitt fasadmaterial vara ljusare och ha en lättare framtoning än sockeln.
	Jalustaosan julkisivujen tulee olla paikallamuurattua, poltettua tiiltä.	Fasader i sockelpartiet ska utgöras av bränt lertegel som murats på plats.
	Korkeammat rakennusosat rakennetaan jalustaosan yläpuolelle. Korkeammat osat tulee jakaa kerroslukua vaihtelemalla pienempiin osiin vähintään 30 m välein. Porrastusten korkeuseron tulee olla vähintään kaksi kerrosta tai 6 m.	Högre byggnadsdelar byggs ovanför sockeldelen. De högre delarna ska delas in i mindre delar med minst 30 meters mellanrum genom att variera våningstalet. Terrasseringarnas höjdskillnad ska vara minst två våningar eller 6 m.
III	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Ohjeellinen rakennusala.	**Riktgivande byggnadsyta.**
k	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja.**	**Byggnadsyta där affärs- och kontorslokaler får placeras.**
	Tilat sijoitetaan pysäköintitalon katolle.	Utrymmena placeras på parkeringshusets tak.
ps	**Polkupyörien säilytyspaikan rakennusala.**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för cyklar.**
	Pyöräpaikat varataan korttelin 62001 käyttöön.	Cykelplatserna ska reserveras för kvarteret 62001.
a	**Auton säilytyspaikan rakennusala**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil**
	Maantasosta poistuvat liityntäpysäköintipaikat tulee sijoittaa korttelin 62003 pysäköintilaitokseen.	Infartsparkeringsplatserna som tas ur bruk i markplanet ska placeras i en parkeringsanläggning i kvarter 62003.
	Korttelin 62005 pysäköintitalon katolle tulee sijoittaa toimintaa kuten urheilu- tai leikkikenttiä.	På taket till parkeringshuset i kvarteret 62005 ska verksamhet som idrottsplaner eller lekplatser placeras.
	Katutasoon tulee sijoittaa liiketiloja.	I gatuplanet ska byggas affärsutrymmen.
	Korttelin 62005 pysäköintitalon katutasoon tulee suunnitella päivittäistavarakaupalle soveltuva tila.	En lokal, som lämpar sig för dagligvaruaffär ska planeras i gatuplan av parkeringshuset i kvarteret 62005.
	Katutason julkisivut tulee tehdä poltetusta tiilestä paikalla muurattuna.	Fasader i gatuplanet ska utgöras av bränt lertegel som murats på plats.
	Katutason yläpuoliset julkisivut tulee tehdä muuratusta tiilestä tai metallirakenteisina, esim. corten terästä voi käyttää.	Fasaderna ovanför gatuplanet ska byggas av murat tegel eller med konstruktioner av metall, t.ex. kan cortenstål användas.
	Julkisivujen tulee olla riittävän umpinaisia niin, ettei pysäköinnistä tule ympäristöhäiriöitä.	Fasaderna ovanför gatuplanet ska byggas av tegel eller med konstruktioner av metall, t.ex. kan cortenstål användas.
	Korttelin 62003 pysäköintitalon katto ja korttelin 62005 katosta vähintään 30 % tulee tehdä kasvikattona. Kasvikatto tulee tehdä kasvualustalle, jonka paksuus on väh. 20 cm.	Parkeringshusets tak i kvarteret 62003 och minst 30 % av taket i kvarteret 62005 ska byggas som gröntak. Gröntaket ska anläggas på ett växtunderlag med en tjocklek av minst 20 cm.
	Julkisivuja tulee elävöittää köynnöksin.	Fasader ska liva upp med klätterväxter.
u	**Uloke**	**Utsprång**
	Ulokkeen kautta tulee järjestää kulkuyhteys sitä rajaavien kortteleiden välille. Ulokkeen alapuolisen kadun vapaa korkeus tulee olla vähintään 4,5 m, eikä sille osalle saa sijoittaa rakenteita.	Genom den utskjutande delen ska en gångförbindelse ordnas mellan avgränsande kvarter. Gatan under den utskjutande delen ska ha en fri höjd av minst 4,5 m och inga konstruktioner får placeras på den delen.
v	**Ohjeellinen valokatteinen tila.**	**Riktgivande glasövertäckt utrymme.**
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**

	**Ohjeellinen istutettava alueen osa.** Merkintä on sitova, mutta paikka ohjeellinen.	**Riktgivande del av område som skall planteras.** Markeringen är bindande men platsen riktgivande.
	Säilytettävä/istutettava puurivi Sijainti ohjeellinen.	**Trädrad som skall bevaras/planteras** Riktgivande läget.
	Istutettava puu. Sijainti ohjeellinen.	**Träd som ska planteras.** Riktgivande läget.
	**Katuaukio/tori.** Aukioiden tulee olla luonnonkivipintaisia. Aukioihin rajautuvien muurien ja portaiden tulee olla luonnonkivipintaisia. Aukioille on istutettava suureksi kasvavia puita. Alueella tulee viivyttää hulevesiä maanpäällisissä kasvillisuuspainanteissa, kivetyissä kouruissa tai ohjaamalla hulevesiä istutuksille.	**Öppen plats/torg.** Platserna skall ha en yta av natursten. De murar och trappar som gränsar mot platser skall ha en yta av natursten. På platser ska planteras träd som blir stora. På området ska dagvattnet fördröjas i vegetationssänkor, stenlagda rännor eller så att dagvattnet avleds till planteringar.
	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.** Katualueille on istutettava suureksi kasvavia puita. Katujen tulee olla luonnonkivipintaisia. Katuihin rajautuvien muurien ja portaiden tulee olla luonnonkivipintaisia. Alueella tulee viivyttää hulevesiä maanpäällisissä kasvillisuuspainanteissa, kivetyissä kouruissa tai ohjaamalla hulevesiä istutuksille.	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.** På gatuområden ska planteras träd som blir stora. Gatorna skall ha en yta av natursten. De murar och trappar som gränsar mot gator skall ha en yta av natursten. På området ska dagvattnet fördröjas i vegetationssänkor, stenlagda rännor eller så att dagvattnet avleds till planteringar.
	**Ohjeellinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu.**	**Riktgivande, för gång- och cykeltrafik reserverad del av område, där servicetrafik är tillåten.**
	**Ohjeellinen maanalainen ajoyhteys.** Merkintä on sitova, mutta paikka ohjeellinen.	**Riktgivande underjordiskt körförbindelse.** Markeringen är bindande men platsen riktgivande.
	**Ohjeellinen ylitys.**	**Riktgivande övergång.**
	**Ylitys.**	**Övergång.**
	**Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää**	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
(62001,62002)	**Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit ja tontit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.** Merkintä koskee myös mopedeja ja muita ajoneuvoja.	**Siffrorna inom parentesen anger de tomter och kvarter vilkas bilplatser får förläggas till området.** Märkningen gäller även mopeder och andra fordon.
	**Suojeltava rakennus.** Rakennukseen saa sijoittaa lähipalveluja, liiketiloja ja kulttuuritiloja. Suojeltava rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksen ominaispiirteet tulee säilyttää korjaus- ja muutostöissä. Alkuperäisiä rakennusosia tulee vaalia. Erityisesti ikkunat ikkunapenkkeineen tulee säilyttää. Sisätiloista tulee säilyttää alkuperäinen tilajako porrashuone alkuperäisine yksityiskohtineen (porraskaide), sekä salin takka.	**Byggnad som skall skyddas.** I byggnaden får placeras närservice-, affärs- och kulturlokaler. Byggnad som inte får rivas. Vid reparations- och ändringsarbeten ska byggnadens särdrag bevaras. Ursprungliga byggnadsdelar ska värnas. I synnerhet ska fönster med fönsterbänkar bevaras. Av interiören ska den ursprungliga rumsindelningen bevaras, trapphuset med ursprungliga detaljer (trappräcket), samt den öppna spisen i salen.

Suojelluissa rakennuksissa tehtävissä korjauksissa tulee käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja.

Mikäli rakennuksessa on tehty aikaisemmin muutoksia suojelutavoitteiden vastaisesti, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä korjattava rakennuksen alkuperäiseen tyyliin sopivalla tavalla.

Korjaus- ja muutostoimenpiteistä on pyydettävä lausunto paikalliselta museoviranomaiselta.

Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.

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

Vid renovering av skyddade byggnader skall ursprungliga eller motsvarande material användas.

Om det tidigare har gjorts ändringar i byggnaden som strider mot skyddsmålen, ska byggnaden i samband med reparations- eller ändringsarbeten iståndsättas på ett sätt som passar ihop med byggnadens ursprungliga stil.

Om reparations- och ändringsåtgärderna ska utlåtande begäras av den lokala museimyndigheten .

Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.

TOMTINDELNING
För kvarteren på denna detaljplans område skall 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	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

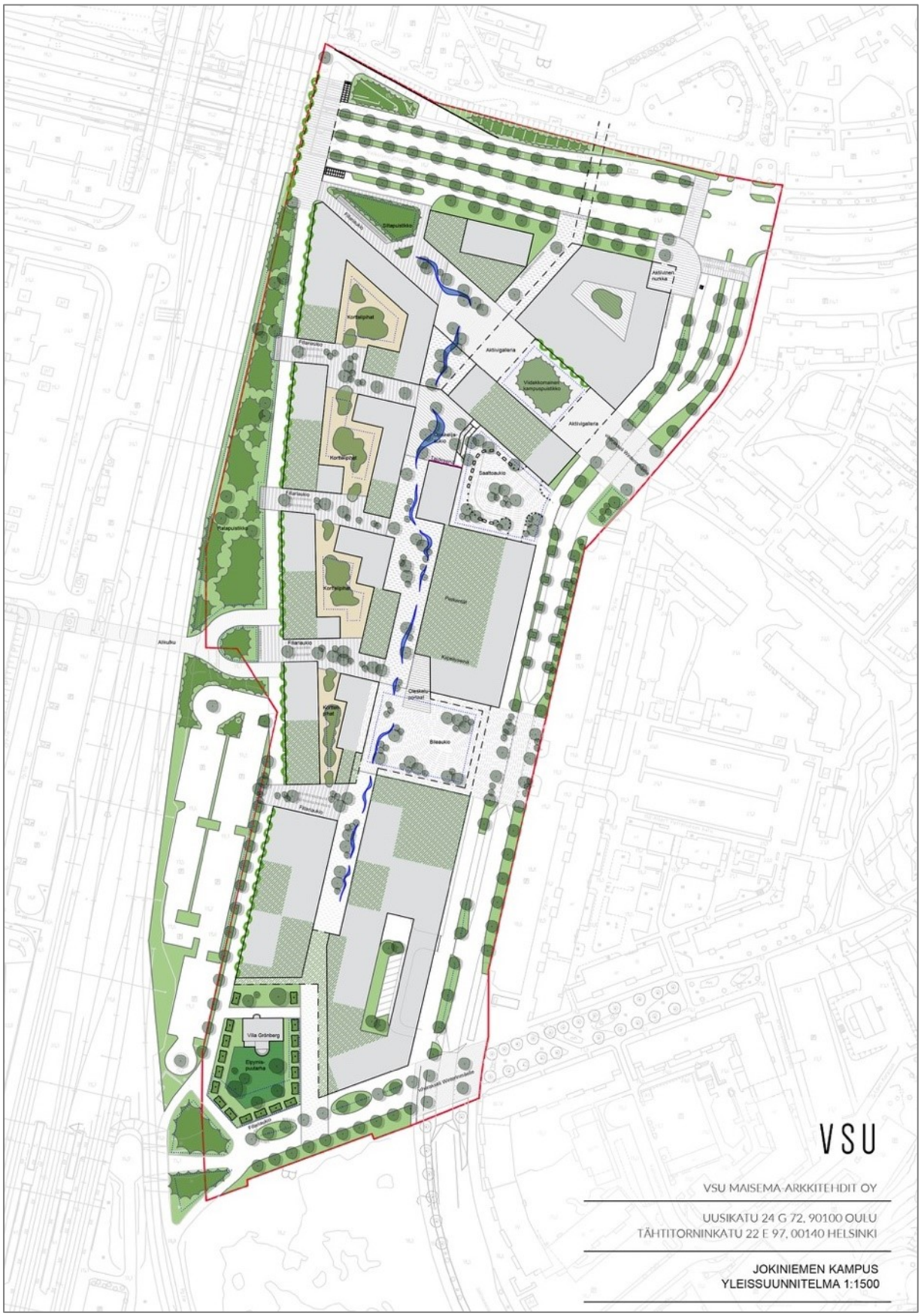
{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

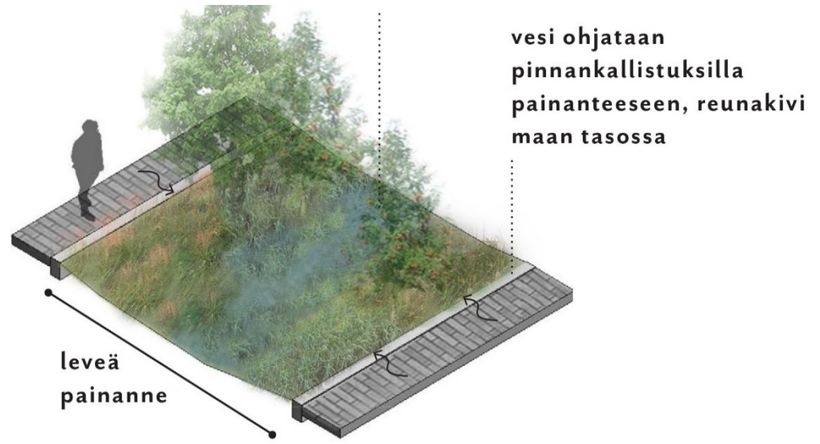
9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

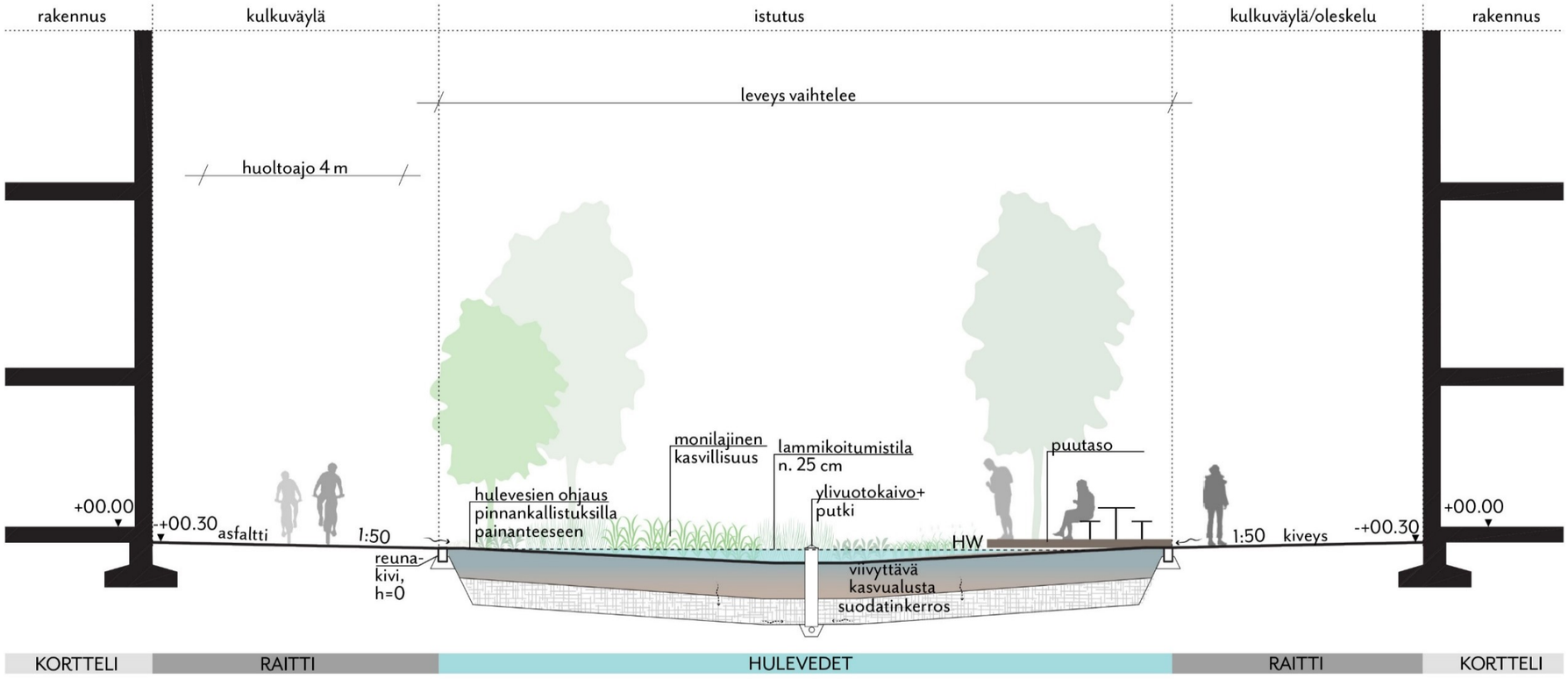




Asemapiirrrosluonnos 1.3.2023, A-Insinöörit / Maanlumo

RAITIN LEVEÄT OSUUDET

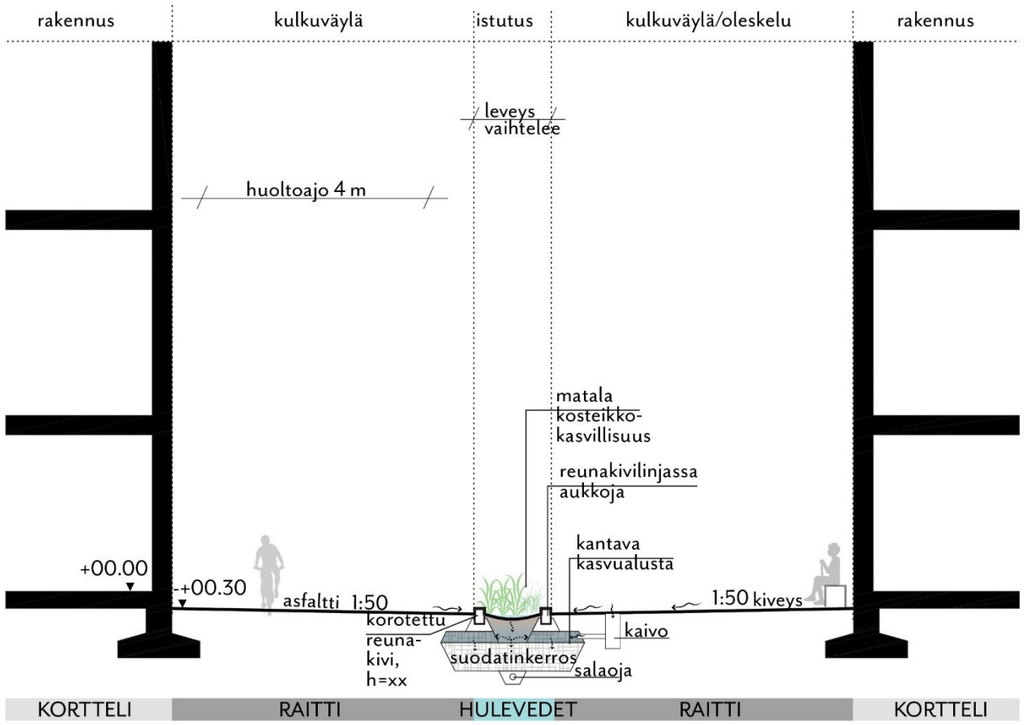


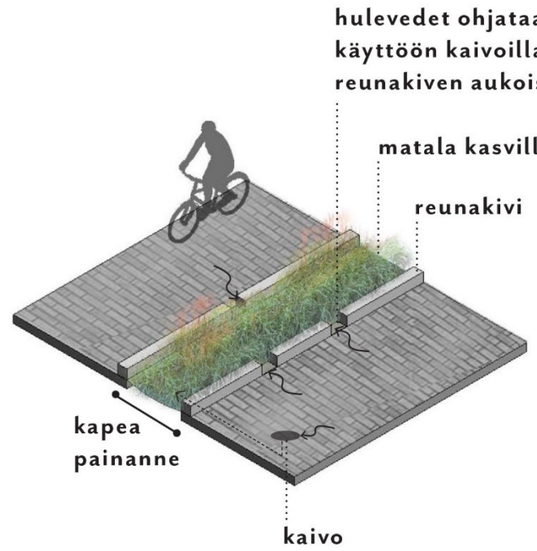


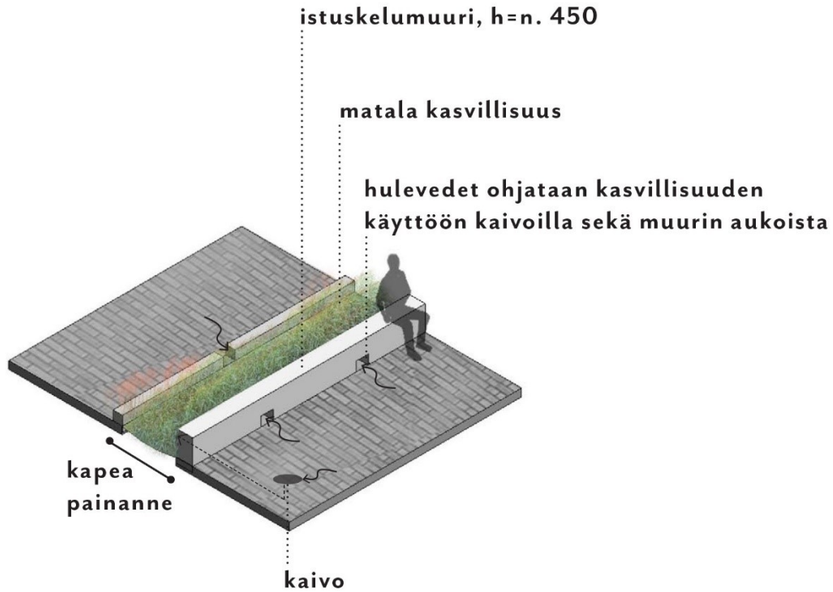
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 13 §

KAMPUSRAITTI - hulevedet ja kasvillisuus

RAITIN KAPEAT OSUUDET







LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 / 13 §

9.1 -VIHERTEHOKKUUSLASKELMA

Vihertehokkuus (saavutettu taso)
0,81
Tavoitetaso
0,8
Alueen pinta-ala, m²
72612
Painotettu pinta-ala yht., m²
59008
Rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala m²
50443
Tontin pinta-ala miinus rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala, m²
22169
Valittujen maanpinnan elementtien pinta-ala, m² (ilman puita, lahopuita ja viherkattoja)
39795
Käytetty alueen pinta-ala, m²
63138
9474 m2 vielä käytettävää!
Hulevesien viivytystarve m³
342,3
Sateen intensiteetti l/s/ha, kesto 10min
150
Alueen keskimääräinen valumakerroin C
0,72
Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
yhteensä: 343,0
maanpäällinen: 250,0
maanalainen: 93,0
Jää viivyttämättä m³
0,0
Sallittu tontilta poistuva virtaama, l/s
217,836

Tarkistus: Hulevesialueen pinta-ala vähintään oltava, m²
2176,3

Elementti-tyyppi	Elementti-tunnus	Elementin määritelmä	Yksikkö	Pinta-ala tai lukumäärä	Painotus (Viherkerroin)	Painotettu pinta-ala, m²	Valuma-kerroin C
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	1	Säilytettävä hyväkuntoinen isokokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena > 9m tai latvus 40 m² / halkaisija 7,5m)	kpl	0	3,5	0,0	
	2	Säilytettävä hyväkuntoinen, pienikokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu	kpl	0	3,5	0,0	
	3	Säilytettävä hyväkuntoinen iso pensas (à 3 m² / kpl)	kpl	0	2,3	0,0	0,15
	4	Säilytettävä luonnonmukainen pohjakasvillisuus	m²	0	3,2	0,0	0,1
	5	Säilytettävä kallio ja sen kasvillisuus	m²	0	3,0	0,0	0,3
	6	Säilytettävä avokallio	m²	0	2,8	0,0	0,7
	7	Säilytettävä purouoma	m²	0	3,0	0,0	0,1
Istutettava / kylvettävä kasvillisuus	8	Isokokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena > 9m tai latvus 40 m² / halkaisija 7,5m). (Kasvualusta 80 cm)	kpl	100	3,0	12000,0	
	9	Pienikokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu. (Kasvualusta 60 cm)	kpl	50	3,0	3000,0	
	10	Kansipihalle istutettava pieni puu (täysikasvuisena 15 m2, halkaisija 4,4 m). (Kasvualusta 1m)	kpl	0	3,0	0,0	
	11	Isot pensaat, marjapensaat (à 1,5 m²). (Kasvualusta 40 cm)	kpl	30	1,7	153,0	0,15
	12	Muut pensaat. (Kasvualusta 40 cm)	m²	200	1,5	300,0	0,15
	13	Perennat. (Kasvualusta 20-40 cm)	m²	600	1,5	900,0	0,2
	14	Monivuotiset köynnökset (maapinta-ala 1 m²/kpl). (Kasvualusta 60 cm)	kpl	300	4,0	1200,0	0,15
	15	Nurmikko. (Kasvualusta 20 cm)	m²	700	1,1	770,0	0,25
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	16	Niitty, keto tai kuntta. (Kasvualusta 15 - 30 cm)	m²	500	1,8	900,0	0,2
	17	Runsaasti kukkivat puut ja hedelmäpuut (täysikasvuisena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m). (Kasvualusta 60 cm)	kpl	7	3,0	420,0	
	18	Viljelylaatikot tai kasvimaa. (Kasvualusta 20-40 cm)	m²	100	2,2	220,0	0,2
	19	Lahopuut ja kannot, toimivat myös hyönteishotellina (1 m2/ kpl, esim. 2m x 0,5m)	kpl	0	2,0	0,0	
	20	Kattopuutarha (Kasvualusta 20 – 100 cm) VAIN SE OSA, JOKA ON KASVILLISUUTTA, LAITETAAN LASKURIIN	m²	1500	2,5	3750,0	0,1
	21	Heinäkatto (Kasvualusta 20-30 cm)	m²	2000	2,0	4000,0	0,2
	22	Niitty/ketokatto(Kasvualusta 15 – 30 cm)	m²	4000	1,7	6800,0	0,2
	23	Maksaruohokatto (Kasvualusta 6-8 cm)	m²	5000	1,3	6500,0	0,45
Pinnoitteet	24	Puoliläpäisevät pinnoitteet (esim. nurmikivi, kivituhka, puuterassit, kumirouhe)	m²	4000	1,0	4000,0	0,45
	25	Läpäisevät pinnoitteet (esim. sora- ja hiekkapinnat, avoin asvaltti)	m²	5000	1,3	6500,0	0,35
	26	Vettä läpäisemätön pinta (ei rakennuksien katot)	m²	27100	0,1	2710,0	1
Hulevesien hallintarakenteet	27	Kosteikko, lampi, tulvaniitty tai soistuma luonnonmukaisella kasvillisuudella (ainakin osan vuodesta pysyvä vesipinta; muun ajan maa pysyy kosteana)	m²	0	2,6	0,0	0,1
	28	Sadepuutarha / biosuodatuspainanne (ei pysyvää vesipintaa, monipuolista ja kerroksellista kasvillisuutta)	m²	250	2,5	625,0	0,1
	29	Kasvillisuuspintainen imeytyspainanne	m²	600	2,0	1200,0	0,1
	30	Kasvillisuuspintainen viivytyspainanne	m²	200	2,0	400,0	0,1
	31	Kiviainespintainen imeytyspainanne (esim. kivipesä)	m²	0	1,3	0,0	0,1
	32	Kiviainespintainen viivytyspainanne	m²	0	1,3	0,0	0,1
	33	Katualueilla: Hulevesien kerääminen läpäisemättömiltä pinnoilta läpäisevälle kasvillisuudelle maassa (ko.läpäisemättömän pinnan pinta-ala merkitään laskuriin)	m²	200	0,7	140,0	
	34	Rakennettava / putkituksesta palautettava purouoma	m²	0	3,0	0,0	0,1
	35	Imeytyskaivanto (maanalainen, huom. yksikkö on tilavuus!)	m³	0		0,0	-
	36	Viivytyskaivanto tai -säiliö (maanalainen, huom. yksikkö on tilavuus!)	m³	93		0,0	-
Bonus	37	Rivien 14, 16, 17 ja 19 toteutuessa lisäpisteet kerroksellisesta kasvillisuudesta ja luonnon monimuotoisuudesta	m²	*0*	0,0	2520,0	

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002517
Jokiniemen kampus
LAUSUNNOT JA VASTINEET
kala 24.10.2023

Asemakaavoitus MYL /NIS/THU

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta 002517 **Jokiniemen kampus.** Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 30.6.2023 **Vantaan Energia**	Maakaapelien ja kaukolämpöputkien sijainti on huomioitava. Muuntamoille tulee huomioida tilavaraukset kortteliin kuten asemakaavamerkinnöissä ja -määräyksissä onkin nyt kirjattu.	–
NRO 2, 28.7.2023 **Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos**	Alueen ja alueelle johtavien kulkureittien suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida HIKLUn vaatimukset.	–
NRO 3, 24.7.2023 **HSY**	Kaavaselostuksen tulisi sisältää vesihuollon esisuunnitelma. Kaavamuutos ei edellytä johtosiirtoja eikä johtokujien merkitsemistä kaavakarttaan.	–
NRO 4, 21.8.2023 **Uudenmaan ELY-kekus**	Ilmastovaikutuksia tulee arvioida, samoin ilmanlaadusta ja pilaantuneista maista tulee lisätä lähtötietoa selostukseen. Melumääräyksiä ja hulevesimääräyksiä tulee tarkistaa	Lisätään selostukseen lähtötiedot ilmanlaadusta ja pilaantuneista maista, sekä arvioidaan hankkeen ilmastovaikutuksia KILVA-työkalulla. Melumääräyksiä ja hulevesimääräyksiä tarkennetaan.
NRO 5, 2.8.2023 **HSL**	Kestävät liikennemuodot etusijalla myös jatkosuunnittelussa. Jokiniemenkadun bussiliikennettä ei saa hankaloittaa, kaupunkipyöräasemille ja liityntäpyöräpysäköinnille tilanvarukset. Pysäköintitalot vaiheittain todennetun tarpeen mukaan ja robottipysäköintiä syytä tutkia.	–

NRO 6, 17.8.2023 **Kaupunginmuseo**	Kaavaehdotuksessa on huomioitu arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen sekä turvattu rakennusperintökohteen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen.	–
NRO 7, 16.8.2023 **Väylävirasto**	LR-alueen rajaus niin, että sähköratapylväät sijoittuvat sille. Grönberginpuisto tulisi melusuojata. Oleskelu- ja leikkialueiden melutasovaatimukset tulee lisätä kaavaehdotukseen.	LR-alueen rajausta on tarkistettu. Lisätään korttelialueita koskeva melumääräys.
NRO 8, 23.8.2023 **Suomi-rata Oy**	Rautatiealueen muutostarpeet ja raideliikenteen melun, runkomelun ja tärinän huomiointi kaavassa.	Lisätään korttelialueita koskeva melumääräys.

NRO 1
Energia Sähköverkot Oy, 30.6.2023

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 -2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Muuntamoille tulee huomioida tarvittavat tilavaraukset asemakaavan jokaiseen C ja Y alueen kortteliin kuten kaavakartan asemakaavamerkinnöissä ja -määräyksissä on nyt kirjattu.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija
Antti Hartikainen, puh. 050-3266913.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa työnsuunnittelija Artturi Hyyryläinen, puh. 050-5212661.

LIITTEET
1. **Keskijänniteverkon kartta 1:2000**
2. **Pienjänniteverkon kartta 1:2000**
3. **Kaukolämpöverkon kartta 1:2000**

Vastine:
Muuntamotarpeet ja kaapelien sekä kaukolämpöputkien sijainti on otettu kaavassa huomioon.

Tarkistukset:
–

NRO 2
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 28.7.2023

Lausunto:

Palo- ja pelastuskalustolla on oltava mahdollisuus päästä riittävän lähelle rakennuksia (pelastustiet). Alueen ja alueelle johtavien kulkureittien suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida HIKLU Pelastustien suunnittelu- ja toteutusohjeessa esitetyt vaatimukset kulkureittien (pelastustiet) leveyden ja kantavuuden osalta (Ohje on saatavilla osoitteesta pelastustoimi.fi).

Vastine:
Alueen kaavoituksessa ja yleisten alueiden suunnittelussa on huomioitu HIKLUn vaatimukset.

Tarkistukset:
–

NRO 3
HSY, 24.7.2023

Lausunto:

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä on rakennettua vesihuollon jakelu- ja keräilyverkostoa, josta valtaosa painottuu suunnittelualueen sisältämille nykyisille katualueille. Nykyinen verkosto palvelee jatkossakin mutta muutoksen myötä alueelle edellytetään myös vesihuollon uudisrakentamista.

Kaavoituksen kanssa samanaikaisesti on laadittu A-Insinöörien toimesta katusuunnittelun ja vesihuollon esisuunnitelma. Kaavaselostuksen tulisi sisältää laadittu ajantasainen vesihuollon esisuunnitelma alustavine kustannusarvioineen. Esisuunnittelun perusteella on todettavissa, että kaavamuutos ei edellytä johtosiirtoja eikä johtokujien merkitsemistä kaavakarttaan.

Esisuunnitteluaineiston mukaan vesihuollon kustannusarvioksi rakennusosineen ja työmaatehtävineen on arvioitu n. 1 M €. Suunnittelu jatkuu lähitulevaisuudessa yksityiskohtaisena rakennussuunnitteluna.

Vastine:
Vantaan kaupunki ei julkaise enää verkossa kaavaselostuksen osana vesihuollon suunnitelmia turvallisuusuhkien vuoksi. Kaupungin vesihuollon suunnittelu tehdään yhteistyössä HSY:n kanssa.

Tarkistukset:
–

NRO 4
Uudenmaan ELY-keskus, 21.8.2023

Lausunto:

Yleiskaava ja yhdyskuntarakenne
Asemakaavaratkaisu on Vantaan yleiskaavan 2020 mukainen. Kaavalla luodaan hyvät edellytykset monipuoliselle kaupunkirakenteelle joukkoliikenteen solmukohdassa.

Ilmastovaikutukset
Asemakaavaratkaisu mahdollistaa huomattavasti uudisrakentamista, jolla on mahdollisesti merkittäviä ilmastovaikutuksia. Ilmastovaikutuksia ei ole kuitenkaan kokonaisuudessaan arvioitu, vaikka kaavaselostuksessa on tunnistettu joitakin kaavan ilmastovaikutuksia. Ottaen huomioon, että kyseessä on mittava valtuustokauden kärkihanke ja Vantaan kaupunki on sitoutunut tavoittelemaan hiilineutraaliutta 2030 mennessä, on kaavan merkittäviä ilmastovaikutuksia ja niiden lieventämiskeinoja syytä vielä tarkastella. Vaikutusten merkittävyys saadaan parhaiten näkyviin määrällisellä arviolla.

Kyseisen kaavaratkaisun ilmastovaikutusten huomioinnissa tulee kiinnittää huomiota korkean rakentamisen päästöihin, esirakentamisen päästöihin, vähähiilisten ja kestävien materiaalien edistämiseen, kestävän liikkumisen edistämiseen ja energiaratkaisuihin. Mittavan ja tiiviin uudisrakentamisen takia on syytä kiinnittää erityistä huomiota myös ilmastonmuutoksen sopeutumiseen, esimerkiksi hellejaksoihin ja rankkasateisiin varautumiseen suunnitteluratkaisuissa. On kuitenkin hyvä, että rakentaminen sijoittuu joukkoliikenteen kannalta erityisen hyvälle sijainnille ja joutomaalle. On myös hyvä, että muuntojoustavuus ja tilojen monikäyttöisyys huomioidaan suunnittelussa. Jotta kaava olisi linjassa kaupungin kestävyystavoitteiden kanssa, tulisi liikkumisen kestävyys olla resurssiviisauden ja kiertotalouden lisäksi kaavan tavoitteissa. Kestävää liikkumista ei tule vain painottaa, vaan se tulee olla suunnittelun lähtökohta. Suunnittelun kaikissa vaiheissa tulee varmistaa, että kaava-aineistossa mainittu autoton elämäntyyli on mahdollista ja sitä edistetään tehokkain ja runsain keinoin.

Vaikka rakentamisen päästöt ovat suuret ja aiheuttavat haasteita ilmastotavoitteiden saavuttamiselle, voidaan kaavamääräyksillä tukea ja edistää kestävyyttä. On hyvä, että kaavamääräyksissä on jo monia ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen huomioivia kaavamääräyksiä. Niiden vaikutus voi kuitenkin jäädä pieneksi. Jotta kaavaratkaisu olisi sille asetettujen tavoitteiden ja resurssiviisauden tiekartan mukainen, vaikutusten lieventämiseen tulee löytää vielä lisäkeinoja. Esimerkiksi rakentamisen tai toteutuksen kestävyyttä tai korkeatasoisuutta ei ole kaavassa huomioitu tai edellytetty ja tämä osaltaan lisää ratkaisun haitallisia vaikutuksia. Myös kaavaselostuksessa mainittua matalalämpöverkkoa voidaan edistää tehokkaasti kaavamääräyksin. Vantaalla laaditaan samanaikaisesti Aviapoliksen alueella asemakaavoja, joissa on kehitetty sekä ilmastovaikutusten arviointia sekä ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista tukevia kaavamääräyksiä. Näitä voi käyttää esimerkkinä tässäkin kaavassa.

Meluntorjunta ja ilmanlaatu
Kaava-alue sijaitsee voimakkaan raide- ja tieliikennemelun alueella. Kaava-alueelle tehdyn meluselvityksen mukaan rakennusten julkisivuille kohdistuu liikenteestä enimmillään 66 dB:n päiväajan keskiäänitaso ja 84 dB:n enimmäisäänitaso.
Kaavassa on syytä määrätä toimistotilat radan ja teiden varteen kaava-alueen meluisimpiin osiin ja asuin- ja majoitustilat kaava-alueen sisäosaan suojaan liikenteen melulta. Tämä tulee varmistaa riittävän sitovilla asemakaavamääräyksillä. Mikäli asumista sijoitetaan radan varteen, voisi se korkeiden enimmäisäänitasojen vuoksi osin edellyttää erittäin suuria (39 dB:n) ääneneristyvaatimuksia. Kaavoitusvaiheessa olisi tällöin suositeltavaa selvittää, että teknisiä ratkaisuja tarvittavan äänitasoeron saavuttamiseksi on löydettävissä.
Asemakaavassa on syytä varmistaa, että kaikille asunnoille on myös VNP (993/1992) ohjearvot täyttävä aukeamissuunta.

Kaavamääräyksen mukaan: "Asuntojen oleskeluparvekkeilla, joihin kohdistuu yli 65 dB(A):n julkisivumelutaso tulee lasituksella ja akustoinnilla saavuttaa päiväajan keskiäänitaso 55 dB ja yöajan keskiäänitaso 45 dB." Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että kaikki oleskeluparvekkeet tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata siten, että niillä saavutetaan päiväajan keskiäänitaso 55 dB ja yöajan keskiäänitaso 45 dB. Tältä osin kaavamääräystä tulee muuttaa. Oleskeluparvekkeiden sijoittaminen kaava-alueen meluisimpiin osiin (radan, Valkoisenlähteentien ja Jokiniemenkadun puoleisille julkisivuille) ei ole suositeltavaa.

Kaavamääräyksen mukaan: "Raideliikenteestä asuntoihin tai majoitushuoneisiin aiheutuvan runkomelu, Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla sekä tilojen suunnittelulla 35 dB:iin. Vastaava luku toimisto- ja opetustiloissa on 40 dB." Mikäli kaavassa ei erikseen rajoiteta asumisen ja majoitushuoneiden sijoittumista siten, ettei niiden julkisivuille tule äänierovaatimuksia, olisi näille asunnoille ja majoitushuoneille VTT:n suosituksen mukaisesti käytettävä runkomelutason (Lprm) tiukempaa raja-arvoa (30 dB). Kokoontumis- ja opetustiloille tulisi käyttää VTT:n suosituksen mukaan runkomelutason (Lprm) raja-arvoa 35 dB. Tärinä- ja runkomeluselvitys tulee liittää kaava-aineistoon. Kaava-aineistossa ilmanlaatuasioita ei ole käsitelty lainkaan. Tältä osin kaava-aineistoa tulee täydentää.

Pilaantuneet maat
Pilaantuneen maaperän puhdistuksen loppuraportin (Vantaan kaupunki ja Ratahallintokeskus. Grönbergin entisen lyijysulaton tontin ja sen ympäristön kunnostus, Loppuraportti. Insinööritoimisto Paavo Ristola Oy 1.7.2004) perusteella alueella jäi pilaantuneita maita. Em. maihin liittyen alueelle on tehty eristys- ja huomiorakenteita. Tiedot pilaantuneista maista ja haitta-ainepitoisista maa-aineksista sekä eristys- ja huomiorakenteista on lisättävä vähintään kaavaselostukseen ja ne on huomioitava alueen jatkosuunnittelussa.

Hulevesien hallinta
Hulevesisuunnitelman laadintamääräykseen on syytä lisätä, että suunnitelman tulee sisältää myös rakentamisen aikaiset työmaavedet. Pysäköintialueiden ja -talojen hulevedet tulee johtaa viivytysrakenteisiin öljyn- ja hiekanerottimien kautta.

Vastine:

<u>Ilmastovaikutukset</u>
Kaava-alueen suunnittelussa on otettu huomioon resurssiviisauden periaatteet monipuolisesti. Sijainti on joukkoliikenteen solmukohdassa Suomen parhaiten saavutettavalla alueella, mikä lausunnossa todetaankin. Lisäksi koko alue on huolto- ja pelastusajoneuvoliikennettä lukuun ottamatta rauhoitettu jalankulku ja-pyöräily-ympäristöksi. Ympäristön korkea laatutaso, kestävyys sekä viihtyisyys ovat olennaisia tekijöitä, sen kannalta minkä liikkumismuodon kukakin valitsee. Katuympäristöön on tulossa puita ja muuta kasvillisuutta sekä hulevesien viivytysrakenteita, mikä osaltaan on osa ilmastomuutokseen varautumista. Hulevesien hallintaa ja ympäristön monimuotoisuutta tukee myös kaavamääräyksen kasvikattovaatimus.
Kortteleita koskee vihertehokkuusvaatimus. Tavoiteluku on 0,8, mikä tiiviin rakentamisen alueella on kunnianhimoinen, sillä maanvaraisen pihan osuus jää pieneksi. Vantaalla on päädytty määrittämään vihertehokkuusluvun kautta yleinen vaatimustaso, jolloin jää jatkosuunnittelun tehtäväksi löytää ja osoittaa ne keinot, jotka kullakin sijainnilla ja suunnitteluratkaisulla ovat tehokkaimmin (resurssiviisaimmin) järjestettävissä.
Rakentaminen on tiivistä, jolloin se säästää kasvullista maata verrattuna tilanteeseen, jossa vastaava rakentamisvolyymi sijoittuisi väljemmin jonnekin muualle vaikeammin joukkoliikenteellisesti saavutettavalle alueelle.
Rakennukset ovat kaikki suojeltavaa villa Grönbergiä lukuun ottamatta uusia, niiden alta ei pureta mitään. Korttelien käyttötarkoitus on väljä ja muuntojoustava. Katutasokerroksilta vaaditaan riittävää kerroskorkeutta, jolloin nekin voivat joustaa tulevaisuudessa tarpeen mukaan. Rakennusten arkkitehtuurilta ja rakentamistavalta on kaavamääräyksissä vaadittu kestävyyttä ja korkeatasoisuutta.

Poltettu tiili ei ehkä tuotantotavaltaan ole ilmastoystävällisin, mutta se on kestävä ja Tikkurilan alueen perinteitä ja omaakin tiilenvalmistushistoriaa kunnioittava materiaali.
Alueen energian hankintaa ja tuotantoa on selvitetty nähtävilläolon aikana. Kaavamääräyksissä vaadittiin varautumista alueellisen energiajärjestelmän vaatimiin tilavarauksiin. Todennäköisin näistä tarjolla olevista voisi olla alueellinen matalaenergiajärjestelmä, jonka ongelmana on, kuinka tulevat kiinteistöt voidaan velvoittaa yhden yrityksen toimittamaan järjestelmään rikkomatta kilpailulakia. Jokainen kortteli on kuitenkin velvollinen rakentamaan aurinkoenergiaa edes hieman. Määräyksen tarkoituksen on tietenkin avata tietä sille, että jos on pakotettu aurinkoenergiajärjestelmän luomaan, on samalla järkevää tuottaa energiaa yhtä aurinkopaneelia suuremmalla volyymilla. Maalämpöratkaisuja on myös prosessin kuluessa selvitetty, mutta koska maalämpöputket joudutaan poraamaan vinoon rakennusten alle tai käyttämään lämpöpaalujärjestelmä, ei se tässä kohteessa kustannustehokasta. Suoraa määräystä siitä, miten alueen energia tulisi tuottaa ei ole annettu. Perusteena on, että puhtaan energian tuotantoteknologia kehittyy niin nopeasti, että jos me lyömme kaavalla tietyn ratkaisun nyt lukkoon, voi se osoittautua jo parin vuoden sisällä vanhentuneeseen tietoon pohjautuvaksi.
Täysin autotonta aluetta Vantaan kaupunki ei näe mahdolliseksi toteuttaa. Jo varmistuneet oppimiskampuksen tai uudelta nimeltään Tikkurilan osaamiskeskuksen käyttäjien tarpeeseen auto-, mopo- tai polkupyöräpaikoista on vastattu. Lisäksi kaupunkia sitoo sopimus Väyläviraston kanssa, jonka mukaan nykyisiä liityntäpysäköintipaikkoja ei saa vähentää. Näistä syistä on päädytty kahteen maanpäälliseen pysäköintitaloon. Pysäköintitalojen etuna on verrattuna maanalaiseen pysäköintiin niiden joustaminen ja ottaminen uuteen käyttöön, kun henkilöautojen käyttö tulevaisuudessa hiipuu.

Asemakaavan ilmastovaikutuksia on tarkastelu KILVA-työkalulla. Sen perusteella hankkeen vahvuuksia ovat sen sijainnista suoraan johdettavat asiat. Aseman vieressä oleva toiminnoiltaan sekoittunut alue vähentää liikkumisen tarvetta ja ohjaa kohti kestäviä kulkumuotoja. Päämäärään vie myös laadukas ja turvallinen kävely- ja pyöräily-ympäristö, joka on samalla viihtyisä ja jonka varrelle liiketilat ja julkiset tilat avautuvat. Alue on pilaantuneiden maiden kuorimisen seurauksena luontaista maanpintaansa alempana ja sen kasvillisuus on nuorta ruderaattikasvillisuutta. Sikäli istutettavat isoksi kasvavat puut lisäävät alueen hiilen sidontaa. Toisaalta tiiviiksi rakennettavalla alueella kasvullinen maanpinta jää väistämättä vähäiseksi.

Uusiutuvan energian varsinkin aurinkoenergian tuotantoon alue soveltuu hyvin, sillä länsipuolinen raidealue takaa esteettömän auringonpaisteen alueen kattopinnoille. Myös avoimen rata-alueen aiheuttamaa tuulisuutta voidaan hyödyntää pienin rakennuksiin integroitavin tuulivoimaloin. Myös alueellinen lämpöjärjestelmä (matalalämpö-) tukee resurssitehokkuutta. Kunnallistekniikan rakentamisessa hyödynnetään olemassa olevaa verkostoa mahdollisimman paljon. Hulevesiratkaisuin, kasvikatoin ja säätä kestävin julkisivumateriaalein varaudutaan äärevöityviin sääilmiöihin.

Heikkoutena KILVA toi esiin hiilen säilymisen tulevassa rakenteessa. Säilymisestä ei toisaalta voine puhua, kun alue on nykyisellään rakentamaton ja paljas. Mutta on totta, ettei esim. puurakentamista nyt vaadita vaan pääasiallinen julkisivumateriaali on muurattu tiili. Puurakentaminen voi vaikeuttaa ääneneristävyys-vaatimusten saavuttamista, kuten vastineen seuraavassa osassa todetaan. Kaupunki asettaa alueen tulevia rakentajia kilpailuttaessaan ehtoja, joilla pyritään mahdollisimman vähähiilipäästöiseen rakentamiseen. Ehtoja ei haluttu kaavaan suoraan kirjoittaa, sillä resurssiviisaaseen rakentamiseen liittyvät teknologiat ja materiaalit kehittyvät nyt nopeasti ja kaavan vahvistumisesta rakentamisen aloittamiseen voi kulua useita vuosia.
Myös massatasapainon kirjaaminen asemakaavaan on hankalaa, sillä täyttöjä joudutaan tekemään, koska alueelta on poistettua aikanaan pintamaat ja alueen luontainen maanpinta halutaan saavuttaa jo pelkästään katuliittymien takia. Täyttömaita on todennäköisesti saatavilla esim. Vantaan Energian lämpövaraston louhinnan yhteydessä, jolloin kiviaineksien kuljetusmatka Jokiniemeen jää varsin lyhyeksi. Toisaalta kaavalla asiaa on vaikea määrätä, kun hankkeiden aikataulu kummassakaan päässä ei ole asemakaavoituksen vallassa.

Meluntorjunta ja ilman laatu

Äänitasoerovaatimus 39 dB on toki korkea, mutta toteutettavissa tavanomaisia rakenneratkaisuin ja huolellisella suunnittelulla. Riittävän hyvä ikkunat ja parvekeovet löytyvät yleensä vakiomallistoista. Heikosti ääntä eristäviä, kevyitä ulkoseinärakenteita tulee välttää. Äänitasoeron $\Delta L_{A,vaad}$ = 40 dB saavuttaminen edellyttää kevytrakenteisten ulkoseinien (puu- ja teräsrankaseinät, kevytbetoni, kevytsoraharkot ja vastaavat) rakenteen huolellista suunnittelua, valintaa ja toteutusta. Massiiviset kivirakenteiset ulkoseinät (betonisandwich, tiilikuori-lämmöneristesisäkuori) johtavat suuremman massansa ansiosta parempaan eristävyyteen ja lievempiin vaatimuksiin ikkunoille.[1]

Oleskeluparvekkeita koskevaa kaavamäärästä on kaavoittajankin mielestä syytä muuttaa koskemaan myös niitä parvekkeita, jotka sijoittuvat alle 65 dB:n melualueelle. Parvekkeiden osalta on meluselvityksessä todettu, että äänitasoerovaatimus on enimmillään 15 dB. Oleskeluparvekkeelle muodostuviin äänitasoihin voidaan vaikuttaa myös rajoittamalla avattavien lasien pinta-alaa, kasvattamalla lasituksia paremmin ääntä eristävien kaiteen umpiosien ja pielien pinta-alaa sekä lisäämällä oleskeluparvekkeelle ääntä absorboivaa materiaalia. Mikäli oleskeluparvekkeen lasituksen äänitasoerovaatimus on 15 dB tai enemmän, oleskeluparvekkeen toteuttaminen on teknisesti vaativaa, ja viherhuone on tällöin toimivampi ratkaisu.[2]

Maaperäisen runkomelutason L_{prm} ohjearvo on asunnoissa ja majoitushuoneissa avoratojen ollessa kyseessä 35 dB. Vastaava luku toimisto- ja opetustiloissa on 40 dB. Ympäristöministeriön julkaiseman ”Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa” oppaan perusteella ei ole aihetta vaatia tiukempaa runkomeluvaatimusta.[2,3] Myös Suomen standardisoimisliiton SFS 5907:2022 mukaan asuinhuoneissa avoradalta kantautuva runkomelu L_{prm} voi luokassa A2 olla enintään 35 dB. Akustinen luokka A2 vastaa ääniympäristöasetuksessa säädettyjä velvoitteita. Rakennuksen ulkopuolisen äänilähteen aiheuttamat äänitasot luokassa A2 vastaavat pääosin valtioneuvoston päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992) lukuarvoja.

Ilman epäpuhtauksia mitataan Tikkurilassa ja mittauspisteen tuloksia on syytä avata kaavaselostuksessa lausunnon ehdottamalla tavalla.

Pilaantuneet maat

Grönbergin lyijysulattamo toimi Jokiniemessä 1929–1984. Lyijyä sisältävää jätettä läjitettiin tontille ja sulattamon savukaasujen mukana lyijyä levisi laajalle ympäristöön. Ongelmallisin jäte oli savukaasujen pesussa syntynyt, erittäin lyijypitoinen pesuriliete, joka sisälsi myös korkeita arvoja dioksiineja ja furaaneja. Kaava-alue oli pahiten likaantunutta aluetta, jonka kunnostaminen tapahtui v. 2003–2004. Alueelta poistettiin kaikkiaan 83 000 tonnia voimakkaasti pilaantuneita massoja. Radanvarren luiskaan, nykyisen jk/pp-tien alle, jäi noin 190 m matkalle voimakkaasti pilaantuneita maita noin 1100 m^3 eli noin 2200 t. Penkereen eristerakenteena on bentoniittimatto.
Pilaantuneita maita jäi myös Jokiniemenkadun länsipuolelle katurakenteiden luiskaan. Myös yksittäiset pisteet Villa Grönbergin puutarhassa jätettiin puhdistamatta, sillä puiden tai pensaiden juuristoa ei haluttu vahingoittaa. Eristetyistä pilaantuneista maista ei nykyisellään aiheudu ympäristö- tai terveysriskiä. Kun eristettyihin alueisiin tulevassa maanrakennuksessa kajotaan, tulee pilaantuneet massat poistaa ja puhdistaa.

Hulevesien hallinta

Pysäköintitalojen hulevedet ovat kattovesiä, jotka käsitellään muiden puhtaiden hulevesien tapaan viivyttämällä niitä hulevesirakenteissa. Pysäköintialueen hulevedet - otetaan huomioon hulevesisuunnitelmissa. Työmaa-aikaisia hulevesiä koskeva määräys voidaan lisätä kaavaan.

[1]Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28.
[2] Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28.
[3] YMo 2018. Ääniympäristö – Ympäristöministeriön ohje rakennuksen ääniympäristöstä. Helsinki, ympäristöministeriö.

Tarkistukset:

Melumääräyksiä on tarkistettu siten, että oleskeluparvekkeita koskevaa melutasovaatimusta on laajennettu koskemaan myös pihojen ja kattopihojen leikki- ja oleskelualueita. Lisäksi määrätään, että asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (L_{Aeq}) asunnossa ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raitioliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (L_{AFmax}) ylitä 45 dB. Selostuksen lähtötietoihin lisätään ilman pienhiukkaspitoisuuksia, sekä pilaantuneita maita koskevat kohdat. Kaavan ilmastovaikutuksia on tarkasteltu ELY-keskuksen omalla KILVA-työkalulla ja sen tulokset on sisällytetty kaavan ilmastovaikutuksia koskevaan kohtaan.
Kaavan liitemateriaaliaineistoon lisätään kartta alueen pilaantuneista maista. Kaavamääräyksiin lisätään, että työmaa-aikaiset hulevedet tulee hallita.

NRO 5
HSL, 2.8.2023

Lausunto:

HSL kannattaa alueen kehittämistä ja kaavan tavoitteet ovat hyviä. HSL pitää tärkeänä, että aluevaraus ratapihan laajentamiseen ja kahden lisäraiteen rakentamiseen säilytetään, kuten nyt on tehtykin siten että LP-alue on otettavissa raideliikennekäyttöön tarvittaessa. Tikkurila on yksi Suomen vilkkaimmista asemista ja käynnissä olevan ratapihan muutostyön jälkeen kaupunkiraiteiden junilla on käytössä enää vain kaksi raidetta Tikkurilassa. Tulevaisuudessa esimerkiksi junien vuorovälin tihentäminen, täydentävä junatarjonta, jossa osa junista kääntyisi Tikkurilassa tai häiriönhallinnan kehittäminen voivat mahdollisesti edellyttää lisäraiteiden rakentamista Tikkurilaan.

Yhteydet alueella ja asemalle eri joukkoliikennemuotoihin tulee olla sujuvat, turvalliset ja viihtyisät, niin kävellen kuin pyöräillen. Myös esteettömyys tulee huomioida. Kaavaehdotuksessa tämä näyttää toteutuvan hyvin. Tuleekin varmistaa, ettei jatkokehittämisessä kestäville liikkumismuodoille varattuja tiloja oteta muuhun käyttöön. Jokiniemenkadun muutokset eivät saa hankaloittaa bussiliikenteen toimintaedellytyksiä, korotukset tulee suunnitella siten, etteivät ne aiheuta linja-autoille tarpeettomia tärähdyksiä. Alueella nyt oleville kaupunkipyöräasemille pitää jättää tilavarauksia ja varmistaa niidensopiva sijoittuminen. Myös mahdollisiin sähkökäyttöisiin kaupunkipyöriin, kuormapyöriin ja muihin uusiin kestäviin liikkumismuotoihin tulee aluetta suunniteltaessa varautua. Liityntäpyöräpysäköinnin sijoittamista alueelle tulee jatkosuunnittelussa tutkia. Pyöräpysäköinnin tulisi olla vähintään runkolukittavaa, mutta mielellään myös säältä suojattua.

Pysäköinnin keskittäminen tarvittaessa muunneltaviin pysäköintitaloihin on kannatettavaa, kuten kaavaehdotuksen selostuksessa on mainittu. Rakennettavat henkilöautojen pysäköintitilat tulisi myös toteuttaa vaiheittain todennetun tarpeen mukaan. Kuten kaavamateriaalissakin on todettu suunnittelualueen sijainti ja joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat autottoman elämäntyylin ja tätä pitäisi rohkeasti toteuttaa myös sijoittamalla aseman läheisyyteen viihtyisyyttä ja elinvoimaa tuovia ratkaisuja ja huolella tutkia olisiko kaavamateriaalissa ehdotettu robottipysäköinti toimiva ratkaisu. Aluetta tulee tarkastella myös isompana kokonaisuutena, jotta välttämättömät henkilöautojen paikat tulee toteutettua järkevästi ja saattoliikenne asemalle toimii.

Rakentamisen aikaiset järjestelyt eivät saa häiritä joukkoliikennettä. Erityisesti Vantaan ratikan tunnelin rakentaminen tulee vaatimaan alueelle mittavia poikkeusjärjestelyjä, joissa suunnittelualueenhyödyntäminen voi tulla kysymykseen. HSL on mielellään mukana alueen kestäviin liikkumismuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa, erityisesti joukkoliikenteen pysäkkeihin liittyen.

Vastine
Pyöräily on otettu huomioon alueen suunnittelussa ja jatkosuunnittelussa voidaan vielä ottaa huomioon kaupunkipyöräasemien ja liityntäpyöräpysäköinnin tilantarpeet.

Joukkoliikenteen solmukohdassa sijainnista huolimatta Vantaan kaupunki ei näe mahdolliseksi toteuttaa täysin autotonta aluetta. Jo varmistuneet oppimiskampuksen tai uudelta nimeltään Tikkurilan osaamiskeskuksen käyttäjien tarpeeseen auto-, mopo- tai polkupyöräpaikoista on vastattu. Lisäksi kaupunkia sitoo sopimus Väyläviraston kanssa, jonka mukaan nykyisiä liityntäpysäköintipaikkoja ei saa vähentää. Näistä syistä on päädytty kahteen maanpäälliseen pysäköintitaloon. Pysäköintitalojen etuna on verrattuna maanalaiseen pysäköintiin niiden joustaminen ja ottaminen uuteen käyttöön, kun henkilöautojen käyttö tulevaisuudessa hiipuu. Pysäköintitalot toteutuvat joka tapauksessa siten, että pohjoinen radan varteen sijoittuva pysäköintitalo rakennetaan ensimmäisessä vaiheessa. Varmasti on järkevää tarkastella autopaikkojen todellista tarvetta ensin rakentuneen pysäköintitalon perusteella.

Jokiniemenkadulla tehtävät muutokset eivät hankaloita bussiliikennettä.

Tarkistukset

–

NRO 6
Kaupunginmuseo, 17.8.2023

Lausunto:

Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002517 Jokiniemen kampus. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on suunnitella alueelle uutta tiivistä kaupunkiympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille.

Museo on antanut mielipiteensä Jokiniemen kampuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (Dnro VKM/068/2022) ja museon rakennustutkija sekä arkeologi ovat osallistuneet asemakaavan valmisteluun. Kaupunginmuseo totesi OAS:sta antamassaan lausunnossa, että alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kaupunginmuseo toi lisäksi esille, että kaavamuutosalueella sijaitsee asemakaavalla suojeltu Villa Grönberg (asemakaava 620500, hyv. kv 23.5.1983). Puutarhan keskellä sijaitsevan rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Lars Sonck ja se valmistui vuonna 1936. Kaupunginmuseo on pitänyt tärkeänä, että rakennusta ympäröivä avonainen ja puutarhamainen tila on riittävän suuri suhteessa sitä reunustavien uudisrakennusten korkeuteen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annetussa mielipiteessä kehotettiin asemakaavamuutoksen yhteydessä ajantasaistamaan Villa Grönbergin suojelumääräys, sekä tutkimaan julkisivujen lisäksi myös mahdollisesti säilyneiden arvokkaiden sisätilojen suojelutarve.

Villa Grönbergistä on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 1989 (Korvenmaa, Tuominen; Villa Grönberg. RHS 1989). Voimassa oleva asemakaava on hyväksytty jo vuonna 1983, eli ennen rakennushistoriaselvityksen tekemistä. Asemakaavan nykyinen suojelumääräys on rakennuksen kulttuurihistoriallisten arvojen vaalimisen näkökulmasta vanhentunut. Kaupunginmuseon rakennustutkija on inventoinut rakennuksen syksyllä 2022 ja päivittänyt aiemman rakennushistoriaselvityksen tietoja vastaamaan paremmin rakennuksen nykytilaa ja sen suojeluarvojen määrittelyä (Silanto, Kirsti-tietokanta, VKM).

Lausunnolla olevassa asemakaavan muutosehdotuksessa on Villa Grönbergille annettu suojelumerkintä ja aiempaa kattavammat suojelumääräykset. Rakennuksen suojelu on ulotettu koskemaan ulkoasun lisäksi myös joitakin sen sisätiloja sekä niissä olevia yksityiskohtia, kuten marmorisia ikkunapenkkejä ja salin takkaa sekä porrashuoneen kaidetta ja käsijohdetta. Kaavaehdotuksessa on esitetty rakennuksen ympäristöä kehitettäväksi puistona (VP, Grönberginpuisto). Erityistä huomiota on kiinnitetty myös ympäröivään uuteen korttelirakenteeseen, joka tulee kehystämään Villa Grönbergin aluetta pohjoisen ja idän suunnasta. Suojellun rakennuksen lähimpien kortteleiden uudisrakennukset saavat olla enintään kolmikerroksisia. Näköyhteys pääradalle tulee säilymään, joten rakennus on jatkossakin myös junasta tunnistettava osa. Kaupunginmuseon näkökulmasta kaavaehdotuksessa on huomioitu riittävällä tavalla arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen sekä turvattu rakennusperintökohteen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen voimakkaasti muuttuvassa kaupunkiympäristössä.

Vastine
–
Tarkistukset
–

NRO 7
Väylävirasto, 16.8.2023

Lausunto:

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Jokiniemessä Tikkurilan aseman koillispuolella Tikkurilan asemakeskuksen Dixin naapurissa. Alue rajautuu pohjoisessa Kinaporinpolkuun ja Kauratiehen, idässä Urheilutiehen ja Jokiniemenkatuun, etelässä Eric von Rettigin puistoon ja lännessä Helsinki – Riihimäki -rataosaan. Nykytilanteessa alueen pohjoisosan koulukorttelissa sijaitsevat Tikkurilan lukio, Vantaan aikuislukio, Jokiniemen koulu, Jokiniemen ala-aste ja Tiedonjyvän päiväkoti. Valkoisenlähteentien eteläpuoli on asemakaavalla suojeltua, vuonna 1936 rakennettua Villa Grönbergiä lukuun ottamatta rakentamaton ja toimii pääasiassa väliaikaisena pysäköintialueena ja sorakenttänä.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on suunnitella Jokiniemen kampusalueesta tiivistä kampusympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille. Oppimiskampukseen sijoittuvat kaupungin palveluista ainakin Tikkurilan lukion ja Varian uudisrakennukset sekä Kasvupalvelut. Tarkoituksena on tehdä innovatiivinen kantakaupunki keskeiselle, helposti saavutettavalle ja näkyvälle paikalle pääradan varteen. Tavoitteena on joustava kaupunkirakenne, joka sallii erilaisten toimintojen sijoittumisen alueelle.

Väylävirasto on antanut 30.5.2022 lausunnon asemakaavamuutoksen osallistumis- arviointisuunnitelmasta, joka pääosin on huomioitu kaavatyössä. Väylävirasto pyytää kiinnittämään huomiota vielä seuraaviin näkökohtiin.

Rautatiealueen muutostarpeet (Helsinki – Riihimäki lisääminen -hanke)

Väylävirastolla on huomauttanut tarpeesta huomioida asemakaavatyössä Helsinki – Riihimäki kapasiteetin lisääminen -ratahankeen edellyttämät rautatiealueen muutostarpeen. Väyläviraston hallinnoiman rautatiealueen ja asemakaavan mukaisen rautatiealueen kapeudesta johtuen osa hankkeessa toteutetuista sähköratapylväistä ja niiden perustuksista sijoittuvat joko osittain tai kokonaan Vantaan kaupungin hallinnoimalle alueelle Teatteripolun jalankulku- ja pyörätien länsipuolella. Vantaan kaupungin alueelle sijoittuville rakenteille on saatu kaupungilta sijoituslupa (LP-092-2021-07911). Kaava-aineistosta ei ilmene onko rautatiealue rajattu asemakaavan muutosehdotuksessa siten, että ratahankkeessa toteutetut sähköratapylväät sijoittuvat jatkossa kokonaisuudessaan rautatiealueen puolelle. Tämä tulee vielä varmistaa ja tarvittaessa tarkistaa kaavaehdotukseen rautatiealueen rajausta.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavatyön yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset. Selvitysten pohjalta asemakaavan muutosehdotukseen on sisällytetty tarvittavia kaavamääräyksiä melu-, runkomelu- ja tärinähaittojen ennaltaehkäisemiseksi. Seuraavien meluselvityksen suositusten osalta kaavamääräykset näyttäisivät kaavaehdotuksesta kuitenkin puuttuvan. Meluselvityksen mukaan melutason päivä- ja yöajanohjearvot ylittyvät Grönberginpuiston alueella ilman meluntorjuntaa. Kaavaehdotuksessa ei kyseiselle alueelle ole meluntorjuntaa osoitettu. Lisäksi meluselvityksen mukaan osa korttelialueiden kattopihoista sijoittuu melualueelle ja näiden suojaamiseksi on todettu tarvittavan kortteleiden jatkosuunnittelun yhteydessä tarkemmin määritettävää meluntorjuntaa. Meluselvityksessä suositeltu kaavamääräystä, jonka mukaan liikenteestä aiheutuva A-painotettu keskiäänitaso ei saa ylittää oleskelu- ja leikkialueilla päiväaikana (LA,eq,7-22) 55 dB eikä yöaikana (LA,eq,22-7) 45 dB (uusi alue). Tämä määräys tulisi vielä täydentää kaavaehdotukseen.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine
Toimenpideluvitettuja sähköratapylväitä ei vielä ehdotusvaiheessa oltu huomioitu, mutta rautatiealueen rajausta voidaan muuttaa niin, että pylväät jäävät LR-alueen puolelle.

Oleskelu- ja leikkialueita koskeva melumääräys on syytä lisätä kaavamääräyksiin. Sen sijaan Grönberginpuisto on suurimmaksi osaksi myös voimassa olevassa kaavassa puistoaluetta. Puistoalueen merkintää tosin laajennetaan nyt ulottumaan myös suojellun Villa Grönbergin rakennuksen alueelle. Grönberginpuiston avoin luonne ja vanhan tiilisen rakennuksen asema radanvarsimaisemassa eivät puolla meluaidan, penkereen tai muun meluesteen rakentamista rakennuksen ja radan väliin. Villa Grönbergin tulee jatkossakin näkyä radalle.
Kaupunginmuseon antamassa lausunnossa todetaan, että kaavaehdotuksessa on huomioitu riittävällä tavalla arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen sekä turvattu rakennusperintökohteen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen voimakkaasti muuttuvassa kaupunkiympäristössä. Näköyhteys pääradalle tulee säilymään, joten rakennus on jatkossakin myös junasta tunnistettava osa.

Puiston alueelle on mahdollista tehdä kasvillisuuden, maastonmuotoilun tai puistokalusteiden avulla kohtia, joissa ratamelun vaikutusta saadaan vähennettyä.

Tarkistukset
LR-aluetta on laajennettu itään niin, että sähköratapylväät perustuksineen sijoittuvat rautatiealueelle.
Lisätään oleskelu- ja leikkialueita koskeva määräys kaavamääräyksiin.

NRO 8
Suomi-rata Oy, 23.8.2023

Lausunto:

Suomi-rata Oy on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa pääradan lisäraidevarauksen näkökulmasta.

Väyläviraston tekemän linjauksen mukaisesti Pasila – Kerava -rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua kahteen lisäraiteeseen (yhteensä kuusi raidetta). Väylävirasto on myös todennut niiden olevan pitkän aikavälin varauksia, joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa ja joista ei ole yksityiskohtaisia suunnitelmia.

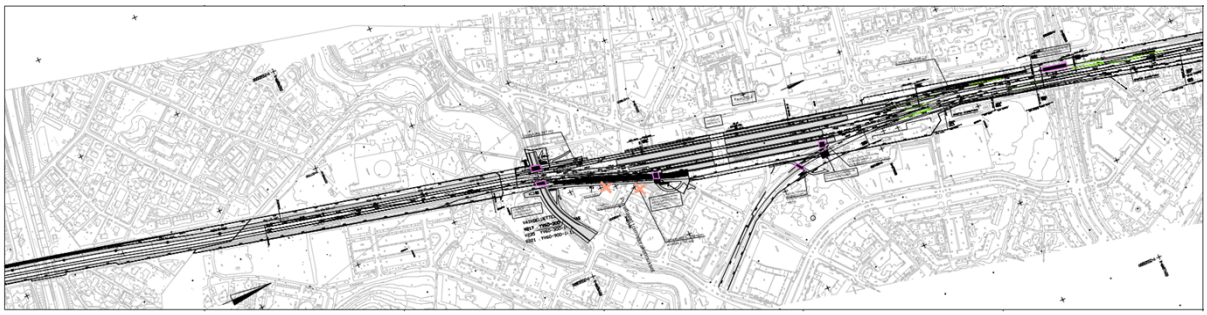
Vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle on Lentorata, jonka suunnittelun edistämisestä vastaa tällä hetkellä Suomi-rata Oy.

Suomi-rata Oy:llä on käynnissä Lentoradan YYA sekä esiselvitys, jossa on myös tutkittu hankevaihtoehtoa ja arvioitu vaikutuksia, jossa Pasila-Kerava välille rakennettaisiin yksi lisäraide. Lähtötietona lisäraidevaihtoehdossa on ollut Väyläviraston vuonna 2018 laatima Pasila – Kerava -radan lisäraiteiden aluevarausselvitys (Liikenneviraston suunnitelmia 2/2018).

Lisäraide sijoittuisi Tikkurilan aseman kohdalla nykyisen pääradan itäpuolelle ja lisäraiteen rakentaminen edellyttäisi muutoksia mm. liityntäpysäköintijärjestelyihin ja raitteihin. Lisäraidetta varten olisi tarpeen rakentaa myös siltoja sekä ratapihajärjestelyiden myötä Hakkilan ratalinjausta olisi tarpeen siirtää. Suomi-rata Oy julkaisee Lentoradan esiselvityksen vasta lokakuussa. Laitamme lausunnon liitteeksi suunnitelmakartan ratakilometriväliltä 14–16, jossa muutokset on esitetty ja jotta muutosten vaikutukset kaavamuutoksessa voidaan huomioida.

Väylävirasto on 16.8.2023 lausunnossaan tuonut esille, – Suomi-rata Oy toteaa, että se yhtyy näiltä osin ko. lausuntoon. Lausunto Jokiniemen kampuksen asemakaavan muutosehdotusta (kaava nro 002517)

Liite (tässä ei mittakaavassa) kts. alkuperäinen



Vastine
Kaavassa on varauduttu mahdollisiin lisäraiteisiin ja Hakkilan ratalinjauksen siirtoon. Toimenpideluvitettuja sähköratapylväitä ei vielä ehdotusvaiheessa oltu huomioitu.

Tarkistukset
LR-aluetta on laajennettu itään niin, että sähköratapylväät perustuksineen sijoittuvat rautatiealueelle.

14 § **Vaiheasemakaava 002535va ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Vantaan ratikka: Kielotie 11 / SP**

VD/13104/10.02.04.00/2022
SP/ MYL/ASA/TTA/VIK

Vaiheasemakaavalla levennetään katualuetta Kielotiellä, Asematiellä ja Unikkotiellä muuttamalla yhteensä 92 m^2 korttelialueista katualueeksi. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana vaiheasemakaavassa. Katualueen levennykset perustuvat 30.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin.

Vaiheasemakaavalla muutetaan palvelurakennusten korttelialuetta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialuetta (ALK^2) osin katualueeksi. Tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus korttelissa 61114 muutetaan kerrosalaneliömetriksi, jotta tontin kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistön pinta-alamuutoksen myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. Kortteliin 61114 osoitetaan uusia liittymäkieltoja. Muilta osiltaan alueella voimassa olevat asemakaavat 001964 ja 610200 jäävät voimaan.

Vaiheasemakaava koskee osia kortteleista 61204 ja 61114, kaupunginosassa 61 Tikkurila.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa palvelurakennusten korttelialuetta, yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialuetta sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos koskee osia kortteleista 61204 ja 61114 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Alue sijaitsee Tikkurilan keskustassa ja käsittää terveyskeskuksen tontin osoitteessa Kielotie 11 sekä Unikkotien eteläpuolella sijaitsevan asuinkerrostalokiinteistön osoitteessa Unikkotie 10. Alue rajautuu pohjoisessa Asematiehen, lännessä Kielotiehen, ja etelässä Unikkopolkuun.

Maanomistus

Vantaan kaupunki omistaa vaiheasemakaava-alueen katualueet. Kielotie 11:n ja Unikkotie 10:n kiinteistöt ovat yksityisessä omistuksessa.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta C. Alue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen. Kielotietä pitkin on osoitettu raitiotien linjaus.

Vaiheasemakaava
Vaiheasemakaavan tavoitteena on muuttaa voimassa olevien asemakaavojen osa palvelurakennusten korttelialueesta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialueesta (ALK^2) katualueeksi mahdollistaen katualueen levennyksen uudistettavien katusuunnitelmien toteuttamiseksi. Tavoite

toteutetaan vaiheasemakaavalla muuttamalla asemakaavan sallimaa käyttötarkoitusta katualueeksi (MRL 50 § mom. 2). Muilta osin alueella jäävät voimaan asemakaavat nro 001964 ja 610200.

Vaiheasemakaavalla levennetään katualuetta Kielotiellä, Asematiellä ja Unikkotiellä muuttamalla yhteensä 92 m^2 korttelialueista katualueeksi. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana vaiheasemakaavassa. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin.

Katualueen muutokset perustuvat 30.9.2022 valmistuneisiin Kielotien katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

Vaiheasemakaavalla muutetaan palvelurakennusten korttelialuetta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialuetta (ALK^2) osin katualueeksi. Tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus korttelissa 61114 muutetaan kerrosalaneliömetriksi, jotta tontin kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistön pinta-alamuutoksen myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. Kortteliin 61114 osoitetaan uusia liittymäkieltoja. Muilta osiltaan alueella voimassa olevat asemakaavat 001964 ja 610200 jäävät voimaan.

Ratikan rakentaminen tulisi ennusteiden mukaan vauhdittamaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia.

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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021.

MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavoituksen vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaavoitettavan alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Kielotie 11 vaiheasemakaavan alueelta ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Tikkurilan alueen yleisötilaisuus järjestettiin 16.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskevat verkkotilaisuudet on järjestetty 23.9.2021, 6.4.2022 sekä 15.11.2022.

Vaiheasemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 8.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 8.3.-28.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 8.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2: 20.3. ja 23.3.2023. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista ei saatu.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Vaiheasemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 § 18

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 18.4.2023 päivätty vaiheasemakaavaehdotus 002535va sekä tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila / Vantaan ratikka: Kielotie 11,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

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

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Hakala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu). Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että jäsenet Janne Hartikainen ja Suvi Karhu jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen: ”MRL 63 §:n mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista, suunnitellusta aikataulusta sekä osallistumis- ja arviointimenettelystä.

Selostettu vuorovaikutus menettely ja tilaisuudet koskevat Ratikan kaavarunko –nimistä dokumenttia, joka ei ole MRL:n tuntema suunnitelma. Sinä ei ole määritelty nyt kysymyksessä olevaa kaavaa riittävän tarkkarajaisesti, että asukkaat ja muut oikeudenhaltijat olisivat voineet ottaa kantaa tai vaikuttaa sen valmisteluun MRL:n edellyttämällä tavalla. Kaava on tullut vireille virheellisessä järjestyksessä."

___

Nähtävilläolo
Vaiheasemakaavaehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 24.5.-26.6.2023. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunkiympäristölautakunta päätti 18.4.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 13 ja saatiin 7 kappaletta.

Uudenmaan ELY-keskuksella, Tukesilla ja Uudenmaan liitolla ei ollut lausuttavaa. Uudenmaan liitto toi kuitenkin esille, että selostuksessa on vanhentunutta tietoa maakuntakaavasta. Uusi-maakaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakunta-kaava.

Vantaan kaupunginmuseo totesi lausunnossaan, että osoitteessa Kielotie 11 sijaitsee Tikkurilan sosiaali- ja terveysasema, joka on rakennusperintökohde. Vantaan kaupunginmuseo esittää, että rakennusperintökohteen suojelu ratkaistaisiin vaiheasemakaavan laatimisen yhteydessä. Kaupungin museo toteaa, että alueen nykyinen asemakaava on kulttuuriperinnön vaalimisen näkökulmasta vanhentunut, ja että
rakennuksen säilyminen pitäisi turvata asianmukaisin suojelumerkinnön ja -määräyksin.

HSY totesi, että vaiheasemakaavan alueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

HSL lausui, että tulee varmistaa, että alueen reitit joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvallisia, sujuvia sekä esteettömiä. Myös vaihtoyhteyksistä pysäkkien välillä ja pyörien liityntäpysäköinnistä tulee huolehtia. Mahdollisuuksien mukaan pyöräpysäköinnin tulee olla laadukasta. myös tilavarauksin varautua pyöräilyn kestävän liikkumisen tulevaisuuteen. HSL lausui myös alueeseen liittyvistä katusuunnitelmista. HSL on mielellään mukana kestäviin liikkumismuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa.

Vantaan Energia lausui, että asemakaavan muutosehdotuksessa on huomioitava maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

Tehdyt tarkistukset
Vaiheasemakaavaehdotukseen ei tehty tarkistuksia.
Kaavaa ei tarvitse asettaa uudelleen nähtäville.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Kaavaselostuksen tekstiä on päivitetty. Maakuntakaavaa (luku 2.2.1) ja taloudellisia vaikutuksia (luku 4.4.1) koskevia tekstejä on tarkennettu.

Kaavan hyväksyjä
MRL:n 52 §:n sekä kaupungin hallintosäännön 9. luvun 2 §:n 6 kohdan nojalla tämän vaiheasemakaavaehdotuksen hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta.

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 14

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) hyväksytään 18.4.2023 päivätty, vaiheasemakaavaehdotus 002535va sekä tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila / Vantaan ratikka: Kielotie 11.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki esitti asian palauttamista valmisteluun seuraavin perustein: ”Selostettu MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma koski Ratikan kaavarunko –nimistä dokumenttia, joka ei ole MRL:n tuntema suunnitelma. Sinä ei ole määritelty nyt kysymyksessä olevaa kaavaa riittävän tarkkarajaisesti, että asukkaat ja muut oikeudenhaltijat olisivat voineet ottaa kantaa tai vaikuttaa sen valmisteluun MRL:n edellyttämällä tavalla. Kaava on tullut vireille virheellisessä järjestyksessä ja se tulisi palauttaa uudelleen valmisteltavaksi MRLn mukaisessa järjestyksessä.”

Jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

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

Äänestyksessä annettiin 13 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Norrena, Merelä, Mutanen, Rahkala, Tamminen, Åstrand, Karhunen) ja 3 ei-ääntä (Karhu, Mäkipernaa, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Liitteet:
- Vaiheasemakaavaehdotus 18.4.2023
- Vaiheasemakaavan selostus 18.4.2023, tarkistettu 24.10.2023
- Lausunnot ja vastineet 24.10.2023

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa

Lisätiedot:
aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054

etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002535va	Alueella on voimassa useita asemakaavoja. På området är i kraft flera detaljplaner.	Päiväys Datum 18.4.2023	**Osittain voimassa ovat myös asemakaavat nro 001964 ja 610200.** **Till dels är också i kraft detaljplanerna nr 001964 och 610200.**

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Kielotie 11

Kaupunginosa 61, TIKKURILA

Vaiheasemakaava
Osat kortteleista 61204 ja 61114 sekä katualueet.

Tonttijaon muutos
Osat kortteleista 61204 ja 61114.

1:1000

MUUTETAAN VAHVISTETTUA ASEMAKAAVAA:
nro 001964 hyväksytty Kv 24.10.2011
nro 610200 hyväksytty Kv 24.8.1970.

Vanda stad

Vandaspåran: Konvaljvägen 11

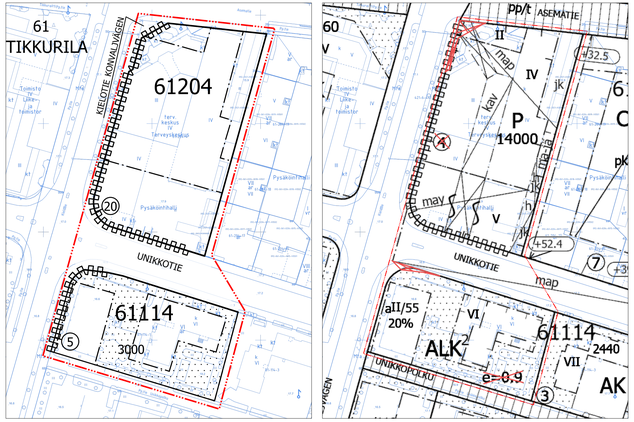
Stadsdel 61, DICKURSBY

Deldetaljplan
Delar av kvarteren 61204 och 61114 samt gatuområden.

Ändring av tomtindelningen
Delar av kvarteren 61204 och 61114.

1:1000

DEN FASSTÄLLDA DETALJPLANEN ÄNDRAS:
nr 001964 godkänd Sfm 24.10.2011
nr 610200 godkänd Sfm 24.8.1970.



ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	**DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:**
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
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.**
Kaupunginosan numero.	**Stadsdelsnummer.**
Kaupunginosan nimi.	**Stadsdelens namn.**
Korttelin numero.	**Kvartersnummer.**
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
Katu.	**Gata.**
Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	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.
Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.
Kaavan nro 001964 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:	**Detaljplan nr. 001964 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används i deldetaljplanens område:**
P **Palvelurakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för servicebyggnader.**
Yleistä Palvelurakennusten korttelialueelle saa rakentaa aluetta palvelevien toimintojen lisäksi liike- ja toimistotiloja, sekä kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja. Pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja saa sijoittaa kellarikerrokseen. Maanalaisista tiloista nousevat ilmahormit, luiskayhteydet ja porrashuoneet saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat sekä väestönsuojatilat eivät mitoita autopaikkoja. Teknisiä tiloja saa sijoittaa rakennuksen kerroksiin rakennusoikeuden lisäksi. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja. Uudisrakennuksissa Kielotien ja Unikkotien puolella potilas-, majoitus- ja opetustiloissa ulkokuoren ääneneristävyyden tielikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB ja toimisto- ja vastaavissa työtiloissa vähintään 28 dB. Määräys koskee julkisivuja noin 15 metrin päähän katualueen reunasta. Tontilla X huoltoajoreitin vapaan korkeuden tulee olla vähintään 4,5 metriä. 20	Allmänt I kvartersområdet för servicebyggnader får utöver funktioner som betjänar området också byggas affärs- och kontorslokaler, samt bostäder nödvändiga med avseende på fastighetsskötseln. Lokaler i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet får placeras i källarvåningen. De luftkanaler, rampförbindelser och trapphus som går från de underjordiska utrymmena får byggas utöver den byggrätt som anvisas i detaljplanen. Dessa utrymmen samt skyddsrummens dimensionerar inga bilplatser. Tekniska utrymmen får utöver byggrätten placeras i byggnadens våningar. Dessa utrymmen dimensionerar inga bilplatser. I de nya byggnaderna mot Konvaljvägen och Valimovägen ska ytterskiktets ljudisolering mot vägtrafikbuller i patient-, inkvarterings och undervisningslokaler vara minst 32 dB och i kontorslokaler och motsvarande arbetsutrymmen minst 28 dB. Bestämmelsen gäller fasader på ett avstånd upp till omkring 15 meter från gatuområdet räknat. På tomt X ska rutten för servicekörning ha en fri höjd på minst 4,5 meter. 20
	Kvartersområde för kombinerade affärs- och bostadshöghus.
	Om distans mellan bostadshusets fasader på olika tomt är mindre än 25 m, bör fasaden på den endera byggnaden vara utan bostadsfönster. Begränsningen berör den byggnad, som har kortaste fasad emot varandra belägna byggnader.
	Den obebyggda delen av tomten skall hållas i värdat skick och planteras vid krav av byggnadsnämnden.
	Romerska siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
	Tomtexploateringstal, som anger den på tomten tillåtna maximala våningsytans förhållande till tomtytan.
	Procenttal, som anger hur stor del av för Y-, AK-, ALK- eller TTV-tomt markerad våningsyta högst får användas till affärslokaler.
	Gräns mellan delar av område, för vilka olika planebestämmelser är gällande, där taggbeteckningen visar den del som tillhör byggnadsytan.
	Byggnadsyta för bilplatser; talet till vänster om snedstrecket anger bilplanernas största tillåtna våningsantal och talet till höger om snedstrecket största tillåtna antal bilplatser.
	Minimiantalet bilplatser utgör: Bostäder: 1 bp/ 70 m²-vy, dock minst 1 bp/ bostad. Affärslokaler, restauranger: 1 bp/30 m²-vy Kontor: 1 bp/50 m²-vy Konferensrum: 1 bp/ 6 sittplatser.
	Byggnadsnämnden kan på föreskrivna villkor bevilja uppskov i fråga om skyldigheten att bygga bilplatser sålunda, att vid uppförande av nybyggnad anordnas minst 60 & av i stadsplanen angivna antal bilplatser samt resten på av byggnadsnämnden fastställt sätt alltefterom bilparken ökar dock så, att fram till år 1975 bilplatser bör anordnas minst till 80 % och fram till år 1985 till 100 % 80 % på vuoteen 1985 mennessä 100 %

Rakennelmien maanpäälliset osat may-alueella tulee sijoittaa rakennuksen rungon sisään.	De ovanjordiska delarna av may-områdets konstruktioner ska placeras inne i byggnadens stomme.
Palomuuri voidaan tontin rajalla korvata toiminnallisesti tarkoituksenmukaisen paikkaan sijoitetulla riittävällä palo-osastoinnilla tai nostamalla rakennusten suojaustasoa.	Vid tomtgränsen kan brandmuren ersättas med en tillräcklig brandsektionering som placerats på en funktionellt sett ändamålsenlig plats eller genom att höja byggnadernas skyddsnivå.
Rakennusten ulkonäkö	**Byggnadernas utseende**
Tekniset tilat ja räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset koneet ja laitteet tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.	**Tekniska utrymmen samt tekniska maskiner och anordningar som placeras ovanom takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur.**
Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. Asematien puoleisten uudisorien maantasokerrosten julkisivujen tulee olla pääosin lasia.	**Byggnaderna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material. Fasaderna i markplanen i de nya delarna mot Stationsvägen ska huvudsakligen vara av glas.**
Pihat	**Gårdarna**
Tonttia ei saa aidata toista tonttia vastaan.	**En tomt får inte inhägnas mot en annan tomt.**
Pysäköintiin käytettävät alueet tulee rajata katualueesta korkeataasoisella muurilla tai seinämällä.	**De områden som används för parkering ska avgränsas från gatuområdet med en högklassig mur eller väggkonstruktion.**
Tukimuurien ja sokkelien on oltava luonnonkivipintaisia.	**Stödmurarna och socklarna ska ha en yta i natursten.**
Pihan muuri tulee rakentaa korkeataasoisena, ladottuna luonnonkivimuurina.	**Gårdens mur ska byggas som en högklassig kallstensmur i natursten.**
Asfaltin käyttö on sallittu vain pysäköinnin ja huoltoajon pääajoreiteillä niillä tontin osilla, joille ei ole osoitettu jalankulkua.	**På de tomtdelar där det inte anvisats någon gångtrafik är användningen av asfalt tillåten endast på parkeringens och servicekörningens huvudrutter.**
Piha-alue tulee jäsentää eriaisilla pinnoitteilla ja/tai istutuksilla.	**Gårdsområdet ska delas upp med olika slags ytbeläggning och/eller planteringar.**
Jalankulkijan liikkumisreitit ja oleskelualueet tulee suunnitella ja rakentaa turvallisiksi ja miellyttäviksi.	**Rutterna för fotgångare samt vistelseområdena ska planeras och anläggas så att de är trygga och trevliga.**
Auto- ja polkupyöräpaikat	**Bil- och cykelplatser**
Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1kpl/ 100 k-m2	**Cykelplatser ska reserveras minst 1 st./ 100 m2-vy.**
Autopaikkojen vähimmäismäärät uudisrakentamiselle: **Asunnot 1 ap/asunto** **Sosiaali- ja terveyspalvelut 1 ap/100 k-m²** **Toimisto- ja liiketilat 1 ap/50 k-m²** **Muiden tilojen autopaikkatarve määritellään rakennuslupaa yhteydessä.**	Minimiantalet bilplatser för de nya byggnaderna: Bostäder1 bp/bostad Social- och hälsoservice 1 bp/100 m²-vy Kontor och affärslokaler 1 bp/50 m²-vy De övriga utrymmenas bilplatsbehov bestäms i samband med bygglovet.
II **Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
14000 **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
Maanalainen pysäköintitila.	**Underjordiskt parkeringsutrymme.**
Alueen osa, johon saa sijoittaa maanpintaan johtavan porras-, hirri- ja luiskayhteyden maanalaisista tiloista ja maanalaisesta jalankulkuväylästä.	**Del av område, där en trapp-, hiss- och släntförbindelse får placeras, som från utrymmen och led för gångtrafik under mark leder upp till markytan.**
Sisäpiha, joka saadaan kerrosalan estämättä kattaa valoa läpäisevällä aineella.	**Bakgård som utan hinder av våningsytan får täckas med transparent material.**
Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	**Genomfartsöppning i byggnad.**
Rakennukseen jätettävän kulkuaukon likimääräinen sijainti.	**Ungefärlig placering av genomfartsöppning i byggnaden.**
Alueen osa maanalaisia jätesäiliöitä varten, joiden täyttö voi tapahtua maanpinnan yläpuolelta.	**Områdesdel för underjordiska avfallskärl, som kan fyllas på uppifrån markytan.**
Alueen sisäiselle jalankulkulle varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för områdets interna gångtrafik.**
Alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för områdets interna servicetrafik.**

Kaavan nro 610200 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:	**Detaljplan nr 610200 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används i deldetaljplanens område:**
ALK² **Yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialue.**	**Kvartersområde för kombinerade affärs- och bostadshöghus.**
Jos eri tonteilla olevien asuinrakennusten sivujen välinen etäisyys on pienempi kuin 25 m, tulee toinen rakennuksen sivu jättää vaille asuinhuoneen ikkunoita. Rajoitus koskee sitä rakennusta, jonka sivu on vastassa olevaa sivua lyhyempi.	Om distans mellan bostadshusets fasader på olika tomt är mindre än 25 m, bör fasaden på den endera byggnaden vara utan bostadsfönster. Begränsningen berör den byggnad, som har kortaste fasad emot varandra belägna byggnader.
Tontin rakentamaton osa on pidettävä huolitellussa kunnossa ja rakennuslautakunnan niin vaatiessa istutettava.	Den obebyggda delen av tomten skall hållas i värdat skick och planteras vid krav av byggnadsnämnden.
VI **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.**
~~Z=0.60~~ **Tonttitehokkuusluku, joka osoittaa tontille sallitun enimmäiskerrosalan suhdetta tontin pinta-alaan.**	**Tomtexploateringstal, som anger den på tomten tillåtna maximala våningsytans förhållande till tomtytan.**
20 % **Prosenttiluku, joka osoittaa kuinka suuren osan Y-, AK-, ALK-, tai TTV-tontille merkitystä kerrosalasta enintään saa rakentaa liikepinta-alaa.**	**Procenttal, som anger hur stor del av för Y-, AK-, ALK- eller TTV-tomt markerad våningsyta högst får användas till affärslokaler.**
Eri kaavamääräysten alaisten alueen osien välinen raja, jossa sakaramerkintä osoittaa rakennusalan puoleista osaa.	**Gräns mellan delar av område, för vilka olika planebestämmelser är gällande, där taggbeteckningen visar den del som tillhör byggnadsytan.**
a II/55 **Autopaikkojen rakennusala; luku vinoviivan vasemmalla puolella osoittaa autotasojen suurimman sallitun kerrosluvun ja luku vinoviivan oikealla puolella autopaikkojen suurimman sallitun määrän.**	**Byggnadsyta för bilplatser; talet till vänster om snedstrecket anger bilplanernas största tillåtna våningsantal och talet till höger om snedstrecket största tillåtna antal bilplatser.**
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat: Asunnot: 1 ap/70 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto. Liikehuoneistot, ravintolat: 1 ap/30 k-m². Toimistot: 1 ap/50 k-m². Kokoushuoneet: 1 ap/ 6 istumapaikkaa.	Minimiantalet bilplatser utgör: Bostäder: 1 bp/ 70 m²-vy, dock minst 1 bp/ bostad. Affärslokaler, restauranger: 1 bp/30 m²-vy Kontor: 1 bp/50 m²-vy Konferensrum: 1 bp/ 6 sittplatser.
Rakennuslautakunta voi määräämillään ehdoilla myöntää lykkäyksen autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta siten, että uudisrakennusta rakennettaessa järjestetään vähintään 60 % asemakaavassa määrätystä määrästä ja loppuosa autoistumisen mukaan rakennuslautakunnan määräämällä tavalla kuitenkin siten, että vuoteen 1975 mennessä autopaikkoja tulee olla järjestettynä vähintään 80 % ja vuoteen 1985 mennessä 100 %	Byggnadsnämnden kan på föreskrivna villkor bevilja uppskov i fråga om skyldigheten att bygga bilplatser sålunda, att vid uppförande av nybyggnad anordnas minst 60 & av i stadsplanen angivna antal bilplatser samt resten på av byggnadsnämnden fastställt sätt alltefterom bilparken ökar dock så, att fram till år 1975 bilplatser bör anordnas minst till 80 % och fram till år 1985 till 100 % 80 % på vuoteen 1985 mennessä 100 %

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Marjaana Ylajääski, Aluearkkitehti, 3.4.2023 13.14

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 6.10.2023 16.57

Allekirjoitettu sähköisesti.

Hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa __.__.20__

Godkänd av stadsmiljönämnden __.__.20__

002535va VANTAAN RATIKKA: KIELOTIE 11

TIKKURILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Vaiheasemakaavan selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä vaiheasemakaavakarttaa nro 002535va. Selostusta on tarkistettu 24.10.2023. 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

Vaiheasemakaava:

Osa korttelista 61204 ja 61114 kaupunginosassa 61 Tikkurila sekä katualueet.

Tonttijaon muutos:

Osa kortteleista 61204 ja 61114 kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Vaiheasemakaavassa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

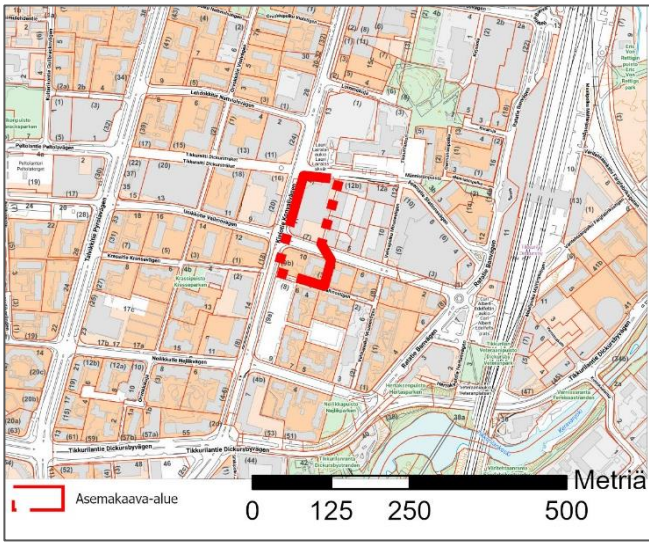
Muutetaan vahvistettua asemakaavaa:

- nro 001964 Tikkurila, hyväksytty KV 24.10.2011
- nro 610200 Tikkurila VI, hyväksytty KV 24.8.1970

Kaavassa tehdään vain vaiheasemakaavan osoittamat muutokset. Kaikilta muilta osiltaan asemakaavat nro 001964 ja 610200 jäävät voimaan.

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

VAIHEASEMAKAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Vaiheasemakaava-alue sijaitsee Tikkurilan keskustassa ja käsittää terveyskeskuksen tontin osoitteessa Kielotie 11 sekä Unikkotien eteläpuolella sijaitsevan asuinkerrostalokiinteistön osoitteessa Unikkotie 10. Alue rajautuu pohjoisessa Asematiehen, lännessä Kielotiehen, ja etelässä Unikkopolkuun. Vaiheasemakaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan vaiheasemakaava vaikuttaa. Alue on reilun 300 metrin päässä Tikkurilan asemalta.

VAIHEASEMAKAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- 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.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei nähty tulleen yhtäkään Kielotie 11 vaiheasemakaava-aluetta 002435va koskevaa palautetta.

- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat Vaiheasemakaavan osalta 30.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022. Vaiheasemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).
- Vaiheasemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 8.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 8.3.-28.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 20.3. ja 23.3.2023. Vaiheasemakaava-alueen 002535va maanomistajille on lisäksi lähetetty 8.3.2023 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta ei saatu mielipiteitä.
- Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 päätti asettaa vaiheasemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Kaavaehdotus oli nähtävillä 24.5–26.6.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja niitä saatiin 7 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Päivitettiin maakuntakaavaan liittyvät tiedot.
    - Taloudelliset vaikutukset on päivitetty 31.3.2023 julkaistun Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset raportin mukaisesti.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 6
2. Lähtökohdat ... 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 7
2.2 Suunnittelutilanne ... 12
3. Vaiheasemakaavan suunnittelun vaiheet ... 18
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 18
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 18
3.3. Vaiheasemakaavan tavoitteet ... 20
3.4 Vaiheasemakaavaratkaisu ... 22
4. Vaiheasemakaavan kuvaus ... 22
4.1 Vaiheasemakaavan rakenne ... 22
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 23
4.3 Aluevaraukset ... 23
4.4 Vaiheasemakaavan vaikutukset ... 24
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 29
5. Vaiheasemakaavan toteutus ... 29
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 29
7. Asemakaavan seurantalomake ... 30
8. Vaiheasemakaavakartta ja –määräykset ... 32

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 3.4.2023
- Vaiheasemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023

LUETTELO MUISTA VAIHEASEMAKAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Sitowise (30.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kielotiellä välillä Neilikkatie-Unikkotie, Kielotie 58655-1.
- Sitowise (30.9.2022).). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kielotiellä välillä Unikkotie-Lummesola, Kielotie 58654-1.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan väestötilastot 2021/2022, Vantaan kaupunki 2022
- Työpaikat Vantaalla 2011-2020, Tilastokatsaus 3:2022. Vantaan kaupunki 30.8.2022
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan ratikan läntisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco, 17.2.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 1.3.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1. Nykytilanteen päiväajan melutasot.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3. Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman melutorjuntaa.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1. Yhteismelutilanne, suunniteltu meluntorjunta. päiväajan keskiäänitaso.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki
- Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset, FCG, 31.3.2023

1. TIIVISTELMÄ

Vaiheasemakaavalla levennetään katualuetta Kielotiellä, Asematiellä ja Unikkotiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana vaiheasemakaavassa. Katualueen levennykset perustuvat 30.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin. Muilta osiltaan alueella voimassa olevat asemakaavat nro 001964 ja 610200 jäävät voimaan.

Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa vaiheasemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

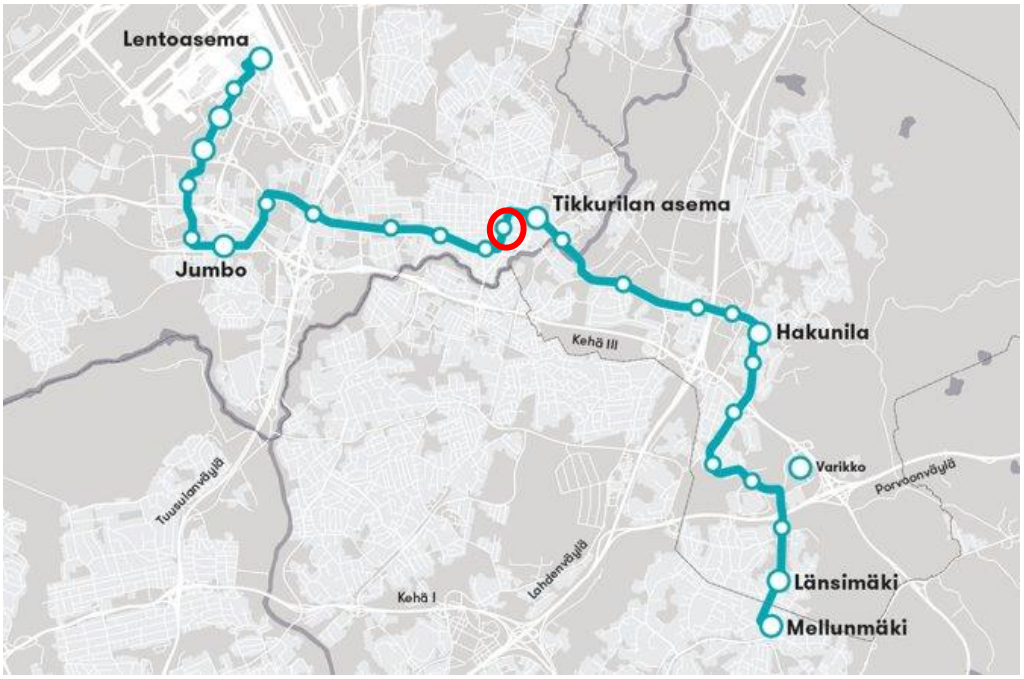
Vaiheasemakaavalla muutetaan palvelurakennusten korttelialuetta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialuetta (ALK^2) osin katualueeksi. Tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus korttelissa 61114 muutetaan kerrosalaneliömetriksi, jotta tontin kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistön pinta-alamuutoksen myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. Kortteliin 61114 osoitetaan uusia liittymäkieltoja. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

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

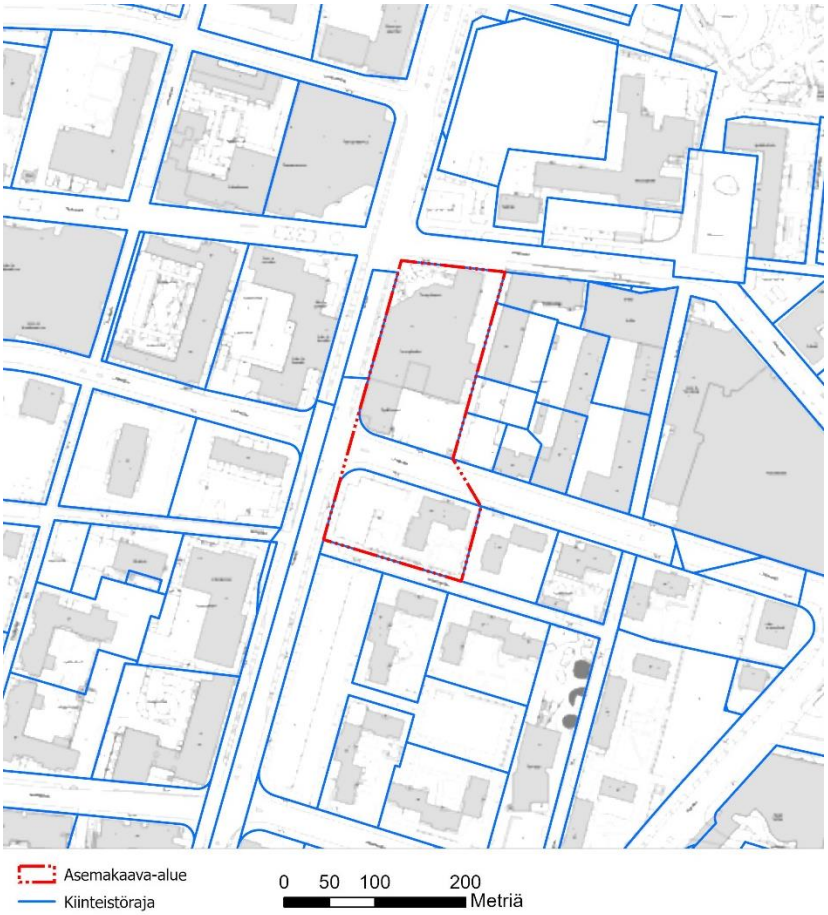
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat vaiheasemakaavat, asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijaon muutoksia.



Kuva 1. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapolik-sen kautta lentoasemalle. Vaiheasemakaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa pu-naisella rajattuna.



Kuva 2. Vaiheasemakaavan alue.

2. LÄHTÖKOHDAT

Vaiheasemakaavan tavoitteena on muuttaa voimassa olevien asemakaavojen osa palvelura-kennusten korttelialueesta sekä yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialueesta ka-tualueeksi mahdollistaen katualueen levennyksen uudistettavien katusuunnitelmien

toteuttamiseksi. Tavoite toteutetaan vaiheasemakaavalla muuttamalla asemakaavan sallimaa käyttötarkoitusta katualueeksi (MRL 50 § mom. 2). Muilta osin alueella jäävät voimaan asemakaavat nro 001964 ja 610200.

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Vaiheasemakaava-alue sijaitsee Tikkurilan keskustassa ja käsittää terveyskeskuksen tontin osoitteessa Kielotie 11 sekä Unikkotien eteläpuolella sijaitsevan asuinkerrostalokiinteistön osoitteessa Unikkotie 10. Alue rajautuu pohjoisessa Asematiehen, lännessä Kielotiehen, ja etelässä Unikkopolkuun. Vaiheasemakaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan vaiheasemakaava vaikuttaa. Alue on reilun 300 metrin päässä Tikkurilan asemalta

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Keravanjoen ja Kylmäojan laakson savitasangolle. Vuonna 1870-1871 mitatussa Senaatin kartassa näkyy, että alue on ollut osin peltoa ja osin niittyä. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa.

Vesistöt ja vesitalous

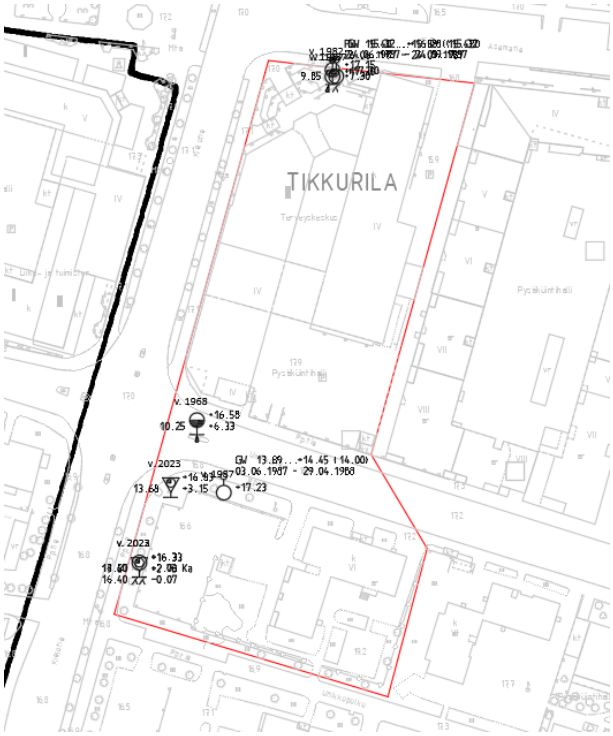
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla.

Kaavamuutosalueen hulevedet laskevat Tikkurilan hulevesijärjestelmien kautta suoraan Keravanjokeen. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä
Maalajikartan mukaan kaava-alue sijaitsee täyttöalueella.

Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään yli 10 m kerros savea. Saven alla maaperä vaihtuu siltin kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 14,27 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden pinta on havaittu vanhoissa mittauksissa (v. 1987–88) korkeimmillaan n. 1 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 3. Maaperäkartta ja mittauspisteet.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

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

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilassa asui vuoden 2021 lopulla 7899 henkeä. Alueen väkiluku on lisääntynyt viimeisten 10 vuoden aikana 3000 henkilöllä. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria sekä yli 65-vuotiaita suhteessa työikäisten määrään. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli vuoden 2021 lopulla 47 026 henkeä, missä on kasvua reilut 5 000 henkeä viimeisen 5 vuoden aikana.

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Vaiheasemakaava-alueella sijaitsee asuinkerrostalo.

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen sekä lapsettomat avopariperheet. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanutta.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alueella sijaitsee Tikkurilan terveysasema, hammashoitola sekä kotihoidon yksikkö. Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan kolmanneksi suurin työpaikkakeskittymä Veromiehen ja Pakkalan jälkeen. Lähes 92 prosenttia 6 600 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on Tikkurilan ydinkeskustaa. Se sijoittuu Kielotien, Unikkotien ja Asematien varrelle vastapäätä kaupungintaloa ja uutta toria. Asematie on Tikkurilan kaupallinen pääakseli, joka johtaa Dixin liike- ja matkakeskuksesta Tikkuraitin kävelykadulle. Kävelykatua on tarkoitus kehittää entisestään Asematien alueelta.

Kaupunkikuva

Tikkurilan keskusta on pääpiirteissään väljä ja matalasti rakennettu. Kaupunkikuvassa on löydettävissä 1950-luvun kirkonkylämäistä tunnelmaa sekä 1970-luvun ihanteisiin perustuvaa autokaupunkia. Aivan Tikkurilan keskustassa Kielotien varrella on viime vuosina uudistettu rakennuskantaa, kaupunkikuva on muuttunut suurkaupunkimaiseksi korkeine rakennuksineen.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Vaiheasemakaava-alueella sijaitsee Tikkurilan sosiaali- ja terveysasema, joka on rakennusperintökohde. Rakennus on valmistunut vuonna 1974 ja sen on suunnitellut Arkkitehtitoimisto Pauli Halonen. Rakennus on inventoitu Tikkurilan kaavarunkoalueen modernin rakennuskannan inventoinnin yhteydessä vuonna 2020, jossa se todettiin kulttuurihistoriallisilta arvoiltaan merkittäväksi.

Virkistys

Vaiheasemakaavan alueella ei sijaitse virkistysreittejä. Läheisen Keravanjoen rantojen viheralueet ovat Tikkurilan keskustan vetovoimaisin viheralueekokonaisuus. Jokivarren rantavyöhykkeitä on kunnostettu viime vuosina asukkaiden käyttöön. Jokimaisemassa näkyvät eri vuosikymmenillä rakennetut Tikkurilan historiasta kertovat rakennukset, jotka liittyvät rautatiehen, teollisuuteen ja maatalouteen.

Liikenne

Autoliikenne

Kielotie on alueen pääkatu. Sivukatuja ovat Unikkotie ja Asematie. Alueelta on yhteydet Kehä III -väylälle Kielotien kautta.

Julkinen liikenne

Tikkurilan juna-asema sijaitsee noin 350 metrin päästä vaiheasemakaavan alueelta. Lentokentälle aikaa kuluu noin 20 minuuttia, kun matka-aikaan lasketaan mukaan kävely Dixin matkakeskukselle. Läheisimmät bussipysäkit sijaitsevat Unikkotiellä ja Kielotiellä Lauri Lairalan aukion yhteydessä.

Kävely ja pyöräily

Jalankulku- ja pyörätiet sijaitsevat Kielotien molemmin puolin. Asematiellä on parannettu jalankulkuväylää. Asematie on tarkoitus muuttaa kävelykaduksi tulevaisuudessa. Tikkuraitin kävelykatu alkaa Asematien päädystä Kielotien länsipuolella.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 75 ja ylin on noin + 83. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkoston kautta Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Kielotien, Asematien ja Unikkotien katualueilla.

Sähköverkko

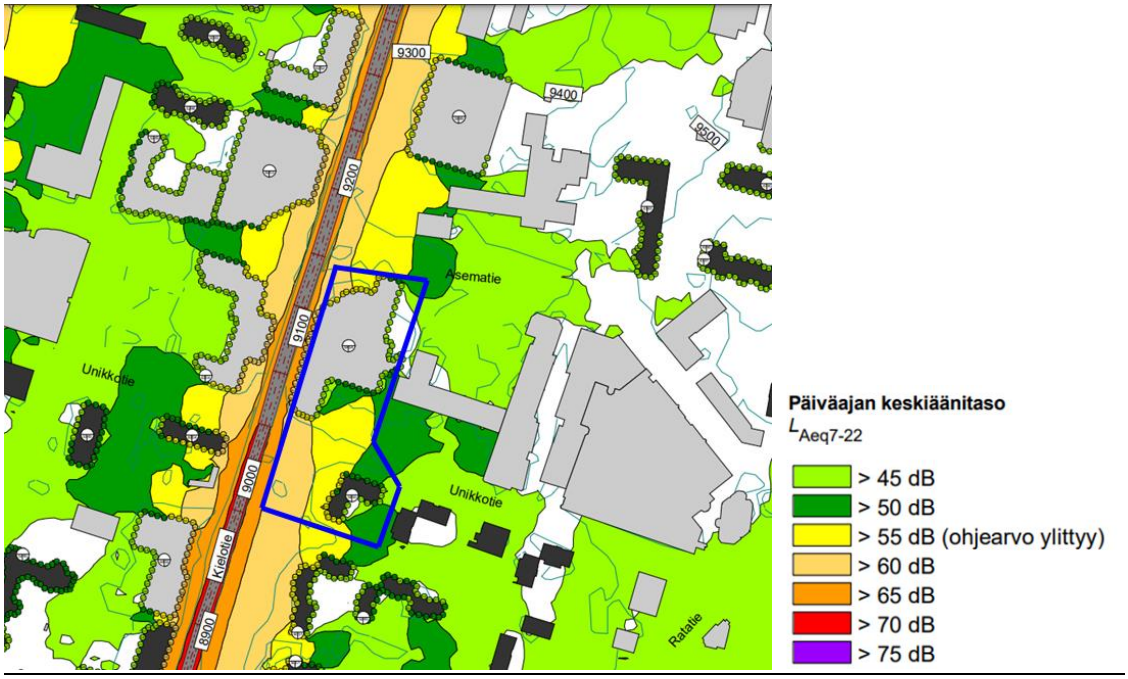
Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Kielotien, Asematien ja Unikkotien varressa.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Unikkotien kohdalla paalulla 9000 on asuinkerrostalo noin 50 metrin etäisyydellä Kielotiestä. Rakennuksen sisäpihalla on melulta suojattua aluetta. Tieliikenteen melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on rakennuksen kohdalla 59 dB ja yöllä 50 dB (LAeq, yö).

Kielotie 11 sijaitsevassa palvelurakennuksessa ei sijaitse melulle herkkiä toimintoja.

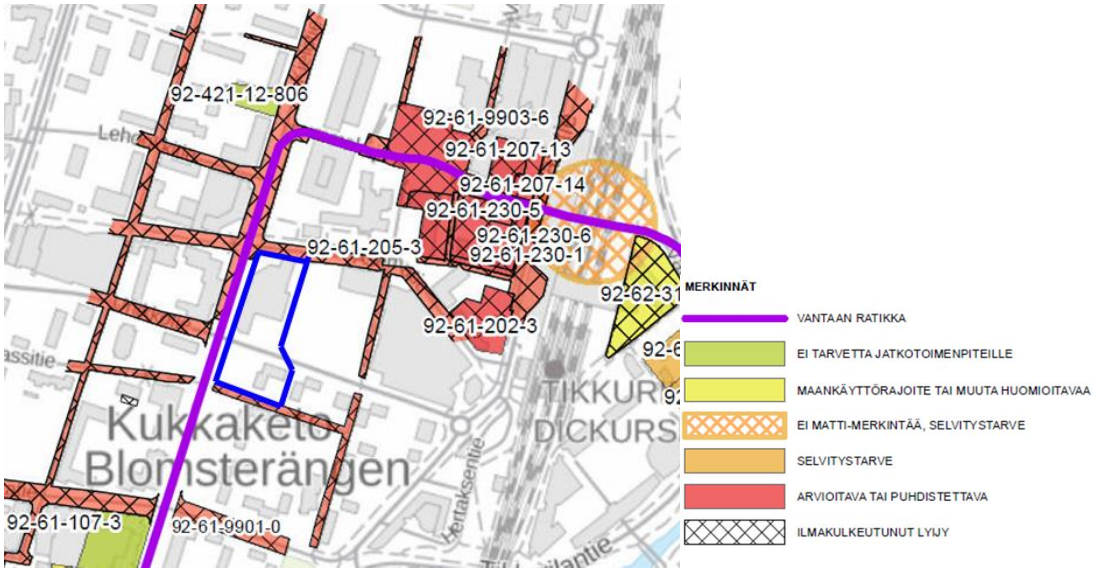


Kuva 4. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 1.3.2023). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa sinisellä.

Pilaantuneet maa-alueet

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

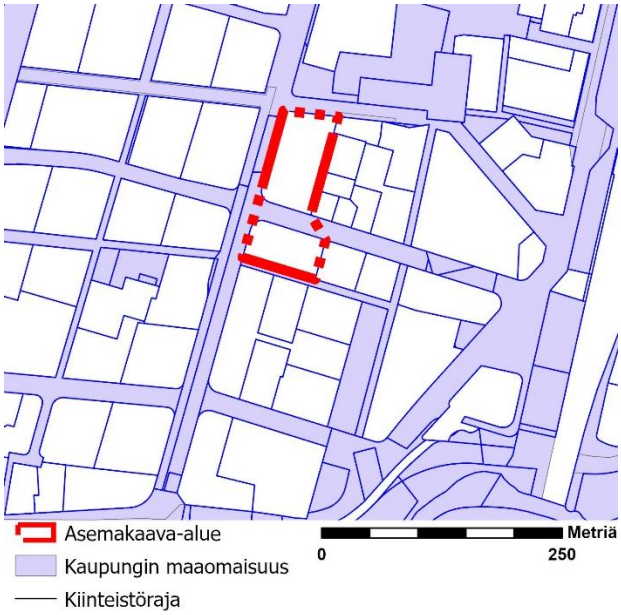
Asematielle kohdistuu mahdollinen pilaantuneen maaperän kohde. Alueelle on tullut lyijylaskeumaa Tikkurilan keskustan läheisyydessä sijainneelta lyijysulatolta. Kiinteistöillä sijaitsee maankäyttörajoite. Alueella tehdyissä tutkimuksissa on maaperässä todettu pääosin koholla olevia lyijypitoisuuksia. Kunnostuspäätös on tehty vuonna 2009 ja loppuraportti 2011. Loppuraporttia ei ole tarkastettu, joten tiedot eivät ole ajan tasalla eikä kiinteistötietoja ole tarkastettu.



Kuva 5. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa sinisellä.

2.1.4 Maanomistus

Vantaan kaupunki omistaa vaiheasemakaava-alueen katualueet. Kielotie 11 ja Unikkotie 10 kiinteistöt ovat yksityisessä omistuksessa.



Kuva 6. 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 ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

Uusimaa-kaava 2050

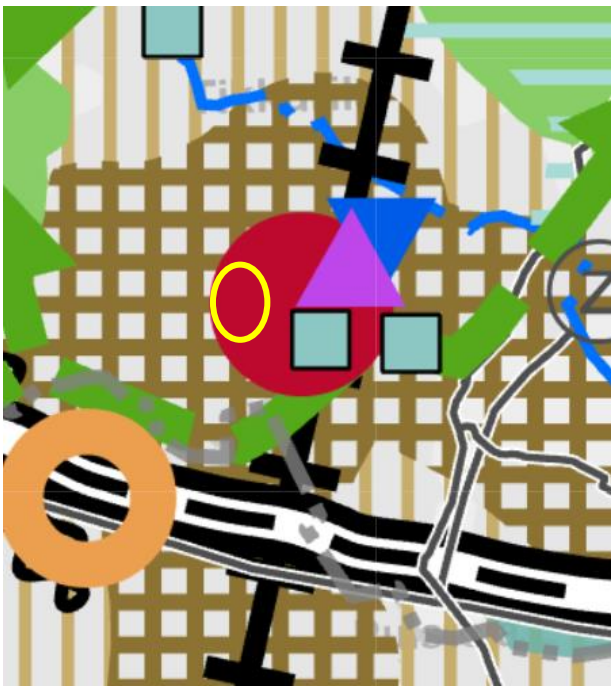
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma.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

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

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan kaavoihin ei tullut oikeuskäsittelyssä muutoksia. Länsi-Uudenmaan kaavasta kumoutui oikeuskäsittelyn myötä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen osa, joka ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

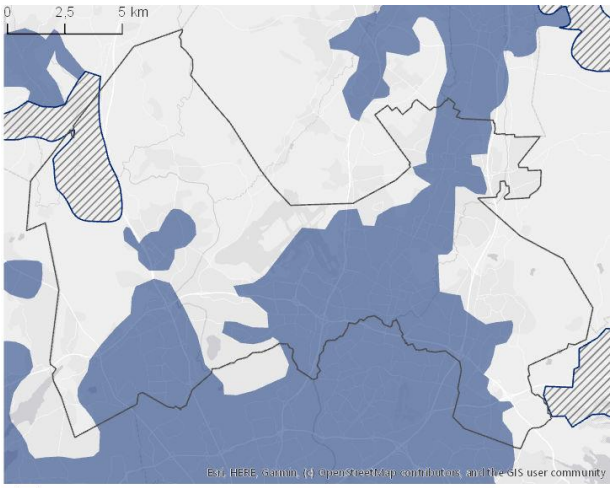
Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri) sekä keskustatoimintojen alueelle (punainen ympyrä). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Kuva 7. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

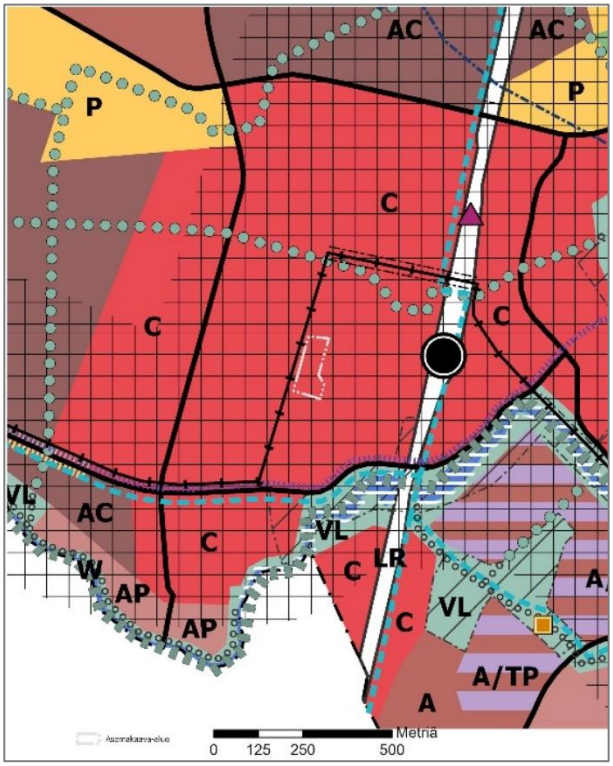
MAL 2019 -suunnitelma



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

Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019

Yleiskaava

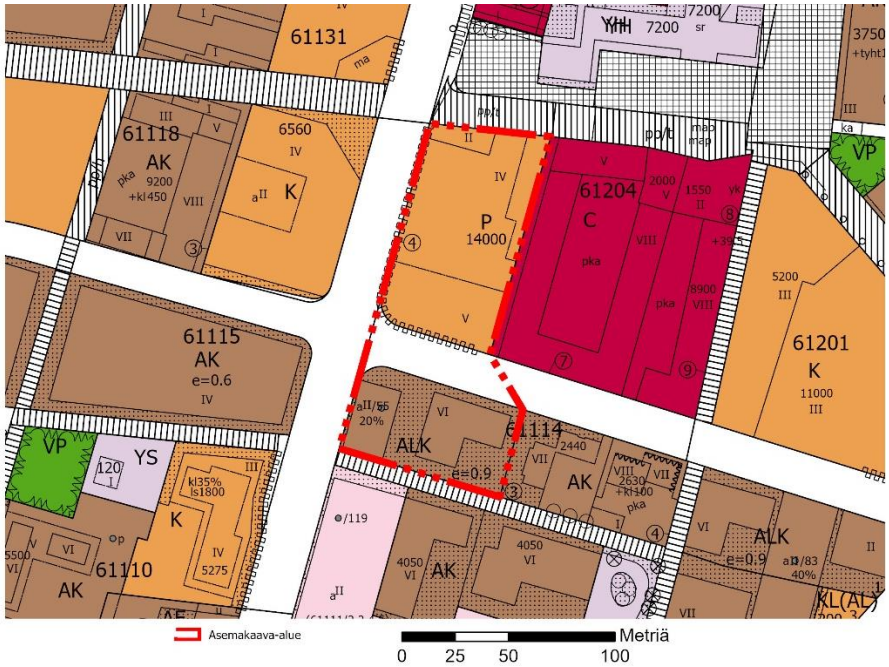


Kuva 8. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Vaiheasemakaava-alueen rajaus on esitetty harmaalla viivalla.

Vantaan yleiskaavassa 2020 (Kv 2021) alue on merkitty kaupunkikeskustan alueeksi C. Alue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen. Kielotietä pitkin on osoitettu raitiotien linjaus.

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 9. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, palvelurakennusten korttelialuetta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialuetta (ALK[2]).

Vaiheasemakaavan alueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

- nro 001964 Tikkurila, hyväksytty KV 24.10.2011
- nro 610200 Tikkurila VI, hyväksytty KV 24.8.1970

Vaiheasemakaavassa muutetaan voimassa olevia asemakaavoja vain tarvittavin osin. Vantaan ratikan Kielotie 11 vaiheasemakaavassa muutetaan katualueen rajausta Kielotiellä, Unikkotiellä ja Asematiellä. Muilta osiltaan voimassa olevat asemakaavat nro 001964 ja 610200 jäävät vaiheasemakaavan alueella voimaan.

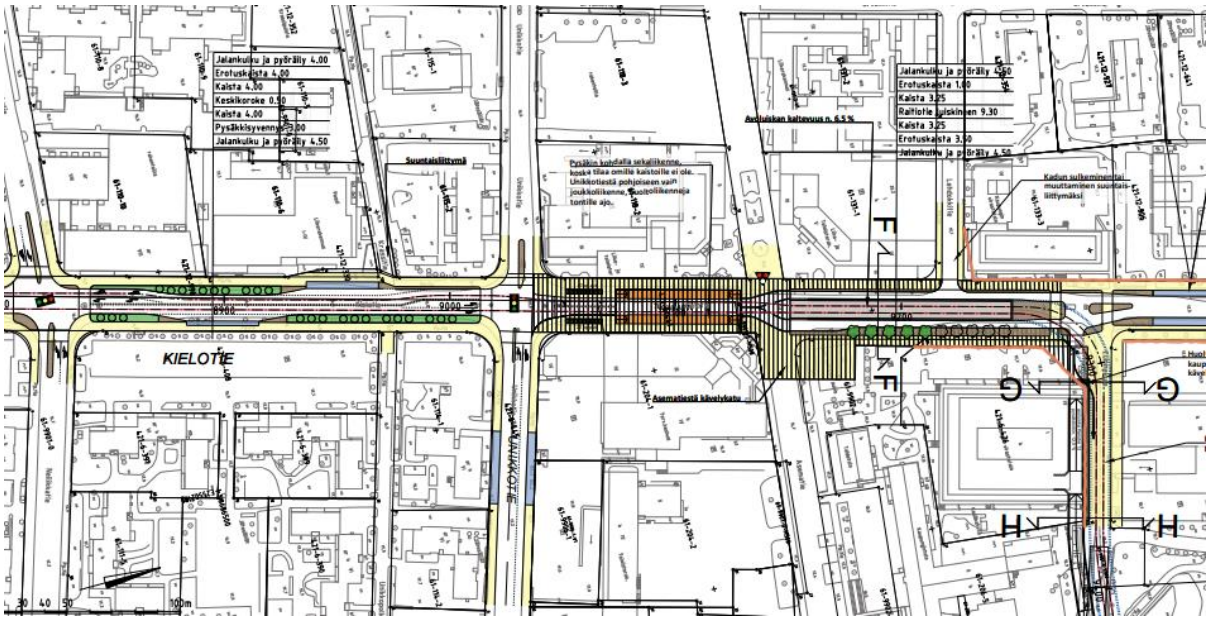
Muut päätökset ja suunnitelmat

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 10. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Kielotiellä (WSP Finland 2019). Tikkuraitin raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

Katu- ja puistosuunnitelmat

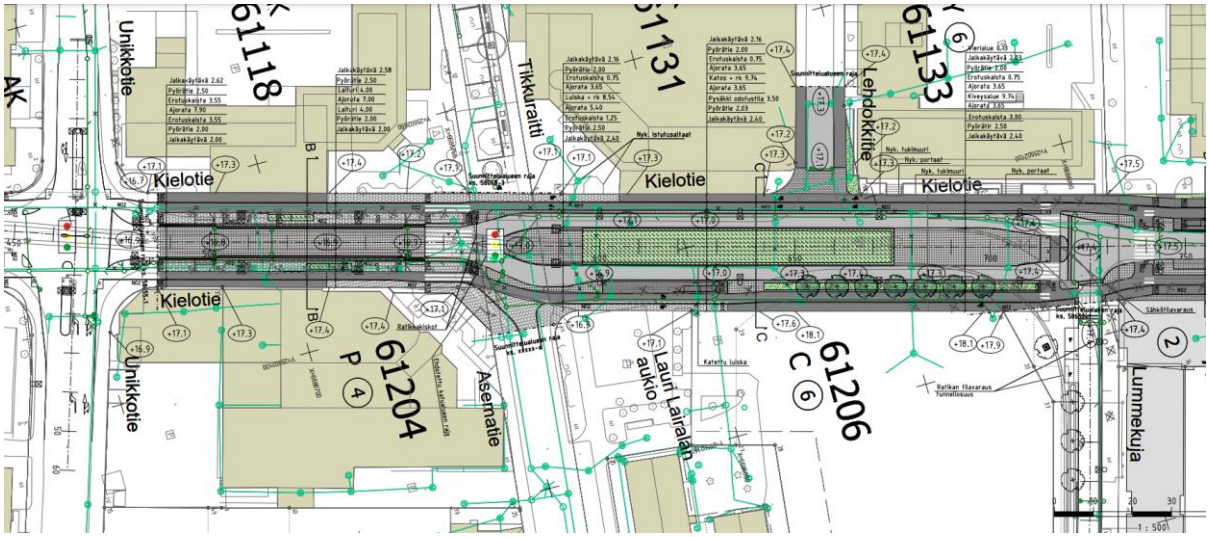
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan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

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

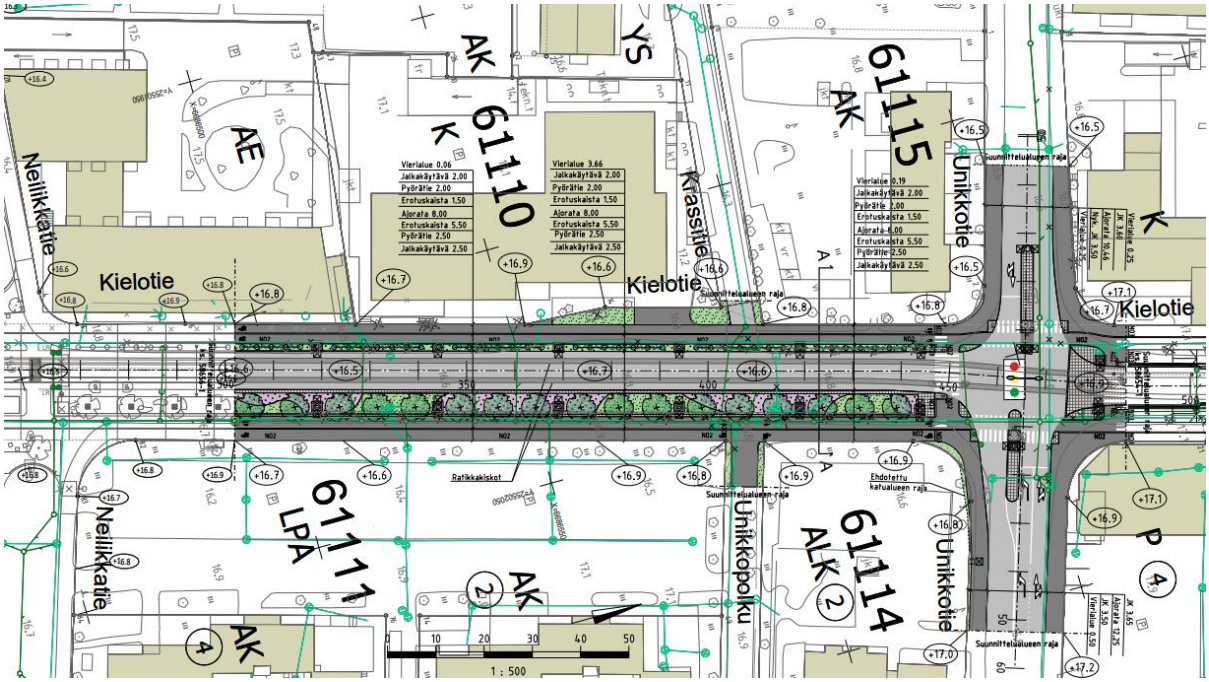
Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien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

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan suuralueella. Kielotie 11 vaiheasemakaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.9.2022.

Alueella on lisäksi käynnissä Asematien suunnittelu, jossa Asematiestä tehdään jalankulkijaystävällisempi.



Kuva 11. Kielotie välillä Unikkotie-Lummesola. (Sitowise Oy, luonnos 30.9.2022)



Kuva 12. Kielotie välillä Neilikkatie-Unikkotie. (Sitowise Oy, luonnos 30.9.2022)

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 ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

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

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

3. VAIHEASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

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

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä vaiheasemakaava on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002535va.

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 päätti asettaa vaiheasemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 24.5–26.6.2023 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
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Kielotie 11 vaiheasemakaava-alueelta ei saatu yhtään mielipidettä.

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) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). 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 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).

Vaiheasemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 8.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 8.3.-28.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 8.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 20.3. ja 23.3.2023. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista ei saatu.

Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 päätti asettaa vaiheasemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Vaiheasemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 24.5–26.6.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja niitä saatiin 7 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.

Uudenmaan ELY-keskuksella, Tukesilla ja Uudenmaan liitolla ei ollut lausuttavaa. Uudenmaan liitto toi kuitenkin esille, että selostuksessa on vanhentunutta tietoa maakuntakaavasta. Uusimaakaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakunta-kaava.

Vastine Uudenmaan liitolle:
Maakuntakaavaa koskeva teksti selostuksessa on päivitetty.

Vantaan kaupunginmuseo
Osoitteessa Kielotie 11 sijaitsee Tikkurilan sosiaali- ja terveysasema, joka on rakennusperintökohde. Vantaan kaupunginmuseo esittää, että rakennusperintökohteen suojelu ratkaistaisiin vaiheasemakaavan laatimisen yhteydessä. Alueen nykyinen asemakaava on kulttuuriperinnön vaalimisen näkökulmasta vanhentunut. Rakennuksen säilyminen pitäisi turvata asianmukaisin suojelumerkinnön ja -määräyksin.

Vastine:
Vaiheasemakaavalla tarkoitetaan asemakaavan muuttamista vaiheittain, vain tiettyä rajattua asiakokonaisuutta tai asiakokonaisuuksia koskien (MRL 50 §). Vaiheasemakaavalla nro 002535va varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin. Muilta osiltaan alueella voimassa olevat asemakaavat jäävät voimaan. Vaiheasemakaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön. Palvelurakennusten korttelialueella sijaitseva rakennusperintökohde arvotetaan alueen jatkosuunnittelun ja tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä.

HSY
Vaiheasemakaavan alueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Vastine:

Vesihuoltoverkosto on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

HSL
Tulee varmistaa, että alueen reitit joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvallisia, sujuvia sekä esteettömiä. Myös vaihtoyhteyksistä pysäkkien välillä ja pyörien liityntäpysäköinnistä tulee huolehtia. Mahdollisuuksien mukaan pyöräpysäköinnin tulee olla laadukasta. myös tilavarauksin varautua pyöräilyn kestävän liikkumisen tulevaisuuteen. HSL lausui myös alueeseen liittyvistä katusuunnitelmista. HSL on mielellään mukana kestäviin liikkumismuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa.

Vastine:
Katualueen toimintojen tilavaraukset on tutkittu ratikan katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaava-ehdotuksessa on huomioitu ratikan katualueen tilavaraukset. Katualueen toteutus suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Katusuunnitelmissa otetaan kantaa muun muassa pyöräpysäköintiin sekä kevyen liikenteen kulkuyhteyksiin ja esteettömyyteen. Liikenteelliset tarkastelut, kuten liikennevaloetuudet, tarkastellaan liikennesuunnittelun yhteydessä.

Vantaan Energia
Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Vaiheasemakaavaehdotukseen ei tehty tarkistuksia. Kaavaselostuksen tekstiä on päivitetty ja täydennetty. Maakuntakaavaa (luku 2.2.1) ja taloudellisia vaikutuksia (luku 4.4.1) koskevia tekstejä on tarkennettu.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. VAIHEASEMAKAAVAN 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 konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. 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 vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

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

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

- Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:
- 1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.

- 2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
- 3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
- 4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 VAIHEASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Vaiheasemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Vaiheasemakaavassa 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. Vaiheasemakaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Vaiheasemakaavalla levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Vaiheasemakaavassa tehdään vain tarvittavat muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin. Muilta osin voimassa olevat asemakaavat jäävät vaiheasemakaavan alueella voimaan.

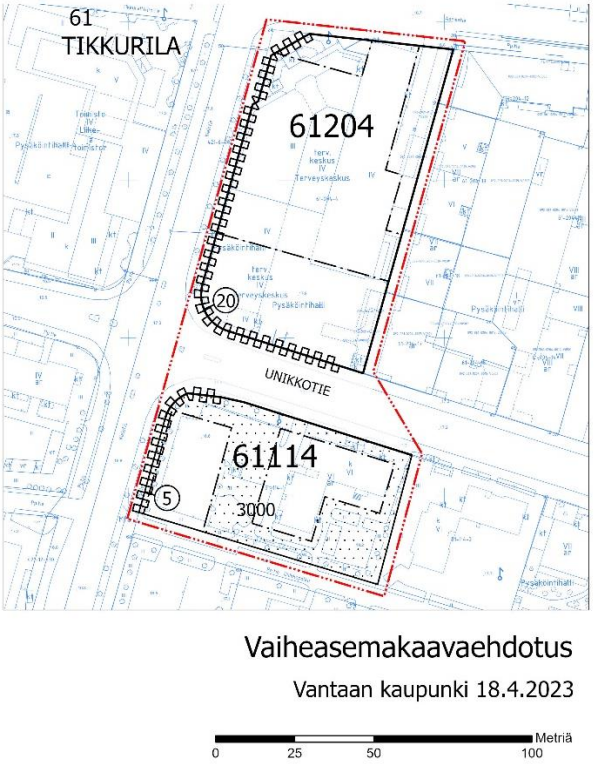
Vaiheasemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Kielotie 11 kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.9.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös vaiheasemakaavan valmistelumateriaalina.

4. VAIHEASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 VAIHEASEMAKAAVAN RAKENNE

Vaiheasemakaavalla levennetään katualuetta Kielotiellä, Asematiellä ja Unikkotiellä muuttamalla osia palvelurakennusten korttelialueesta (P) sekä yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialueesta (ALK^2) katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 30.9.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin. Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 92 m^2. Muilta osiltaan voimassa olevat asemakaavat nro 001964 ja 610200 jäävät vaiheasemakaavan alueella voimaan.

Vaiheasemakaavalla muutetaan palvelurakennusten korttelialuetta (P) ja yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialuetta (ALK^2) osin katualueeksi. Tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus korttelissa 61114 muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta kiinteistön kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistön pinta-alamuutoksen myötä. Tonttinumeroita muutetaan. Uusia ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään korttelissa 61114 Kielotien puoleiselle rajalle. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisena.



Kuva 13. Ote vaiheasemakaavaehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Vaiheasemakaavassa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia.

Vaiheasemakaavan pinta-ala on noin 1,04 ha. Rakennusoikeutta on 17 000 k-m².

Palvelurakennusten korttelialuetta (P) kaava-alueella on noin 0,5 ha. Rakennusoikeus on 14 000 k-m². Palvelurakennusten korttelialue pienenee 75 m².

Yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialuetta (ALK²) on kaava-alueella noin 0,33 ha. Rakennusoikeus on 3000 k-m². Yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialue pienenee 17 m².

Katualueita on yhteensä 1495 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 92 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Vaiheasemakaavassa on annettu katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyvä 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 palvelurakennusten korttelialueesta, yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialueesta sekä katualueista.

4.3.1 Korttelialueet

P, palvelurakennusten korttelialue

Korttelialueen 61204 rajausta on tarkistettu ja kiinteistöstä 92-61-204-4 muutetaan 75 m^2 Kielotien ja Asematien puoleisesta sivusta katualueeksi. Uusi tonttinumero on 20. Rakennusalat pienenevät Kielotien ja Asematien rajan puolella. Liittymäkieltomerkintää siirretään uuden katualueen rajan mukaiseksi. Muilta osiltaan voimassa oleva asemakaava nro 001964 jää korttelin alueella voimaan.

ALK², yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialue

Korttelialueen 61114 rajausta on tarkistettu ja kiinteistöstä 92-61-114-1 muutetaan 17 m^2 Unikkotien puoleisesta sivusta katualueeksi. Uusi tonttinumero on 5. Tehokkuusluku on muutettu rakennusoikeusluvuksi, rakennusoikeus on 3000 eikä muutu nykytilanteesta. Korttelin rajalle Kielotietä vasten osoitetaan liittymäkielto. Istutettavan alueen osa kapenee Unikkotien kohdalta. Muilta osiltaan voimassa oleva asemakaava nro 610200 jää korttelin alueella voimaan.

4.3.2 Muut alueet

Katualue

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu 30.9.2022 julkaistujen katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

4.4 VAIHEASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET

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

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

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä 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

Vaiheasemakaavalla 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 tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Tikkurilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 100 000 k-m^2. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Vaiheasemakaava muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran pääosin katualueen osalta. Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä. Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin *(Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020)* mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

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

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

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

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan. Alustavat kustannukset on julkaistu Vantaan ratikan kustannusraportissa (*Vantaan kaupunki 16.3.2023*).

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä *(Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022)* on arvioitu ratikan tuottoa. Ratikan kiinteistötaloudelliset tulot on arvioitu olevan 592,4 miljoonaa euroa, muodostuen maankäyttösopimuskorvauksista, maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten sekä verotuloista, jotka koostuvat kiinteistöveroverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta.

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

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

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Vaiheasemakaavalla ei osoiteta uutta asumista. Vaiheasemakaavan mahdollistama Vantaan ratikka sekä Asematien jalankulkualueen parannus tulisi jatkossa palvelemaan alueen asukkaita ja vierailijoita paremmin.

Virkistys

Vaiheasemakaavalla ei ole vaikutuksia nykyisiin virkistysalueisiin. Joukkoliikenneyhteyksien sekä kevyen liikenteen väylien parantaminen parantaa yleisesti virkistysalueiden saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Vaiheasemakaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön. Palvelurakennusten korttelialueella sijaitseva rakennusperintökohde arvotetaan alueen jatkosuunnittelun yhteydessä. Vaiheasemakaavassa levennetään vain katualuetta, millä ei ole vaikutuksia rakennukseen.

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

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelissa 61114 ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään Kielotien varteen. Nykyiset liittymät säilyvät.

Vaiheasemakaavalla mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Vaiheasemakaavan ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kielotiellä. Kielotiellä raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen keskellä yhdessä autoliikenteen kanssa. Asematie tullaan muuttamaan yksisuuntaiseksi yhden kaistan kaduksi.

Joukkoliikenne

Vaiheasemakaavalla mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Kielotielle Asematien ja Tikkuraitin risteyksen eteläpuolelle sijoittuu raitiotien pysäkki.

Kävely ja pyöräily

Vaiheasemakaava mahdollistaa Kielotien katualueen leventämisen Asematien kohdalla. Kielotien ylitys Asematieltä Tikkuraitille suunnitellaan shared-space tyylisenä leveänä jalankulkijoiden ylityksenä. Kielotien varteen suunnitellaan tien kummallekin puolelle kevyen liikenteen väylä eroteltuna kävely- ja pyöräilytienä.

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Vaiheasemakaavalla mahdollistetaan ratikan tarvitseman maanpäällisen toteuttamiskelpoisuus. Ratikan yhteydessä tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi.

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

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Vaiheasemakaava-alueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

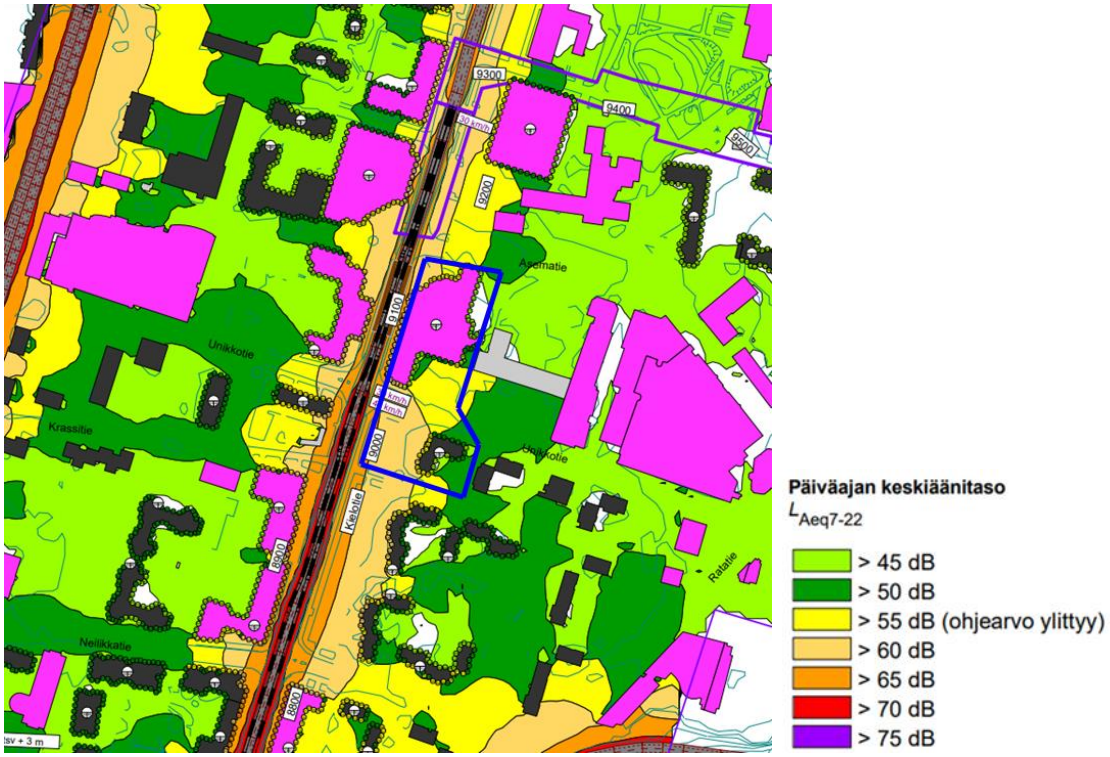
Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan ratikan meluselvitysraportin liitteen 4.1. mukaan vaiheasemakaavan alueella sijaitsevan yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelin raide- ja tieliikenteen yhteismelun keskiäänitasot rakennuksen julkisivuilla ennustetilanteessa ovat 61 dB päivällä ja 53 dB yöllä. Ratikan enimmäisäänitasot julkisivulla on meluselvityksen liitteen 3.3. mukaan 66 dB. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB.

Palvelurakennusten korttelialueella ei sijaitse melulle herkkiä toimintoja.

Suunnittelualueella ei ole meluntorjuntatarvetta.



Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan Tikkurilan raitioliikenteen runkomelu- ja tärinäselvityksen (*Sitowise 8.3.2022*) mukaan kaava-alueeseen ei kuulu rakennuksia, jotka sijoittuisivat runkomelun tai -tärinän riskialueen (45 dB) välittömään läheisyyteen. Laskelmat on tehty tärinän kannalta kriittisimmillä maaperätyypeillä ja liikennöintinopeuksilla.

Vaiheasemakaavassa on annettu katualueelle suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se

suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

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

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla *(Sweco, 23.5.2022).*

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

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

*Kuva 14. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.*

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

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

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat katualueiden rakentamista varten tehtävistä maankaivuista. Vaiheasemakaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia. Kokonaisuudessaan vaiheasemakaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Vaiheasemakaavalla ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Vaiheasemakaava mahdollistaa kuitenkin ratikan ja leveämpien katualueiden rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

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

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. VAIHEASEMAKAAVAN 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

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan.

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 24. päivänä lokakuuta 2023

Marjaana Yläjääski	Tea Taponen
aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	03.04.2023
Kaavan nimi	002535va Vantaan ratikka: Kielotie 11		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002535va
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,0403	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	1,0403

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

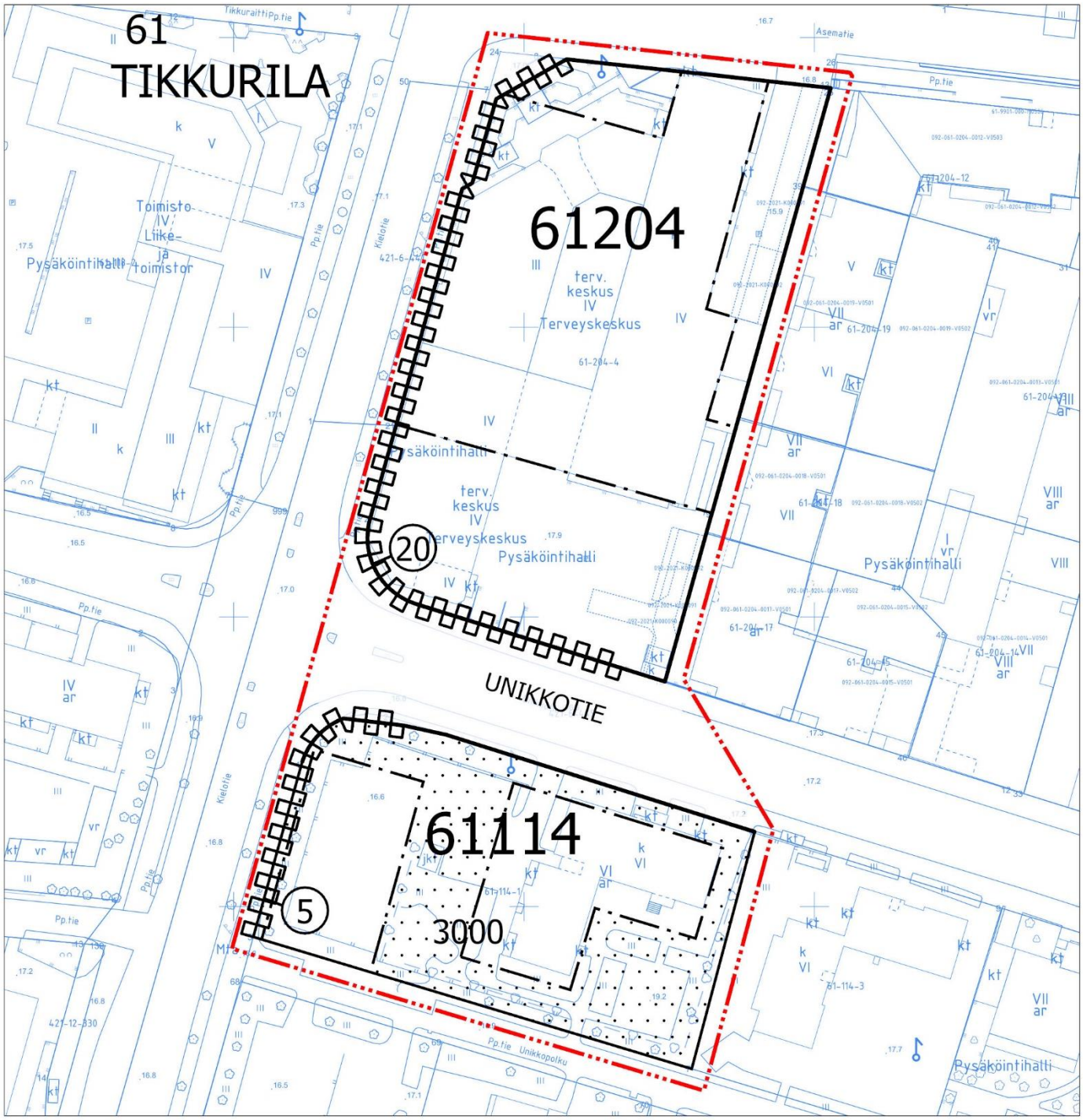
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,0403**	**100,0**	**17000**	**1,63**	**0,0000**	
A yhteensä	0,3315	31,9	3000	0,90	-0,0017	
P yhteensä	0,5590	53,7	14000	2,50	-0,0075	
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1498	14,4			0,0092	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

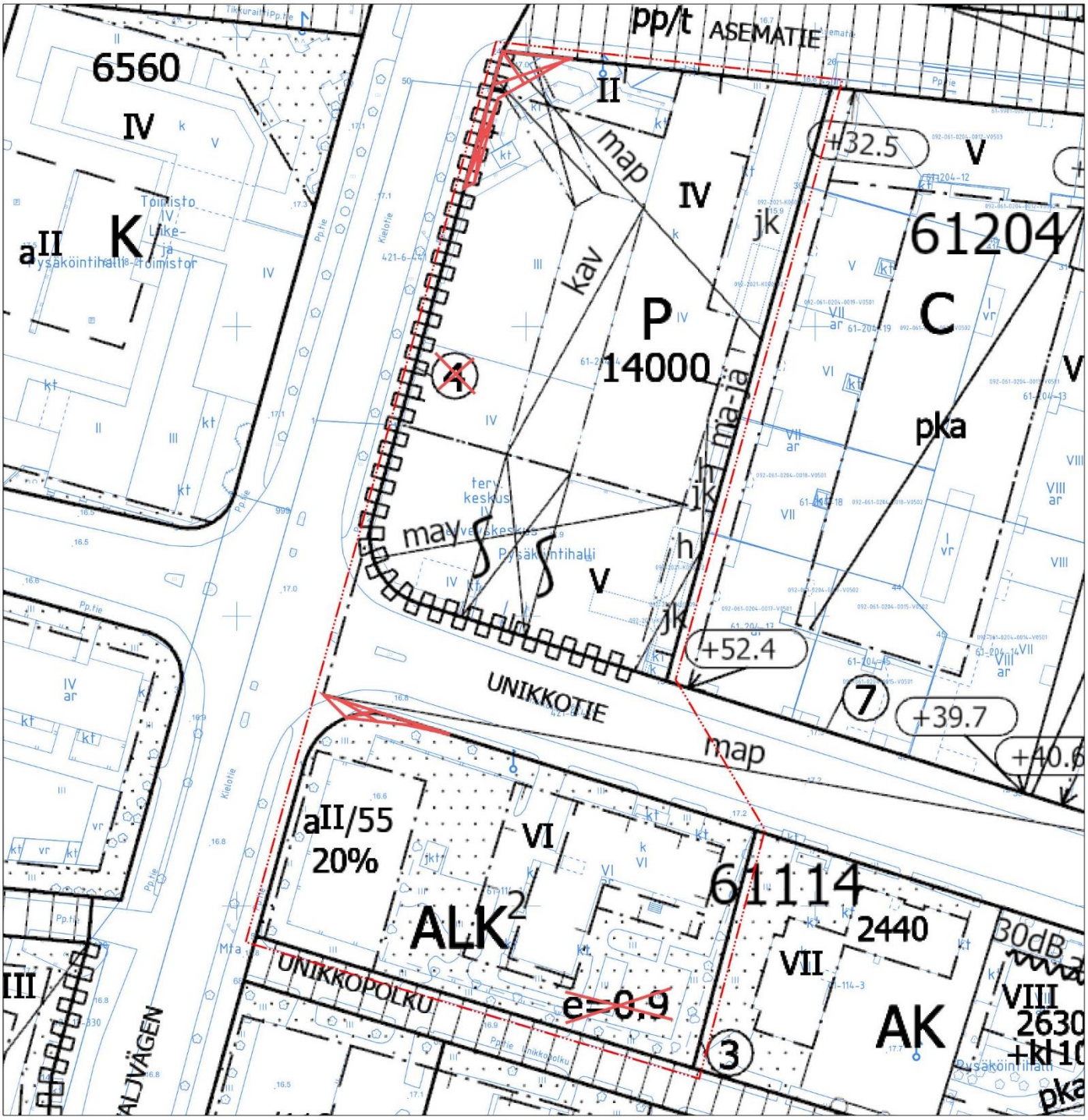
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,0403**	**100,0**	**17000**	**1,63**	**0,0000**	
A yhteensä	0,3315	31,9	3000	0,90	-0,0017	
ALK	0,3315	100,0	3000	0,90	-0,0017	
P yhteensä	0,5590	53,7	14000	2,50	-0,0075	
P	0,5590	100,0	14000	2,50	-0,0075	
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1498	14,4			0,0092	
Kadut	0,1498	100,0			0,0092	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Vaiheasemakaavaehdotus

Vantaan kaupunki 18.4.2023

Metriä
0 25 50 100



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 18.4.2023

Metriä
0 25 50 100

002535va 1/3

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Alueella on voimassa useita asemakaavoja. På området är i kraft flera detaljplaner.	Päiväys Datum	**Osittain voimassa ovat myös asemakaavat nro 001964 ja 610200.** **Till dels är också i kraft detaljplanerna nr 001964 och 610200.**
002535va		18.4.2023	

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Kielotie 11

Kaupunginosa 61, TIKKURILA

Vanda stad

Vandaspåran: Konvaljvägen 11

Stadsdel 61, DICKURSBY

Vaiheasemakaava
Osat kortteleista 61204 ja 61114 sekä katualueet.

Tonttijaon muutos
Osat kortteleista 61204 ja 61114.

1:1000

MUUTETAAN VAHVISTETTUA ASEMAKAAVAA:
nro 001964 hyväksytty Kv 24.10.2011
nro 610200 hyväksytty Kv 24.8.1970.

Deldetaljplan
Delar av kvarteren 61204 och 61114 samt gatuområden.

Ändring av tomtindelningen
Delar av kvarteren 61204 och 61114.

1:1000

DEN FASSTÄLLDA DETALJPLANEN ÄNDRAS:
nr 001964 godkänd Sfm 24.10.2011
nr 610200 godkänd Sfm 24.8.1970.

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	**DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:**
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
5	**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.**
61	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
TIKK	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
61204	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
3000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	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.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

	Kaavan nro 001964 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:	**Detaljplan nr. 001964 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används i deldetaljplanens område:**
P	**Palvelurakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för servicebyggnader.**
	Yleistä	Allmänt
	Palvelurakennusten korttelialueelle saa rakentaa aluetta palvelevien toimintojen lisäksi liike- ja toimistotiloja, sekä kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja.	I kvartersområdet för servicebyggnader får utöver funktioner som betjänar området också byggas affärs- och kontorslokaler, samt bostäder nödvändiga med avseende på fastighetsskötseln.
	Pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja saa sijoittaa kellarikerrokseen.	Lokaler i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet får placeras i källarvåningen.
	Maanalaisista tiloista nousevat ilmahormit, luiskayhteydet ja porrashuoneet saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat sekä väestönsuojatilat eivät mitoita autopaikkoja.	De luftkanaler, rampförbindelser och trapphus som går från de underjordiska utrymmena får byggas utöver den byggrätt som anvisas i detaljplanen. Dessa utrymmen samt skyddsrummena dimensionerar inga bilplatser.
	Teknisiä tiloja saa sijoittaa rakennuksen kerroksiin rakennusoikeuden lisäksi. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja.	Tekniska utrymmen får utöver byggrätten placeras i byggnadens våningar. Dessa utrymmen dimensionerar inga bilplatser.
	Uudisrakennuksissa Kielotien ja Unikkotien puolella potilas-, majoitus- ja opetustiloissa ulkokuoren ääneneristävyyden tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB ja toimisto- ja vastaavissa työtiloissa vähintään 28 dB. Määräys koskee julkisivuja noin 15 metrin päähän katualueen reunasta.	I de nya byggnaderna mot Konvaljvägen och Valimovägen ska ytterskiktets ljudisolering mot vägtrafikbuller i patient-, inkvarterings och undervisningslokaler vara minst 32 dB och i kontorslokaler och motsvarande arbetsutrymmen minst 28 dB. Bestämmelsen gäller fasader på ett avstånd upp till omkring 15 meter från gatuområdet räknat.
	Tontilla ~~20~~ huoltoajoreitin vapaan korkeuden tulee olla vähintään 4,5 metriä.	På tomt ~~20~~ ska rutten för servicekörning ha en fri höjd på minst 4,5 meter.
	Rakennelmien maanpäälliset osat may-alueella tulee sijoittaa rakennuksen rungon sisään.	De ovanjordiska delarna av may-områdets konstruktioner ska placeras inne i byggnadens stomme.
	Palomuuri voidaan tontin rajalla korvata toiminnallisesti tarkoituksenmukaiseen paikkaan sijoitetulla riittävällä palo-osastoinnilla tai nostamalla rakennusten suojaustasoa.	Vid tomtgränsen kan brandmuren ersättas med en tillräcklig brandsektionering som placerats på en funktionellt sett ändamålsenlig plats eller genom att höja byggnadernas skyddsnivå.
	Rakennusten ulkonäkö	Byggnadernas utseende
	Tekniset tilat ja räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset koneet ja laitteet tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.	Tekniska utrymmen samt tekniska maskiner och anordningar som placeras ovanom takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur.
	Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. Asematien puoleisten uudisorien maantasokerrosten julkisivujen tulee olla pääosin lasia.	Byggnaderna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material. Fasaderna i markplanen i de nya delarna mot Stationsvägen ska huvudsakligen vara av glas.
	Pihat	Gårdarna
	Tonttia ei saa aidata toista tonttia vastaan.	En tomt får inte inhägnas mot en annan tomt.
	Pysäköintiin käytettävät alueet tulee rajata katualueesta korkeatasoisella muurilla tai seinämällä.	De områden som används för parkering ska avgränsas från gatuområdet med en högklassig mur eller väggkonstruktion.
	Tukimuurien ja sokkelien on oltava luonnonkivipintaisia.	Stödmurarna och socklarna ska ha en yta i natursten.
	Pihan muuri tulee rakentaa korkeatasoisena, ladottuna luonnonkivimuurina.	Gårdens mur ska byggas som en högklassig kallstensmur i natursten.
	Asfaltin käyttö on sallittu vain pysäköinnin ja huoltoajon pääajoreiteillä niillä tontin osilla, joille ei ole osoitettu jalankulkua.	På de tomtdelar där det inte anvisats någon gångtrafik är användningen av asfalt tillåten endast på parkeringens och servicekörningens huvudrutter.
	Piha-alue tulee jäsentää erilaisilla pinnoitteilla ja/tai istutuksilla.	Gårdsområdet ska delas upp med olika slags ytbeläggning och/eller planteringar.
	Jalankulkijan liikkumisreitit ja oleskelualueet tulee suunnitella ja rakentaa turvallisiksi ja miellyttäviksi.	Rutterna för fotgängare samt vistelseområdena ska planeras och anläggas så att de är trygga och trevliga.
	Auto- ja polkupyöräpaikat	Bil- och cykelplatser
	Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1kpl/ 100 k-m2	Cykelplatser ska reserveras minst 1 st./ 100 m2-vy.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät uudisrakentamiselle: Asunnot 1 ap/asunto Sosiaali- ja terveyspalvelut 1 ap/100 k-m² Toimisto- ja liiketilat 1 ap/50 k-m² Muiden tilojen autopaikkatarve määritellään rakennusluvan yhteydessä.	Minimiantalet bilplatser för de nya byggnaderna: Bostäder1 bp/bostad Social- och hälsoservice 1 bp/100 m²-vy Kontor och affärslokaler 1 bp/50 m²-vy De övriga utrymmenas bilplatsbehov bestäms i samband med bygglovet.
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
14000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**

map	**Maanalainen pysäköintitila.**	**Underjordiskt parkeringsutrymme.**
may	**Alueen osa, johon saa sijoittaa maanpintaan johtavan porras-, hirri- ja luiskayhteyden maanalaisista tiloista ja maanalaisesta jalankulkuväylästä.**	**Del av område, där en trapp-, hiss- och släntförbindelse får placeras, som från utrymmen och led för gångtrafik under mark leder upp till markytan.**
kav	**Sisäpiha, joka saadaan kerrosalan estämättä kattaa valoa läpäisevällä aineella.**	**Bakgård som utan hinder av våningsytan får täckas med transparent material.**
	Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	**Genomfartsöppning i byggnad.**
	Rakennukseen jätettävän kulkuaukon likimääräinen sijainti.	**Ungefärlig placering av genomfartsöppning i byggnaden.**
ma-jä	**Alueen osa maanalaisia jätesäiliöitä varten, joiden täyttö voi tapahtua maanpinnan yläpuolelta.**	**Områdesdel för underjordiska avfallskärl, som kan fyllas på uppifrån markytan.**
jk	**Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.**	**Del av område reserverad för områdets interna gångtrafik.**
h	**Alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.**	**Del av område reserverad för områdets interna servicetrafik.**

	Kaavan nro 610200 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:	**Detaljplan nr 610200 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används i deldetaljplanens område:**
ALK^2	**Yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialue.**	**Kvartersområde för kombinerade affärs- och bostadshöghus.**
	Jos eri tonteilla olevien asuinrakennusten sivujen välinen etäisyys on pienempi kuin 25 m, tulee toinen rakennuksen sivu jättää vaille asuinhuoneen ikkunoita. Rajoitus koskee sitä rakennusta, jonka sivu on vastassa olevaa sivua lyhyempi.	Om distans mellan bostadshusets fasader på olika tomt är mindre än 25 m, bör fasaden på den endera byggnaden vara utan bostadsfönster. Begränsningen berör den byggnad, som har kortaste fasad emot varandra belägna byggnader.
	Tontin rakentamaton osa on pidettävä huolitellussa kunnossa ja rakennuslautakunnan niin vaatiessa istutettava.	Den obebyggda delen av tomten skall hållas i vårdat skick och planteras vid krav av byggnadsnämnden.
VI	**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.**
~~e=0,40~~	~~**Tonttitehokkuusluku, joka osoittaa tontille sallitun enimmäiskerrosalan suhdetta tontin pinta-alaan.**~~	~~**Tomtexploateringstal, som anger den på tomten tillåtna maximala våningsytans förhållande till tomtytan.**~~
20 %	**Prosenttiluku, joka osoittaa kuinka suuren osan Y-, AK-, ALK-, tai TTV-tontille merkitystä kerrosalasta enintään saa rakentaa liikepinta-alaa.**	**Procenttal, som anger hur stor del av för Y-, AK-, ALK- eller TTV-tomt markerad våningsyta högst får användas till affärslokaler.**
	Eri kaavamääräysten alaisten alueen osien välinen raja, jossa sakaramerkintä osoittaa rakennusalan puoleista osaa.	**Gräns mellan delar av område, för vilka olika planebestämmelser är gällande, där taggbeteckningen visar den del som tillhör byggnadsytan.**
a II/55	**Autopaikkojen rakennusala; luku vinoviivan vasemmalla puolella osoittaa autotasojen suurimman sallitun kerrosluvun ja luku vinoviivan oikealla puolella autopaikkojen suurimman sallitun määrän.**	**Byggnadsyta för bilplatser; talet till vänster om snedstrecket anger bilplanernas största tillåtna våningsantal och talet till höger om snedstrecket största tillåtna antal bilplatser.**
	Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat: Asunnot: 1 ap/70 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto. Liikehuoneistot, ravintolat: 1 ap/30 k-m². Toimistot: 1 ap/50 k-m². Kokoushuoneet: 1 ap/ 6 istumapaikkaa.	Minimiantalet bilplatser utgör: Bostäder: 1 bp/ 70 m²-vy, dock minst 1 bp/ bostad. Affärslokaler, restauranger: 1 bp/30 m²-vy Kontor: 1 bp/50 m²-vy Konferensrum: 1 bp/ 6 sittplatser.
	~~Rakennuslautakunta voi määräämillään ehdoilla myöntää lykkäyksen autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta siten, että uudisrakennusta rakennettaessa järjestetään vähintään 60 % asemakaavassa määrätystä määrästä ja loppuosa autoistumisen mukaan rakennuslautakunnan määräämällä tavalla kuitenkin siten, että vuoteen 1975 mennessä autopaikkoja tulee olla järjestettynä vähintään 80 % ja vuoteen 1985 mennessä 100 %~~	~~Byggnadsnämnden kan på föreskrivna villkor bevilja uppskov i fråga om skyldigheten att bygga bilplatser sålunda, att vid uppförande av nybyggnad anordnas minst 60 & av i stadsplanen angivet antal bilplatser samt resten på av byggnadsnämnden fastställt sätt allteftersom bilparken ökar dock så, att fram till år 1975 bilplatser bör anordnas minst till 80 % och fram till år 1985 till 100 %~~

VANTAAN KAUPUNKI
VAIHEASEMAKAAVAEHDOTUS
002535va
Vantaan ratikka: Kielotie 11
LAUSUNNOT JA VASTINEET
Asemakaavoitus MYL, TTA **24.10.2023**

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot vaiheasemakaavaehdotuksesta **002535va** / **Vantaan ratikka: Kielotie 11**. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 7 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 29.5.2023 Uudenmaan ELY-keskus	Ei lausuttavaa.	Ei muutoksia.
NRO 2, 7.6.2023 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto	Ei lausuttavaa.	Ei muutoksia.
NRO 3, 15.6.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Osoitteessa Kielotie 11 sijaitsee Tikkurilan sosiaali- ja terveysasema, joka on rakennusperintökohde. Vantaan kaupunginmuseo esittää, että rakennusperintökohteen suojelu ratkaistaisiin vaiheasemakaavan laatimisen yhteydessä. Alueen nykyinen asemakaava on kulttuuriperinnön vaalimisen näkökulmasta vanhentunut. Rakennuksen säilyminen pitäisi turvata asianmukaisin suojelumerkinnön ja -määräyksin.	Vaiheasemakaavalla tarkoitetaan asemakaavan muuttamista vaiheittain, vain tiettyä rajattua asiakokonaisuutta tai asiakokonaisuuksia koskien. Vaiheasemakaavalla nro 002535va varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin. Muilta osiltaan alueella voimassa olevat asemakaavat jäävät voimaan. Vaiheasemakaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön. Palvelurakennusten korttelialueella sijaitseva rakennusperintökohde arvotetaan alueen jatkosuunnittelun ja tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä.

		Ei muutoksia
NRO 4, 19.6.2023 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)	Vaiheasemakaavan alueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.	Vesihuoltoverkosto on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ei muutoksia.
NRO 5, 22.6.2023 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)	Tulee varmistaa, että alueen reitit joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvallisia, sujuvia sekä esteettömiä. Myös vaihtoyhteyksistä pysäkkien välillä ja pyörien liityntäpysäköinnistä tulee huolehtia. Mahdollisuuksien mukaan pyöräpysäköinnin tulee olla laadukasta. myös tilavarauksin varautua pyöräilyn kestävän liikkumisen tulevaisuuteen. HSL lausui myös alueeseen liittyvistä katusuunnitelmista. HSL on mielellään mukana kestäviin liikkumismuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa.	Katualueen toimintojen tilavaraukset on tutkittu ratikan katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaava-ehdotuksessa on huomioitu ratikan katualueen tilavaraukset. Katualueen toteutus suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Katusuunnitelmissa otetaan kantaa muun muassa pyöräpysäköintiin sekä kevyen liikenteen kulkuyhteyksiin ja esteettömyyteen. Liikenteelliset tarkastelut, kuten liikennevaloetuudet, tarkastellaan liikennesuunnittelun yhteydessä. Ei muutoksia
NRO 6, 26.6.2023 Uudenmaan liitto	Selostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee päivittää.	Maakuntakaavaa koskeva teksti selostuksessa on päivitetty.
NRO 7, 28.6.2023 Vantaan Energia	Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli maakaapeleita tai putkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ei muutoksia.

NRO 1
Uudenmaan ELY-keskus, 29.5.2023

Lausunto:
Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa vaiheasemakaavaehdotuksesta.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei muutoksia.

NRO 2
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), 7.6.2023

Lausunto:
Tukesilla ei ole kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta lausuttavaa ko. asiassa.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei muutoksia.

NRO 3
Vantaan kaupunginmuseo, 15.6.2023

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

Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Kaavaselostuksen luvussa 2.1.3 mainitaan, että vaiheasemakaava-alueella osoitteessa Kielotie 11 sijaitsee Tikkurilan sosiaali- ja terveysasema, joka on rakennusperintökohde. Rakennuksen ensimmäinen rakennusvaihe on valmistunut vuonna 1974 ja korttelin täydentävä myöhempi postmodernistinen lajennusvaihe vuonna 1989. Kokonaissuunnittelusta vastasi Arkkitehtitoimisto Pauli Halonen. Rakennus on inventoitu Tikkurilan kaavarunkoalueen modernin rakennuskannan inventoinnin yhteydessä vuonna 2020, jossa se todettiin kulttuurihistoriallisilta arvoiltaan merkittäväksi. Kaavaselostuksen luvussa 4.1.1. todetaan, että vaiheasemakaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön. Palvelurakennusten korttelialueella sijaitseva rakennusperintökohde esitetään arvotettavaksi alueen jatkosuunnittelun yhteydessä. Vaiheasemakaavassa levennetään vain katualuetta, millä ei ole vaikutuksia rakennukseen. Vantaan kaupunginmuseo esittää kuitenkin, että rakennusperintökohteen suojelu ratkaistaisiin vaiheasemakaavan laaatimisen yhteydessä. Alueen nykyinen asemakaava nro 001964 on kulttuuriperinnön vaalimisen näkökulmasta vanhentunut. Asemakaava-alueella sijaitseva Tikkurilan sosiaali- ja terveysasema on todettu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi rakennusperintökohteeksi vuoden 2020 inventoinnissa, mutta sitä ei ole suojeltu. Rakennuksen säilyminen pitäisi turvata asianmukaisin suojelumerkinnön ja -määräyksin.

Vastine:
Vaiheasemakaavalla tarkoitetaan asemakaavan muuttamista vaiheittain, vain tiettyä rajattua asiakokonaisuutta tai asiakokonaisuuksia koskien (MRL 50 §).

Vaiheasemakaavalla nro 002535va varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Vaiheasemakaavalla levennetään katualuetta Kielotiellä, Asematiellä ja Unikkotiellä, muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana vaiheasemakaavassa. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin asemakaavoihin. Muilta osiltaan alueella voimassa olevat asemakaavat nro 001964 ja 610200 jäävät voimaan.

Vaiheasemakaava muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran katualueen osalta. Katualueen levennyksillä ei ole vaikutuksia alueen rakennuskantaan. Vaiheasemakaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön. Palvelurakennusten korttelialueella sijaitseva rakennusperintökohde arvotetaan alueen jatkosuunnittelun ja tulevien asemakaavamuutosten yhteydessä.

Tarkistukset:
Ei muutoksia.

NRO 4
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY), 19.6.2023

Lausunto:
Vaiheasemakaavan alueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö

Vastine:
Vesihuoltoverkosto on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

Ei muutoksia.

Tarkistukset:
Ei muutoksia.

NRO 5
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), 22.6.2023

Lausunto:
HSL pitää hyvänä, että alueella varaudutaan tilavarauksilla kestäviin liikkumismuotoihin. Tulee varmistaa, että alueen reitit joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvallisia, sujuvia sekä esteettömiä. Myös vaihtoyhteyksistä pysäkkien välillä ja pyörien liityntäpysäköinnistä tulee huolehtia. Mahdollisuuksien mukaan pyöräpysäköinnin tulee olla laadukasta, vähintään runkolukittavaa, mielellään myös katettua. Pyöräpysäköinti tulee sijoittaa siten, ettei siitä koidu konflikteja esim. ohi ajavien pyörien kanssa. Olisi hyvä myös tilavarauksin varautua kestävän liikkumisen tulevaisuuteen, esimerkiksi sähköpyörien lataamiseen ja kuormapyörienkin liityntäpysäköintiin.

Alueeseen liittyvä Asematie ja Lauri Lairalan aukio, katusuunnitelma 58085-1 näytti toimivalta, on hyvä että huoltotie toimii myös polkupyörien väylänä, tätä voisi vielä suunnitelmakuvaan korostaa. Lisäksi Unikkotie-Lummesola -katusuunnitelma 58654-1 vaikutti toimivalta, Kielotiellä on tärkeä varautua myös ratikkaa poikkeustilanteissa korvaavaan bussiliikenteeseen. Myös lähialueen liikennevaloetuudet on suunniteltava siten että ne ovat myös bussien käytössä, eivätkä pelkästään ratikan, jottei bussit jää tukkimaan ratikkaliikennettä.

HSL on mielellään mukana kestäviin liikkumismuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa. Lisätietoja lausunnosta antaa ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija

Vastine:
Katualueen toimintojen tilavaraukset on tutkittu ratikan katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaava-ehdotuksessa on huomioitu ratikan katualueen tilavaraukset. Katualueen toteutus suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Katusuunnitelmissa otetaan kantaa muun muassa pyöräpysäköintiin sekä kevyen liikenteen kulkuyhteyksiin ja esteettömyyteen.

Liikenteelliset tarkastelut, kuten liikennevaloetuudet, tarkastellaan liikennesuunnittelun yhteydessä.

Ei muutoksia.

Tarkistukset:
Ei muutoksia.

NRO 6
Uudenmaan liitto, 26.6.2023

Lausunto:
Kiitos lausuntopyynnöstä. Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta asemakaavaehdotuksesta. Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että selostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee päivittää. Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Vastine:
Maakuntakaavaa koskeva teksti selostuksessa on päivitetty.

Tarkistukset:
Maakuntakaavaa koskeva teksti selostuksessa on päivitetty.

NRO 7
Vantaan Energia, 28.6.2023

Lausunto:
Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan
Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija

Kaukolämpöverkko
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija

LIITTEET

1. Keskijänniteverkon kartta 1:1000
2. Pienjänniteverkon kartta 1:1000
3. Kaukolämpöverkon kartta 1:1000

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu vaiheasemakaavaehdotuksessa.

Ei muutoksia.

Tarkistukset:
Ei muutoksia.

15 § **Asemakaavan muutos 002456 ja maanalainen asemakaava 621200ma sekä tonttijaon muutos, 62 Jokiniemi, 64 Kuninkaala ja 66 Hakkila / Vantaan ratikka: Jokiniemi / SP**

VD/7366/10.02.04.00/2020
SP/MYL/ASA/TTA/VIK

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Kyytitiellä, Jokiniemenkadulla ja Väritehtaankadulla, muuttamalla yhteensä 2,3 hehtaaria yleisten rakennusten korttelialueesta, rautatiealueesta, puistoalueista ja lähivirkistysalueista katualueeksi. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin.

Asemakaavamuutoksella muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), puistoaluetta (VP), rautatiealuetta (LR) ja lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi. Nykyistä Santaradantien linjaa siirretään etelämmäksi ja Jokiniemenkadun sekä Lauri Korpisen kadun välille osoitetaan ratikan vaatimalle alalle uusi katualue, Tikkurilanraitio. Santaradantien pohjoispuolelle muodostuu uusi lähivirkistysalue, joka nimetään Santaradanniityksi. Maanalaisella asemakaavalla osoitetaan tilavaraus maanalaiselle kadulle (ma-KATU) ja joukkoliikennetunnelille (ma-jl). Jokiniemenkadun jatkeeksi osoitetaan uusi katualue Tikkurilanraitio, joka on varattu joukkoliikenteelle.

Asemakaavamuutos koskee korttelia 62040 sekä katu- rautatie- ja vesialuetta kaupunginosassa 62 Jokiniemi. Katu- ja vesialuetta kaupunginosassa 64 Kuninkaala. Katu- rautatie-, vesi- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 66 Hakkila.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa katualuetta, rautatiealuetta (LR), tutkimustoimintaa palvelevien yleisten rakennusten korttelialuetta (Y-3), lähivirkistysaluetta (VL), vesialuetta (W) sekä puistoaluetta (VP).

Maanalainen asemakaava koskee maanalaista katua kaupunginosassa 62, Jokiniemi.

Tonttijaon muutos koskee korttelia 62040 kaupunginosassa 62, Jokiniemi.

Alue sijaitsee Jokiniemen, Hakkilan ja Kuninkaalan kaupunginosissa, Tikkurilan suuralueella. Suunniteltavaan maanpäälliseen alueeseen sijoittuu Jokiniemenkadun ja Kyytitien katualuetta Markkulantien risteyksestä Tikkurilantielle sekä rautatiealuetta Väritehtaankadulta Jokiniemen kadulla sijaitsevaan eritasoristeykseen saakka. Maanalainen asemakaava sijoittuu rautatiealueelle ja Väritehtaankadun katualueelle.

Maanomistus
Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet ja lähivirkistysalueet. Muut kiinteistöt ovat valtion omistuksessa.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin konsulttina.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta (C), asuinaluetta (A), asumisen ja työpaikkojen aluetta (A/TP), vesialuetta (W)

sekä lähivirkistysaluetta (VL). Lisäksi koko alue on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeeksi. Keravanjoelle on osoitettu joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke sekä ekologinen runkoyhteys. Lähivirkistysalueille sijoittuu ohjeellinen ulkoilureitti. Kyytitien yhteyteen on osoitettu pyöräliikenteen baana. Lisäksi kaavamuutosalueen halki kulkee luode-kaakko suuntaisesti raitiotien reitti.

Asemakaavamuutos
Asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Kyytitiellä, Jokiniemenkadulla ja Väritehtaankadulla, muuttamalla osia yleisten rakennusten korttelialueesta, rautatiealueesta, puistoalueista ja lähivirkistysvirkistysalueista katualueeksi. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. 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-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

Asemakaavamuutoksella muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), puistoaluetta (VP), rautatiealuetta (LR) ja lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi. Nykyistä Santaradantien linjaa siirretään etelämmäksi ja Jokiniemenkadun sekä Lauri Korpisen kadun välille osoitetaan ratikan vaatimalle alalle uusi katualue, Tikkurilanraitio, joka varataan joukkoliikenteelle. Santaradantien pohjoispuolelle muodostuu uusi lähivirkistysalue, joka nimetään Santaradanniityksi.

Ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan korttelissa 62040. Y-3-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi Y-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Keravanjoen kohdalla alueen ylittävä katu -merkintä (yk) päivitetään vesialueen ylittävä katu tai ulkoilureitti -merkinnäksi (y). Keravanjoen ympäristön katualueelle osoitetaan luo/1-merkintä, joka turvaa Keravanjoen ekologisen yhteyden jatkuvuuden kadun kummallakin puolella. Rautatiealueen erilaisten liikenneväylien tasoristeys -merkintä (t) päivitetään eritasoristeykseksi (e) Jokiniemenkadulla ja Tikkurilantiellä. Kyytitien eteläreunaan merkitään meluseinä. Kaavan eteläosan maakaasujohdolle varatun alueen osan linjaus siirretään. Kanervanummen lähivirkistysalueelle osoitetaan luontoselvityksen mukaiset luo-alueet ja ohjeellisen hulevesialtaan rajausta muutetaan vastaamaan katu- ja puistosuunnitelmia. Lisäksi Kanervanummen ohjeellisen ulkoilureitin linjaus muutetaan toteutuneen tilanteen mukaiseksi. Muilta osin kortteli- ja muut alueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.

Maanalaisella asemakaavalla osoitetaan tilavaraus maanalaiselle kadulle (ma-KATU) ja joukkoliikennetunnelille (ma-jl). Maanalainen asemakaava sijoittuu Santaradan rautatiealueen (LR) ja Väritehtaankadun katualueen alle. Maanalaisen kaavan 621200ma - kohdalla maanpäällisiin kaavoihin ei tule muutoksia.

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, maanalaisten tilojen rakentamiseen, pohjaveden suojeluun, kaupunkikuvaan, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Kaavamääräyksissä on huomioitu työnaikaiset varotoimet maanalaisten tilojen rakentamisessa.

Ratikan rakentaminen tulisi ennusteiden mukaan vauhdittamaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia.

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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021.

MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavoituksen vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaavoitettavan alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Pakkalan asemakaavamuutoksen alueelta 002464 saatiin 4 mielipidettä.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Aviapoliksen alueen yleisötilaisuus järjestettiin 17.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskevat verkkotilaisuudet on järjestetty 23.9.2021, 6.4.2022 sekä 15.11.2022.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 9.3.2023 ja 20.3.2023. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista saatiin 1.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 § 16

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 18.4.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002464 ja maanalaisen asemakaavan ehdotus 621200ma sekä tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi, 64 Kuninkaala ja 66 Hakkila / Vantaan ratikka: Jokiniemi,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

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

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Hakala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu). Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että jäsenet Janne Hartikainen ja Suvi Karhu jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen: ”MRL 63 §:n mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista, suunnitellusta aikataulusta sekä osallistumis- ja arviointimenettelystä.
Selostettu vuorovaikutus menettely ja tilaisuudet koskevat Ratikan kaavarunko –nimistä dokumenttia, joka ei ole MRL:n tuntema suunnitelma. Sinä ei ole määritelty nyt kysymyksessä olevaa kaavaa riittävän tarkkarajaisesti, että asukkaat ja muut oikeudenhaltijat olisivat voineet ottaa kantaa tai vaikuttaa sen valmisteluun MRL:n edellyttämällä tavalla. Kaava on tullut vireille virheellisessä järjestyksessä.”

___

Kaupunginhallitus 8.5.2023 § 24

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 18.4.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002464 ja maanalaisen asemakaavan ehdotus 621200ma sekä tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi, 64 Kuninkaala ja 66 Hakkila / Vantaan ratikka: Jokiniemi,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot

Käsittely:
Kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti varajäsen Niilo Kärjen kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian hyväksymistä esityksen mukaan, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esittämää hylkäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 12 jaa-ääntä (Karinen, Abdi, Tammi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kaiju, Kasonen, Orpana, Seppänen, Valtanen, Luokkala) ja 3 ei-ääntä (Lundell, Kärki, Niikko), joten puheenjohtaja totesi hylkäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 24.5.-26.6.2023. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 8.5.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 17 ja saatiin 8 kappaletta.

Vantaan Energia toi lausunnossaan esille, että kaava-alueella sijaitsee maanalaisia johtoja ja putkia, jotka on huomioitava kaavamuutoksessa.

Tukes toi lausunnossaan esille, että kaavamuutosalue sijaitsee laajamittaista vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavan kohteen välittömässä läheisyydessä. Ja että yhteiskunnan kannalta merkittävän infrastruktuurin tullessa lähemmäksi tehdasalueita, voi yritysten toiminnan laajenemismahdollisuudet heikentyä vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin osalta. Tukesin näkemyksen mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella.

Väylävirasto totesi, että Lauri Korpisen kadun tasoristeyksen kohdalla Tikkurila – Hakkila -rata sijoittuu voimassa olevan asemakaavan mukaiselle katualueelle, ja laadittavassa asemakaavassa rautatiealueen tulee sijoittua rautatiealueen puolelle. Lisäksi Väylävirasto totesi, että Tikkurilantien ja Jokiniementien eritasoristeys-kaavamerkintöjä tulee vielä tarkistaa tai eritasoratkaisujen toteutettavuus ja niiden vaatimat tilavaraukset tulee selvittää kaavatyön yhteydessä.

HSY lausui, että asemakaavan muutosalueella on laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Lisäksi HSY toi esiin, että mikäli katsotaan tarpeelliseksi, lähivirkistysalueilla (VL) sijaitseville vesihuoltolinjoille tulee lisätä johtokuja.

HSL lausui, että alueen joukkoliikenteen pysäkeille johtavien reittien turvallisuus, sujuvuus sekä esteettömyys tulee varmistaa, ja otti lausunnossaan kantaa pyöräpysäköinnin laatuun, tilavarauksiin ja määrään. HSL totesi, että myös kestävän liikkumisen tulevaisuuteen olisi hyvä varautua riittävin tilavarauksin. Lisäksi lausunnossa todettiin, että tarkemmassa suunnittelussa on hyvä varmistaa laitekaapeleiden käyttötarve ja sijainnit HSL:ltä, ja että Santaradantie välillä Jokiniemenkatu-Kanervannummi
-katusuunnitelmasta 58711-1 tulisi laatia ajouratarkastelu.

Vantaan kaupunginmuseo totesi lausunnossaan, että valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön aluerajausta tullaan luultavasti pienentämään, kun RKY-inventointia

ajantasaistetaan. Maiseman kannalta maakunnallisesti merkittäviin / yleiskaavan kulttuuriympäristön merkittäviin alueisiin liittyvät kaavamerkinnät tulisi siirtää myös asemakaavan tasolle. Arvoalueet tulee mainita kaavaselostuksessa. Kaavaselostuksen yleiskaavaa käsittelevää kappaletta tulisi täydentää yleiskaavan Suuren rantatien merkintään liittyvän määräyksen osalta. Jokiniemen Muinaispuistoa on esitetty valtakunnallisesti arvokkaaksi arkeologiseksi kohteeksi. Lisäksi Vantaan kaupunginmuseo lausui, että alueen historian esiintuomisesta yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia ja taiteen konsepteja laadittaessa tulisi määrätä asemakaavatasolla.

Uudenmaan ELY-keskus totesi, että asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää meluesteen riittävän korkeuden ja sijainnin määrittelyä varten, ja että meluesteen likimääräinen korkeus tulisi merkitä kaavaan.

Uudenmaan liitolla ei ollut lausuttavaa kaavaehdotuksesta, mutta toi esille, että selostuksessa on vanhentunutta tietoa maakuntakaavasta. Uusimaakaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Tehdyt tarkistukset
Saatujen lausuntojen perusteella kaavakartan eritasoristeyksen merkintä on muutettu rautatien tasoristeys -merkinnäksi ja kaavaan lisättiin meluesteen vähimmäiskorkeutta koskeva määräys. Lisäksi kaavakarttaan on tehty luo-alueen merkintää koskeva tekninen tarkistus.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen selostusta on täydennetty ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen piirustusteknisten tarkistuksien sekä saatujen lausuntojen perusteella. Kaavaselostusta on tarkennettu taloudellisia vaikutuksia koskevilta osin (luku 4.4.1) sekä saatujen lausuntojen perusteella Uusimaa-kaavaa 2050 ja Vantaan yleiskaavaa (luku 2.2.1) sekä maisemallisia arvoja (luku 2.1.2) koskevilta osin.

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 15

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 24.10.2023 päivätty, asemakaavamuutosehdotus 002456 ja maanalainen asemakaavaehdotus 621200ma sekä tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi, 64 Kuninkaala ja 66 Hakkila / Vantaan ratikka: Jokiniemi.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki esitti asian palauttamista valmisteluun seuraavin perustein: ”Selostettu MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma koski Ratikan kaavarunko –nimistä dokumenttia, joka ei ole MRL:n tuntema suunnitelma. Sinä ei ole määritelty nyt kysymyksessä olevaa kaavaa riittävän tarkkarajaisesti, että asukkaat ja muut oikeudenhaltijat olisivat voineet ottaa kantaa tai vaikuttaa sen valmisteluun MRL:n edellyttämällä tavalla. Kaava on tullut vireille virheellisessä järjestyksessä ja se tulisi palauttaa uudelleen valmisteltavaksi MRLn mukaisessa järjestyksessä.”

Jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

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

Äänestyksessä annettiin 13 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Norrena, Merelä, Mutanen, Rahkala, Tamminen, Åstrand, Karhunen) ja 3 ei-ääntä (Karhu, Mäkipernaa, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus ja maanalaisen asemakaavan ehdotus 24.10.2023
- Asemakaavamuutoksen ja maanalaisen asemakaavan selostus 24.10.2023
- Lausunnot ja vastineet 24.10.2023

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002456
621200ma

Päiväys
Datum

24.10.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Jokiniemi

Asemakaavan muutos

Kaupunginosa 62, JOKINIEMI

Kortteli 62040 sekä rautatie-, vesi- ja katualueet.

Kaupunginosa 64, KUNINKAALA

Vesi- ja katualueet.

Kaupunginosa 66, HAKKILA

Rautatie-, vesi-, virkistys- ja katualueet.

Maanalainen asemakaava

Kaupunginosa 62, JOKINIEMI

Maanalainen katu.

Tonttijaon muutos

Kortteli 62040

1:2000

Vanda stad

Vandaspåran: Ånäs

Ändring av detaljplanen

Stadsdel 62, ÅNÄS

Kvarter 62040 samt järnväg-, vatten- och gatuområden.

Stadsdel 64, FASTBÖLE

Vatten- och gatuområden.

Stadsdel 66, HAXBÖLE

Järnvägs-, vatten-, rekreations- och gatuområden.

Underjordisk detaljplan

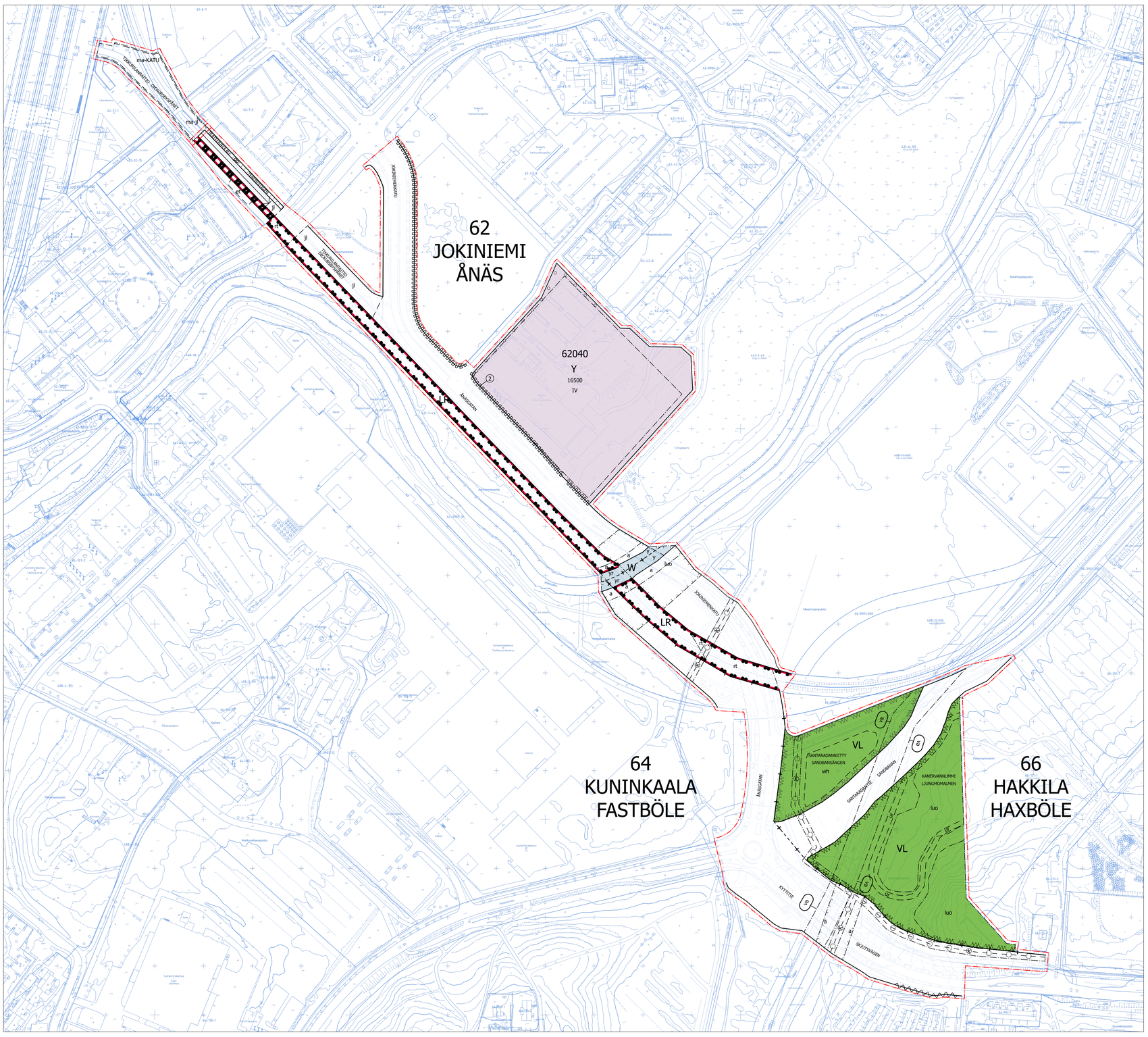
Stadsdel 62, ÅNÄS

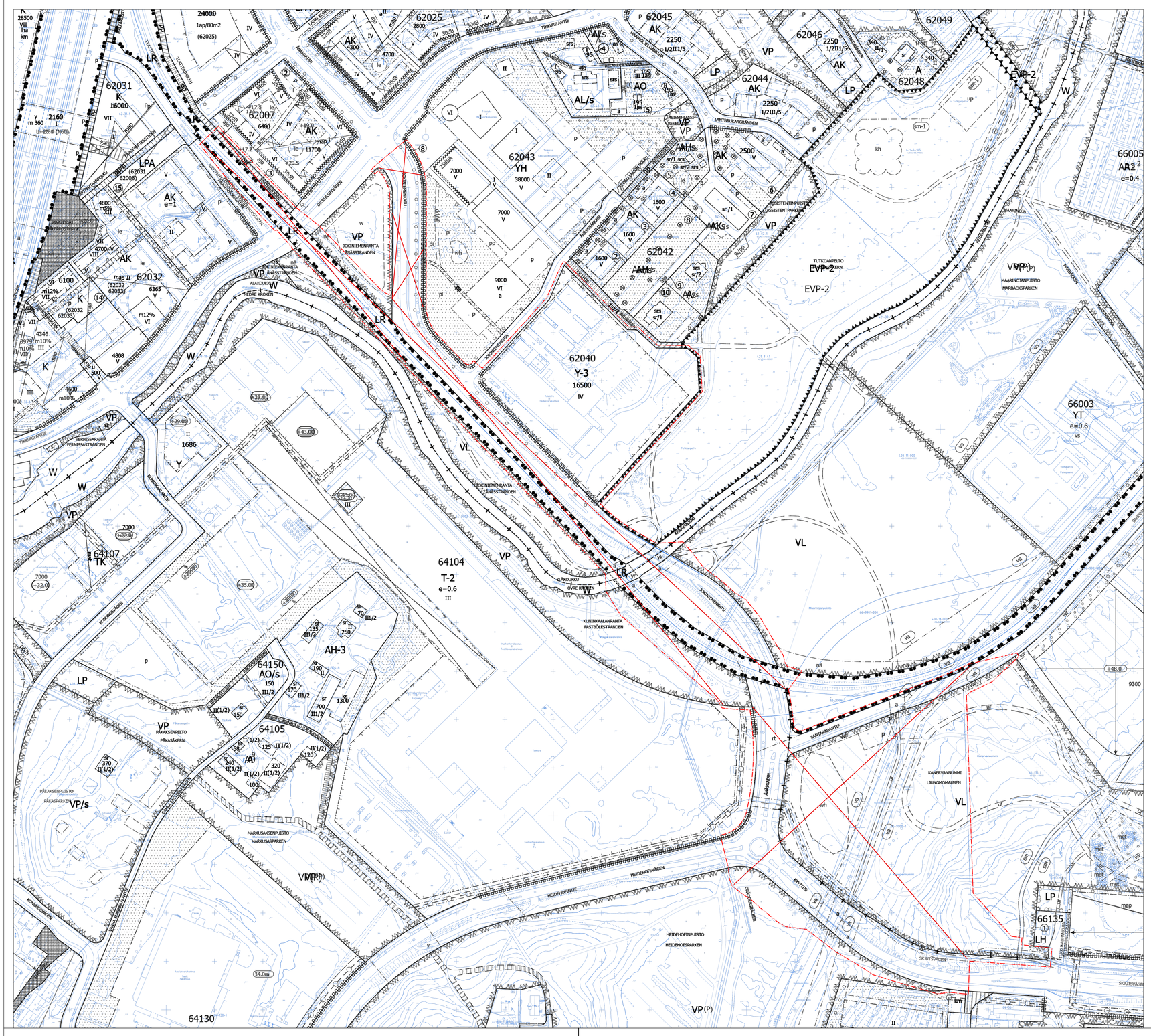
Underjordisk gata.

Ändring av tomtindelningen

Kvarter 62040

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ: / **DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:**

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva. / **Linje 3 m utanför planområdets gräns.**

Y — **Yleisten rakennusten korttelialue.** / **Kvartersområde för allmänna byggnader.**

Alueelle saa rakentaa tutkimustoimintaa palvelevia rakennuksia. / I området får byggas byggnader för forskningsverksamhet.

Alueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja. / I området får byggas för byggnadens skötsel nödvändiga bostäder.

Jokiniementien puoleisten, niitä 50 metriä lähempänä sijaitsevien asuinhuoneiden, keittiötä lukuun ottamatta, ulkokuoren ääneneristyksen lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan tulee olla vähintään 30 dB sekä toimistojen osalta 25 dB. / I bostäder mot Ånäsvägen på närmare än 50 meter ska bostadsrummens, förutom kokets, ytterhölje ha till minst 30 dB samt angående kontor 25 dB uppgående ljudisoleringsförmåga mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. / Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). / Området är en del av en bebyggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse (RKY 2009).

Autopaikkojen vähimmäismäärät: / Bilplatsernas minimiantal:

- Asunnot 1 ap/80 k-m², kuitenkin vähintään autopaikka asuntoa kohti / - Bostäder 1 bp/80 m²-vy, dock minst en bilplats per bostad
- Tutkimustoimintaa palvelevat tilat 1 ap/100 k-m² / - Utrymme för forskningsverksamhet 1 bp/100 m²-vy
- Toimistot 1 ap/60 k-m² / - Kontor 1 bp/60 m²-vy
- Varastot 1 ap/120 k-m² / - Lager 1 bp/120 m²-vy

VL — **Lähivirkistysalue.** / **Område för närrekreation.**

Ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä tulee maaperä tarvittaessa tutkia ja mahdollinen pilaantunut maaperä puhdistaa. / Innan byggnadsarbetena inleds ska jordmånen vid behov undersökas och eventuell föroreno jord ska renas.

Katujen luiskat saavat ulottua VL-alueille. / Gatornas ramper får sträcka sig in på VL-områden.

Kortteli- tai katualueita VL-alueista erottavien tukimuurien perustuksia saa ulottaa VL-alueille. / Grundläggningen till stödmurar som avgränsar kvarters- eller gatuområden från VL-områden får sträcka sig in på VL-områden.

Istutuksissa käytetään mäntyä ja niiden yhteyteen sopivia pensaita ja jaloja lehtipuita. / I planteringarna används tallar samt sådana buskar och ädla lövträd som passa ihop med tallarna.

LR — **Rautatiealue.** / **Järnvägsområde.**

W — **Vesialue.** / **Vattenområde.**

Kaupunginosan raja. / **Stadsdelsgräns.**

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja. / **Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**

Osa-alueen raja. / **Gräns för delområde.**

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja. / **Riktgivande gräns för område eller del av område.**

2 — **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.**

62 — **Kaupunginosan numero.** / **Stadsdelsnummer.**

JOKI — **Kaupunginosan nimi.** / **Stadsdelens namn.**

62040 — **Korttelin numero.** / **Kvartersnummer.**

JOKINIEMENKATU — **Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.** / **Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**

16500 — **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.** / **Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**

IV — **Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.** / **Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**

Rakennusala. / **Byggnadsyta.**

et — **Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.** / **Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**

Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida. / Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.

Ohjeellinen maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska. / **Riktgivande körramp som leder till underjordiska utrymmen.**

Mikäli tunneliin johtava ajoluiska katetaan, tulee katoksessa olla kasvillisuuskatto. Rakennelman tulee antaa kevyt ja valoisa vaikutelma. / Ifall körrampen som leder till tunneln övertäcks, ska den övertäckas med ett gröntak. Konstruktionen ska ge ett lätt och ljust intryck.

Katu. / **Gata.**

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. / 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.

Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto. / Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.

jl — **Ohjeellinen joukkoliikenteelle varattu alueen osa.** / **Riktgivande del av område reserverad för kollektivtrafik.**

ma-KATU — **Maanalainen katu.** / **Underjordisk gata.**

ma-jl — **Ohjeellinen maanalainen tila joukkoliikennetunnelia varten.** / **Riktgivande underjordiskt utrymme för offentlig trafikled.**

Alueelle saa maanpintaan sijoittaa tarvittavat poistumisteihin ja ilmanvaihtoon liittyvät rakennukset, rakennelmat ja tekniset tilat. / Byggnader, konstruktioner och tekniska utrymmen som behövs i anslutning till utrymningsvägar och ventilation får placeras på markytan i området.

Alueelle saa sijoittaa maanpinnalle rakennettavaan rakennukseen maanalaisista tiloista johtavat poistumistiet ja ilmanvaihtokuilun sekä näihin liittyvät tekniset tilat suojavyöhykkeineen. / Utrymningsvägar som leder upp från de underjordiska utrymmena till den byggnad som uppförs på markytan och ett ventilationsschakt och tillhörande tekniska utrymmen med skyddszoner får placeras i området.

Rakennukset ja rakennelmat saavat ulottua korkeintaan 5 metriä maanpinnan yläpuolelle. / Byggnaderna och anordningarna får sträcka sig högst 5 meter ovanför markytan.

Alueelle saa sijoittaa tunnelia palvelevat tekniset tilat, kuten pumppaamon ja muuntamot suojavyöhykkeineen. / Tekniska utrymmen som betjänar tunneln, som ett pumpverk och transformatorstationer med skyddszoner, får placeras i området.

Tunnelin suunnittelussa on otettava huomioon viereisten rakennusten perustukset sekä katualueelle sijoitettava kunnallistekniikka. / Vid planeringen av tunneln ska man beakta de intilliggande byggnadernas grunder och kommunaltekniken som placeras i gatuområdet.

y — **Vesialueen ylittävä katu tai ulkoilureitti.** / **Gata eller friluftsled över vattenområde.**

yr — **Alueen ylittävä rautatie.** / **Järnväg över område.**

ur — **Ohjeellinen ulkoilureitti.** / **Riktgivande friluftsled.**

k — **Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.** / **För naturgasledning reserverad del av område.**

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. / **Del av område reserverad för underjordisk ledning.**

rt — **Rautatien tasoristeys.** / **Plankorsning med järnväg.**

a — **Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.** / **Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.**

wh — **Ohjeellinen hulevesialue.** / **Riktgivande dagvattenområde.**

luo — **Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.** / **Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.**

Puustoa on säilytettävä tai uudistettava siten, että ekologinen yhteys viheralueilla säilyy puustoisena. / Trädbeståndet ska bevaras eller förnyas på ett sådant sätt att den ekologiska förbindelsen i grönområdena förblir trädbevuxen.

Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Tutkijanpellon ja Maarinojanpuiston virkistysalueilta Jokiniemenrannan ja Kuninkaalanrarannan virkistysalueille on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla. / Kontinuitet av ekologiska förbindelsen gatan från Forskaräkerns och Marbäcksparkens rekreationsområden till Ånässtrandens och Fastbölestrandens rekreationsområden ska säkerställas genom bevarande eller plantering av växtlighet.

va — **Vaara-alue.** / **Faroområde.**

Säilytettävä/istutettava puurivi. / **Trädrad som skall bevaras/planteras.**

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. / **Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

Merkintä, jonka osoittamalle likimääräiselle kohdalle tulee toteuttaa liikennemelulta suojaava este. / **Beteckning som anger den ungefärliga platsen där en bullerskärm som skyddar mot trafikbuller ska byggas.**

Meluesteiden vähimmäiskorkeuksien tulee olla kaksi metriä. / Bullerskydden bör vara minst två meter höga.

Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. / Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller stadsbildsmässigt en hög nivå.

Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu. / **Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**

Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee. / **Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**

YLEISET MÄÄRÄYKSET / ALMÄNNA BESTÄMMELSER

KAUPUNKIKUVA / STADSBILDEN

Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. / Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.

Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin. / Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.

TYÖNAIKAISET VAROTOIMET / ARBETSTIDA SKYDDSÅTGÄRDER

Maanalaiset tilat on sijoitettava, kaivettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille tai muille maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostoille, eikä haittaa tai vahinkoa junaradalle tai sen laitteille. / Underjordiska utrymmen ska placeras, grävas, schaktas och förstärkas på ett sådant sätt att de eller byggandet av dem inte orsakar skador på byggnader eller andra underjordiska utrymmen, konstruktioner eller vattenledningsnät, och inte stör eller skadar järnvägen eller dess utrustning.

Maanalaisten tilojen yläpuolella olevilla korttelialueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta vahinkoa maanalaisille tiloille tai rakenteille. / Vid byggande eller schaktning i kvartersområden ovanför underjordiska utrymmen ska de underjordiska utrymmenas läge och konstruktionernas skyddsavstånd beaktas för att inte skada de underjordiska utrymmena eller konstruktionerna.

Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Keravanjokeen aiheudu kiintoaineskuormitusta. / Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Kervo ån, som tar emot dagvatten, inte belastas av sediment.

Junaradan läheisyydessä kaivettaessa tai louhittaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta. / Särskild försiktighet ska iakttas vid grävning eller schaktning i närheten av järnvägen.

Maanalaiset tilat tulee rakentaa siten, ettei rakentaminen ja käyttö alenna orsi- eikä pohjaveden pintaa eikä muuta orsi- ja pohjaveden virtausolosuhteita. / Underjordiska utrymmen ska byggas på ett sådant sätt att byggandet och användningen inte minskar det hängande grundvattnets eller grundvattnets yta eller förändrar det hängande grundvattnets och grundvattnets flödesförhållanden.

PELASTUSTURVALLISUUS / RÄDDNINGSSÄKERHET

Maanalaisten tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla. / De underjordiska utrymmenas utgångar och räddningsvägar till markytan ska planeras och verkställas på ett sätt som godkänts av räddningsmyndigheterna.

Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilymisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin. / Innan det beviljas tillstånd för byggande eller schaktning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningsnivån också bibehålls i utrymmen som ligger utanför tillståndsområdet då det underjordiska utrymmet står i anslutning till dem.

Rakennettaessa maanalaisia tiloja olemassa olevien tilojen kautta tulee olemassa olevien tilojen käytön henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana. / Då byggandet av underjordiska utrymmen genomförs via redan existerande utrymmen ska personsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivån för användningen av de befintliga utrymmena säkerställas under arbetets gång.

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET / MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Tunneliin liittyvät äänilähteet (ilmanvaihtolaitteet, kompressorit yms.) tulee suunnitella siten, että niiden aiheuttama melu ei ylitä ympäristöministeriön asetuksessa rakennusten ääniympäristöstä (796/2017) annettuja raja-arvoja. / Ljudkällor i anslutning till tunneln (ventilationsanordningar, kompressorer o.dyl.) ska planeras så att bullret som alstras av dem inte överskrider gränsvärdena för ljudmiljön i byggnader i miljöministeriets förordning (796/2017).

Ennen rakennusluvan myöntämistä luvan hakijan on esitettävä hyväksyttävät suunnitelmat maaperän, kallion sekä rakennusten ja rakenteiden liikkeiden ja tärinöiden seurannasta. / Innan bygglov beviljas ska sökanden lämna in godkända planer för uppföljning av rörelser och vibrationer i mark, berg och byggnader och konstruktioner.

Ennen rakennusluvan myöntämistä tulee laatia pohjarakennus- ja ympäristöseurantasuunnitelma, jolla turvataan orsi- ja pohjaveden laatu sekä pinta nykyisellään sekä maa- ja kallioperässä virtaavan veden virtausolosuhteiden säilyminen. / Innan bygglov beviljas ska en grundbyggnads- och miljöövervakningsplan utarbetas för att säkerställa att det hängande grundvattnets och grundvattnets kvalitet och vattenyta bibehålls och att flödesförhållandena hos det vatten som rinner i marken och berggrunden bevaras.

Suunnittelussa ja rakentamisessa kallion pintaosien vettä johtavilla heikkousvyöhykkeillä on noudatettava erityistä varovaisuutta. / Särskild försiktighet ska iakttas vid planering och byggande i vattenförande skölar i bergets ytdelar.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. / Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.

Pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. / Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.

KOLMIULOTTEINEN KIINTEISTÖ / TREDIMENSIONELL FASTIGHET

Kaava-alueelle voidaan muodostaa maanalaisia kiinteistöjä. / Underjordiska fastigheter kan bildas i planområdet.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Marjaana Yläjääski, Aluearkkitehti, 11.10.2023 10.43

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

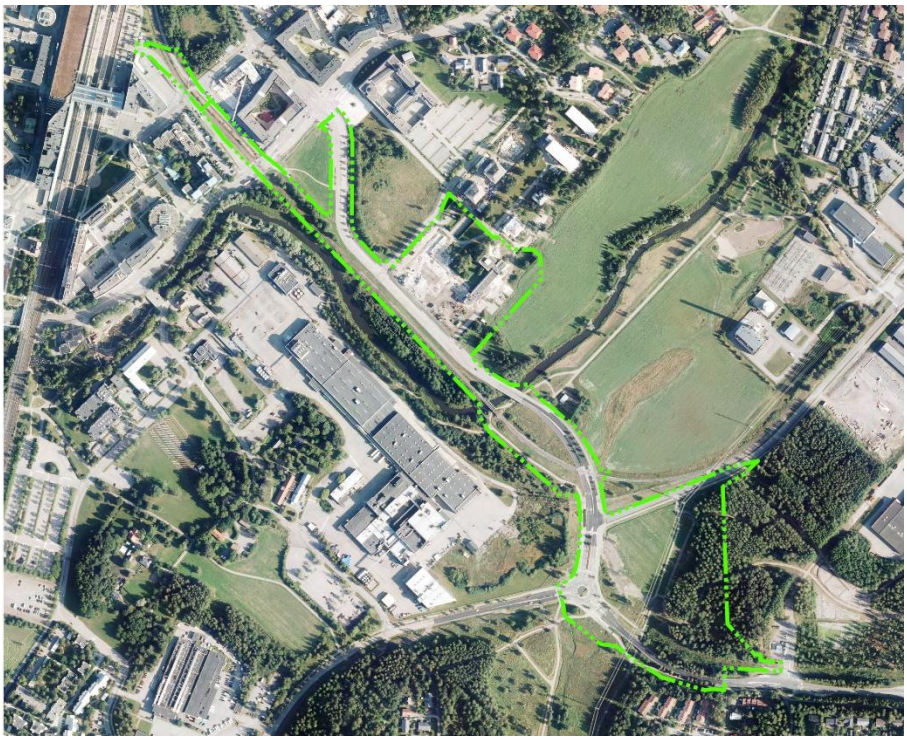
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002456 ja 621200ma VANTAAN

RATIKKA: JOKINIEMI

JOKINIEMI, HAKKILA, KUNINKAALA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 24.10.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002456 sekä maanalaista asemakaavakarttaa 621200ma. 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:

Kortteli 62040 sekä katu- rautatie- ja vesialuetta kaupunginosassa 62, Jokiniemi. Katu- ja vesialuetta kaupunginosassa 64, Kuninkaala. Katu- rautatie-, vesi- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 66, Hakkila.

Maanalainen asemakaava:

Maanalainen katu kaupunginosassa 62, Jokiniemi.

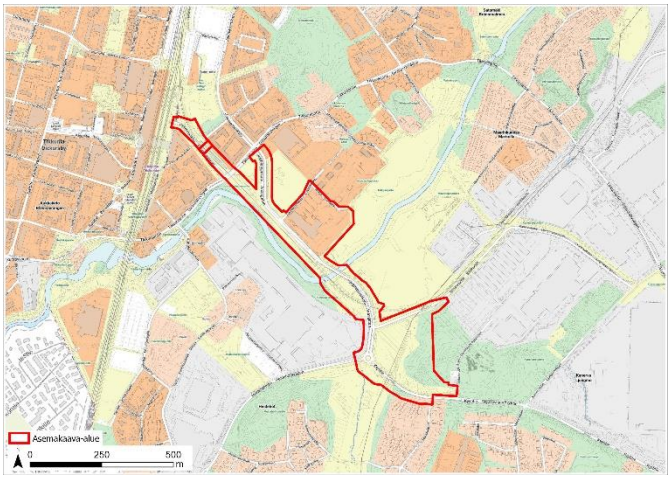
Tonttijaon muutos:

Kortteli 62040 kaupunginosassa 62, Jokiniemi.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Maanalaisella asemakaavalla mahdollistetaan osa ratikalle tarkoitetusta joukkoliikenteen tunneliyhteydestä Väritehtaankadun ja Kielotien välillä.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028
Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
tea.taponen@vantaa.fi, puh. 040 483 9054

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

Suunniteltava alue sijaitsee Jokiniemen, Hakkilan ja Kuninkaalan kaupunginosissa, Tikkurilan suuralueella. Suunniteltavaan maanpäälliseen alueeseen sijoittuu Jokiniemenkadun ja Kyytitien katualuetta Markkulantien risteyksestä Tikkurilantielle sekä rautatiealuetta Väritehtaankadulta Jokiniemen kadulla sijaitsevaan tasoristeykseen saakka. Maanalainen asemakaava sijoittuu rautatiealueelle ja Väritehtaankadun katualueelle. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

- 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.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 4 mielipidettä Jokiniemen 002456 kaavamuutosaluetta koskien.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta Hakkilassa 7.10.2021 ja ne esiteltiin 7.10-20.10.2021, Kuninkaalassa 30.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3-12.4.2022, Jokiniemessä 30.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 ja syysinfo 15.11.2022 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijalle varattiin kaksi, 9.3.2023 ja 20.3.2023. Kaavamuutosalueen 002456 maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2022 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta saatiin 1 mielipide.
- Kaupunginhallitus 8.5.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 24.5–26.6.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 17 kappaletta ja niitä saatiin 8. kappaletta. Muistutuksia ei saatu.
- Asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Luo-alueen merkintää koskeva tekninen tarkistus.
    - Saatujen lausuntojen perusteella eritasoristeyksen merkintä muutettiin rautatien tasoristeys -merkinnäksi,
    - lisättiin meluesteen vähimmäiskorkeutta koskeva määräys.
- Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen piirustusteknisten tarkistuksien sekä saatujen lausuntojen perusteella. Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Päivitettiin Uusimaa-kaava 2050:n, Yleiskaava 2020:n sekä maisemallisten arvojen liittyvät tiedot.
    - Avattiin kaavaan tehdyt muutokset.
    - Taloudelliset vaikutukset on päivitetty 31.3.2023 julkaistun Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset raportin mukaisesti.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 17
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 28
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 28
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 28
3.3. Asemakaavan tavoitteet 33
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 35
4. Asemakaavan kuvaus 35
4.1 Kaavan rakenne 35
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 37
4.3 Aluevaraukset 37
4.4 Kaavan vaikutukset 38
4.5 Ympäristön häiriötekijät 48
4.6 Nimistö 48
5. Asemakaavan toteutus 48
6. Kaavatyöhön osallistuneet 49
7. Asemakaavan seurantalomake 50
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 16.3.2023 ja 17.3.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 24.10.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- WSP Finland Oy (30.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kyytitie välillä Jokiniemenkatu-Tukkukaupankuja, Kyytitie 58641-1.
- WSP Finland Oy (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Santaradantie välillä Jokiniemenkatu-Kanervanummi, Santaradantie 58646-1.
- WSP Finland Oy (7.10.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Jokiniemenkatu ja Kuninkaalanranta puisto, Jokiniemenkatu 58647-1.
- Sitowise (30.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Jokiniemenkatu välillä Tikkurilantie-Keravanjoki, Jokiniemenkatu 58647-2.

- Sitowise (30.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilanraitio välillä Tikkurilantie-Jokiniemenkatu, Tikkurilanraitio 58648-3.
- Sitowise (30.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantie välillä Väritehtaankatu-Jokiniemenkatu, Tikkurilantie 59128-1.
- Sitowise (30.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilanraitio välillä Väritehtaankatu-Tikkurilantie, Tikkurilanraitio 58649-1.
- Sitowise (30.9.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilanraitio välillä Ratatie-Tikkurilantie, Tikkurilanraitio 58648-2.
  Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, 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
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Vantaan kaupunki 2006
- Vantaan ratikan itäisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP & Afry, 18.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 1.3.2023.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitetty 12.12.2022
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki
- Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset, FCG, 31.3.2023

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Jokiniemenkadulla, Kyytitiellä ja Väritehtaankadulla muuttamalla osia yleisten rakennusten korttelialueesta, rautatiealueesta, puistoalueista ja lähivirkistysalueista katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Maanalaisella asemakaavalla mahdollistetaan osa Kielotien ja Väritehtaankadun ratikan joukkoliikenteen tunneliyhteydestä. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. 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-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

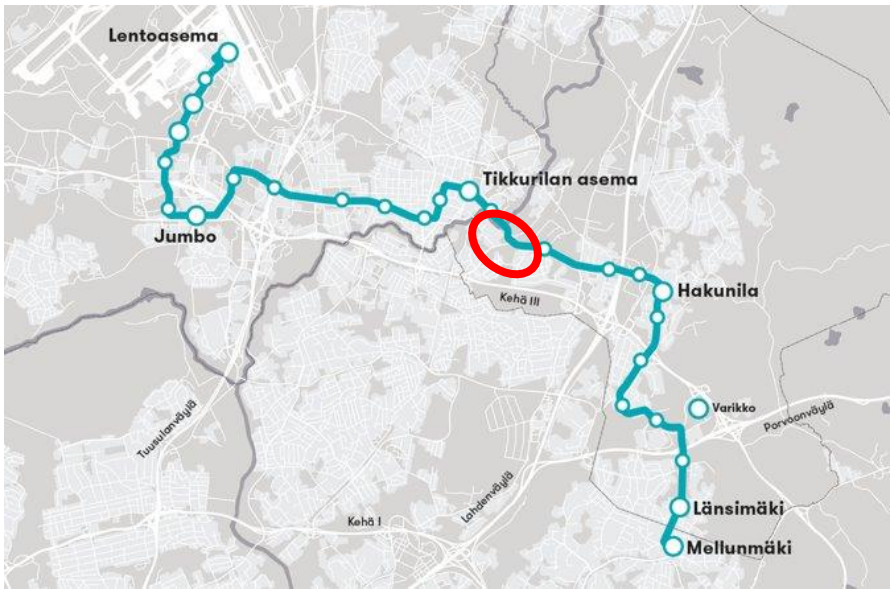
Asemakaava on kaksiosainen. Maanpäällisellä asemakaavamuutoksella 002456 muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), rautatiealuetta (LR), lähivirkistysaluetta (VL) sekä puistoaluetta (VP) osin katualueeksi. Korttelin 62040 tonttijakoa muutetaan ja tontille annetaan uusi tonttinumero. Korttelin 62040 nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Muilta osin korttelialue säilyy ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Maanalaisella kaavalla osoitetaan tilavaraus maanalaiselle kadulle (ma-KATU) ja joukkoliikennetunnelille (ma-jl). Maanalaisen kaavan alueella maanpäällisiin asemakaavoihin ei tule muutoksia.

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

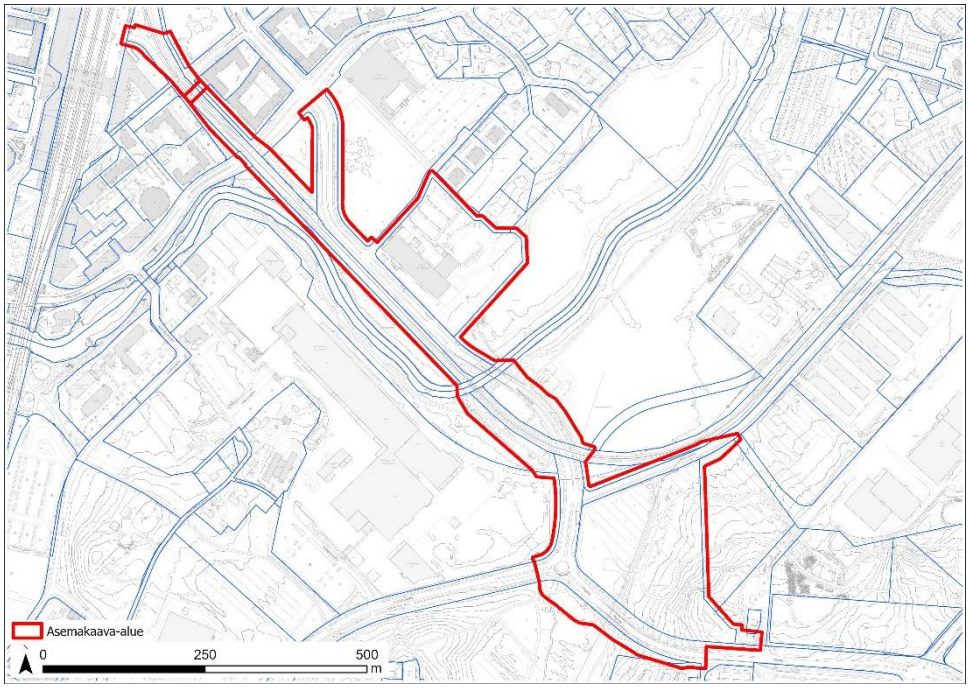
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



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



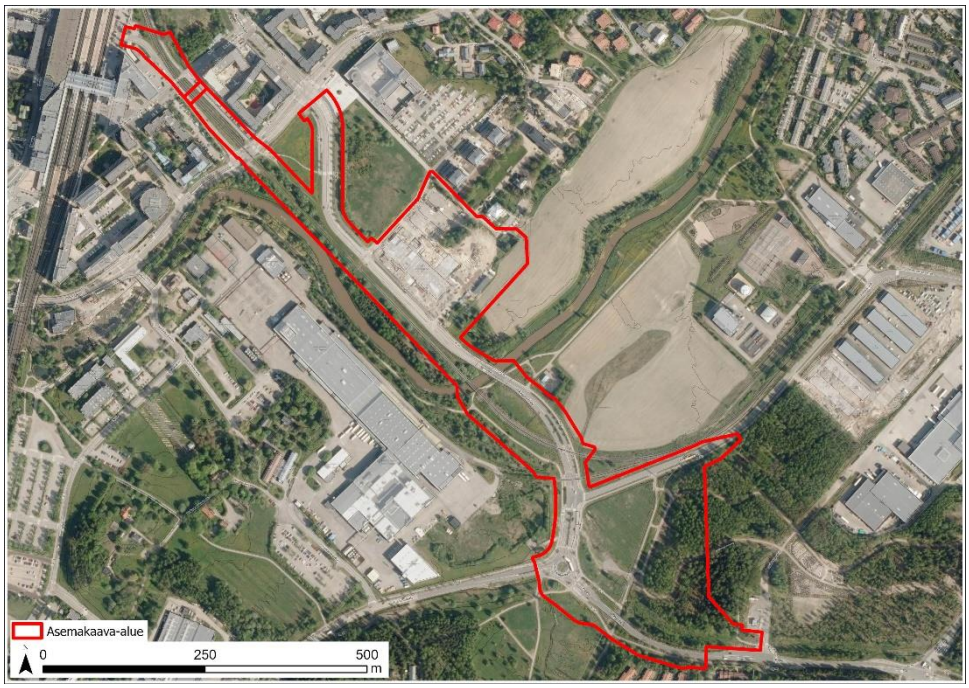
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue. Maanalainen osuus sijoittuu kaava-alueen pohjoispäähän.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Tikkurilan suuralueella Jokiniemen, Hakkilan ja Kuninkaalan kaupunginosissa. Tikkurilan asema sijaitsee kaava-alueen välittömässä läheisyydessä. Alueelta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle noin viisi kilometriä. Asemakaava-alueen pinta-ala on yhteensä noin 13,9 hehtaaria.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Nykytilanteessa kaava-alueen maisemakuvaa hallitsee tiealueet sekä niiden läheisyydessä olevat rakentamattomat virkistysalueet, jotka ovat pääasiassa matalaa niittykasvillisuutta. Aivan kaava-alueen itäosassa sijaitsee metsäistä aluetta. Jokiniemenkadun varrella kulkee Keravanjoki. Alue on maisemarakenteeltaan alavaa.

Keravanjoen varsi on maiseman kannalta maakunnallisesti merkittävää aluetta (osa Tikkurilan kulttuurimaisemaa. Missä maat on mainioimmat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt -selvitys 2022). Uudenmaan maaseutukaavan arvokkaaksi merkitty alue on merkitty myös Vantaan yleiskaavaan 2020 kulttuuriympäristön kannalta merkittäväksi alueeksi (oikeusvaikutteinen liitekartta 1: Arvokas kulttuuriympäristö).

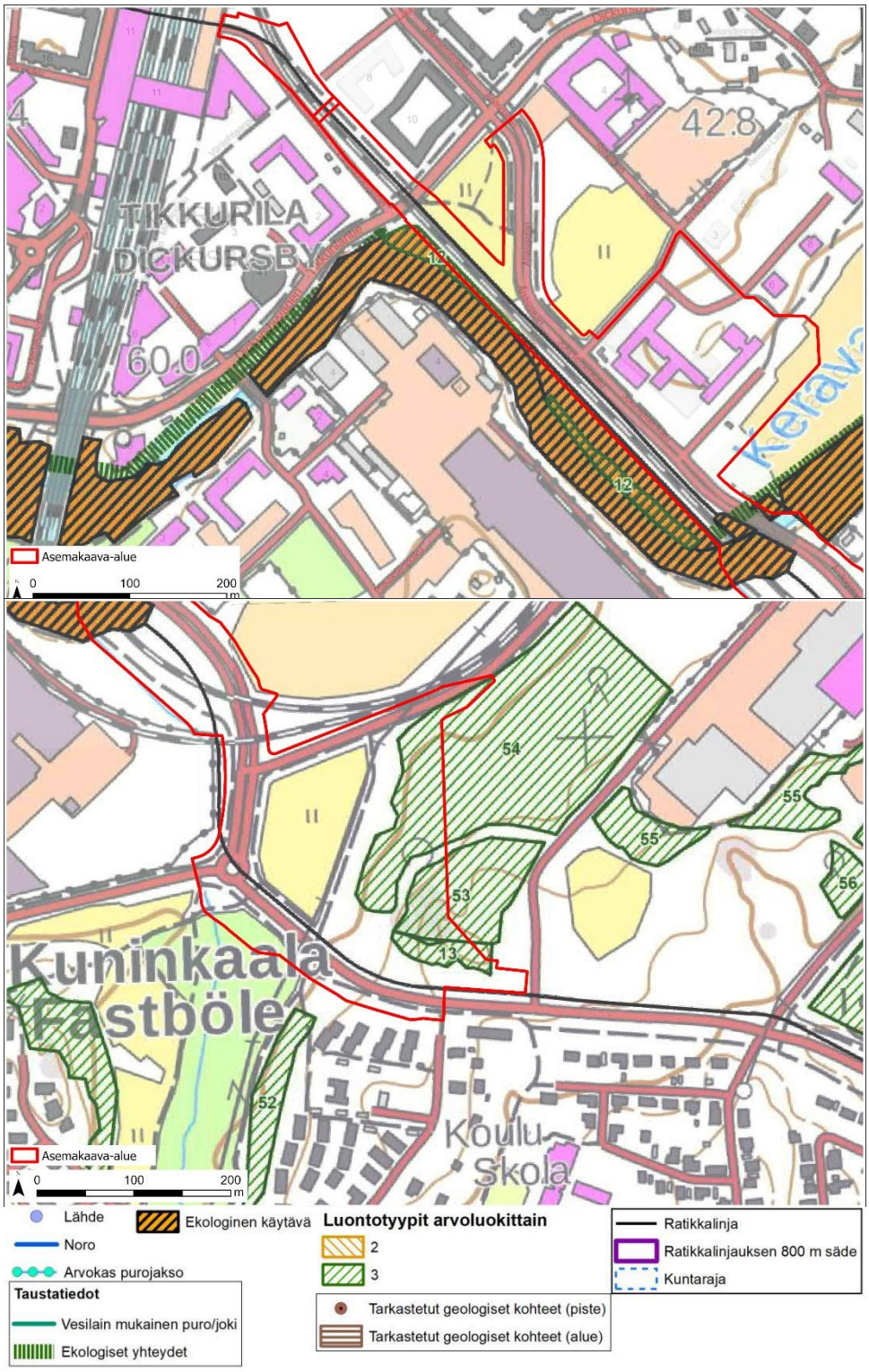
Jokiniemenkadun ylittäessä Keravanjoen, näkymät edustavat kivikautista merenpohjaa, jonka rannalla (nykyisen Hakkilan kivisillan kummallakin puolella) sijaitsi yksi Suomen laajimpia tunnettuja kivikautisia asuinpaikkoja. Jokiniemen kivikautista asuinpaikkakokonaisuutta on esitetty valtakunnallisesti arvokkaaksi arkeologiseksi kohteeksi ja paikalla sijaitsee nykyään Jokiniemen Muinaispuisto.

Jokiniemenkadun varrella sijaitsee merkittävä rakennetun ympäristön kohde, josta osa koostuu STUKin rakennuksista. Asemakaava-alueen läheisyydessä sijaitsee lisäksi Tikkurila Oy:n tehdasalue.

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*).

Asemakaavamuutosalueen läpi kulkee Keravanjoen ekologinen käytävä, jonka yhteyteen sijoittuu useita arvokkaita luontokohteita, jotka rajautuvat kaava-alueen ulkopuolelle. Asemakaava-alueen eteläosassa sijaitsevalle Kanervanummen lähivirkistysalueelle sijoittuu luontoselvityksen mukaisia arvokkaita luontokohteita.



Kuva 5. Arvokkaat luontokohteet kaava-alueen lähiympäristössä. (Faunatican raportteja 38/2021)

Vesistöt ja vesitalous

Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Tikkurilantien varressa sijaitsee Jokiniemenrannan puistoalue ja kaavan eteläosaan sijoittuu Kanervanummen laaja

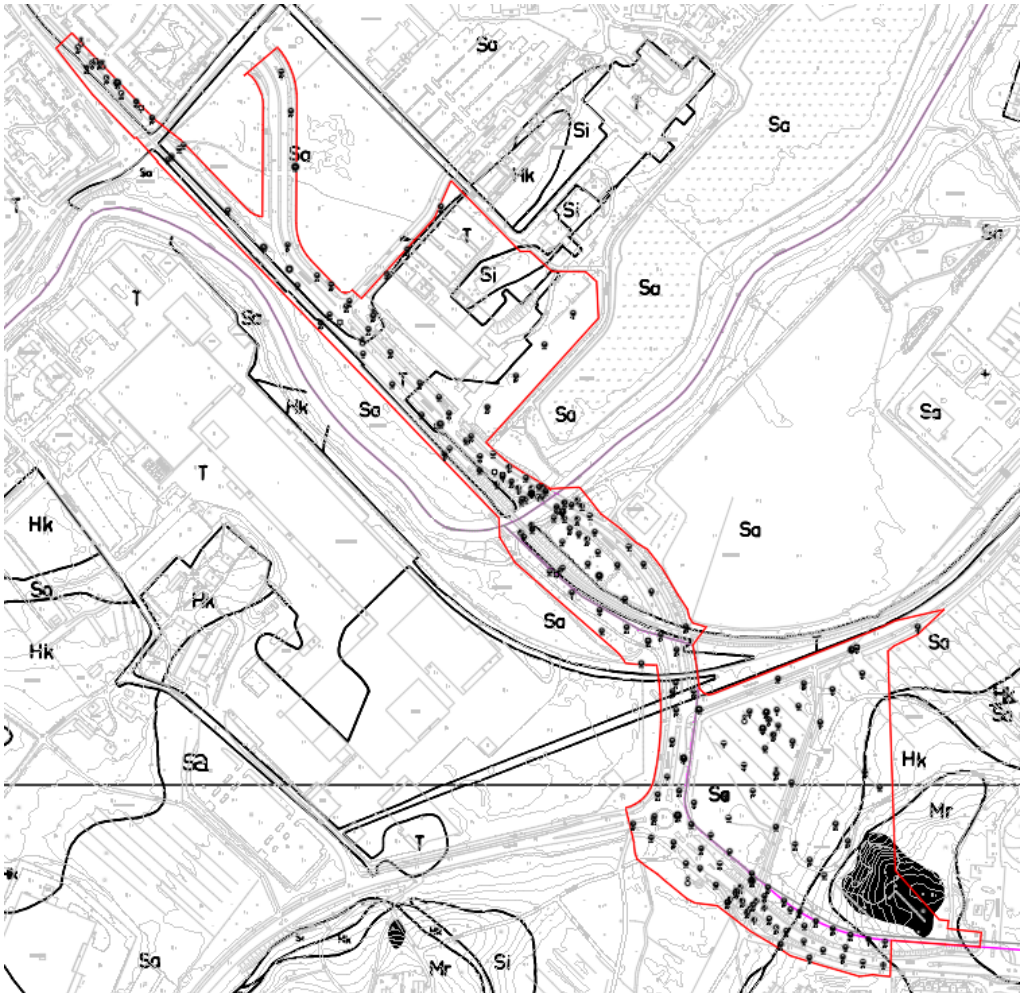
lähivirkistysalue. Kaavamuutosalueen eteläpuolella virtaa Keravanjoki, joka kulkee katu- ja rautatiealueen alitse kaava-alueen keskiosassa.

Kaavamuutosalueen hulevedet laskevat Tikkurilan ja Viertolan alueiden hulevesijärjestelmien kautta suoraan Keravanjokeen. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä maanpäällisessä kaavassa 002456
Maalajikartan mukaan kaava-alue sijaitsee pääosin savikolla. Jokiniemenkatu 28 tontti on pääosin täyttöä, kaakkoisreuna on savikkoa. Kaava-alueen eteläosassa on hiekkaa, moreenia ja kalliota.

Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään yli 19 m kerros savea. Saven alla maaperä vaihtuu siltin, hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 36,4 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet määrä-syvyyteen, tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden pinta on havaittu eteläosassa korkeimmillaan maanpinnan tasossa ja pohjoisosassa n. 1,9 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 6. Maalaji- ja pohjatutkimuskartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen:

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

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

Maaperä maanalaisessa asemakaavassa 621200ma
Maalajikartan mukaan kaava-alue sijaitsee savi- ja täyttöalueella. Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään yli 8 m kerros savea. Saven alla maaperä vaihtuu siltin kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 14 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Kaava-alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä. Lähimmissä mittauspisteissä pohjavesi on havaittu korkeimmillaan n. 1 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 7. Maalaji ja pohjatutkimuskartat.

Rakennettavuus maaperän suhteen:
Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

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

Topografia

Kaava-alue on pääosin melko tasainen. Keravanjoen kohdalla maasto hieman laskee.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosissa

Tikkurilan suuralueen kehittyminen asuinalueena on kytkeytynyt päärataan. Tikkurilassa asui vuoden 2020 lopussa 7297 henkeä ja Jokiniemessä 6110 henkeä. Tikkurilan väkiluku nousi 778 hengellä vuoden 2019 alusta ja Jokiniemen väkiluku nousi 332 hengellä vuoden 2019 alusta. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri. Jokiniemessä taas yli 65-vuotiaiden osuus on pienempi kuin muualla Vantaalla. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli 46 210 henkeä vuoden 2020 lopulla, ja se on kasvanut yli 8 500 asukkaalla vuodesta 2010. Tikkurilan suuralueen väestön ennustetaan kasvavan noin 4 400 henkilöllä vuosien 2021–2026 aikana.

Asuminen

Kaavamuutosalueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Maanalainen kaava-alue sijoittuu olemassa olevien asuinkortteleiden läheisyyteen Jokiniemessä Väritehtaankadulla. Kuninkaalassa Kyytitien eteläpuolella sijaitsee olemassa olevaa asumista lähellä kaavan rajaa.

Sosiaalinen ympäristö

Vantaan alueista Tikkurilan suuralueella on Myyrmäen suuralueen ohella vähiten alle 16-vuotiaita asukkaita. Suuralueella perheitä on vähän ja perheiden koko on Vantaan pienimpiä. Jokiniemen kaupunginosassa sijaitsee paljon opiskelija-asuntoja, joten alueen väestöstä merkittävä osa on opiskelijoita.

Palvelut ja työpaikat

Jokiniemen työpaikoista joka neljäs oli vuonna 2013 julkisen hallinnon toimialalla. Jokiniemessä on kunnan palvelujen lisäksi useita valtion toimipaikkoja. Tikkurilassa ja Jokiniemessä on runsaasti julkisia ja kaupallisia palveluita.

Seudullisesti tarkasteltuna suunnittelualue kytkeytyy Tikkurilan rautatieaseman kautta laajasti pääkaupunkiseudun ja osin laajemminkin Uudenmaan ja Kanta-Hämeen työmatkapendelöintiin. Kaikki kaukojunat pysähtyvät Tikkurilassa, mikä tuo tarkasteluun valtakunnallisen ulottuvuuden.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

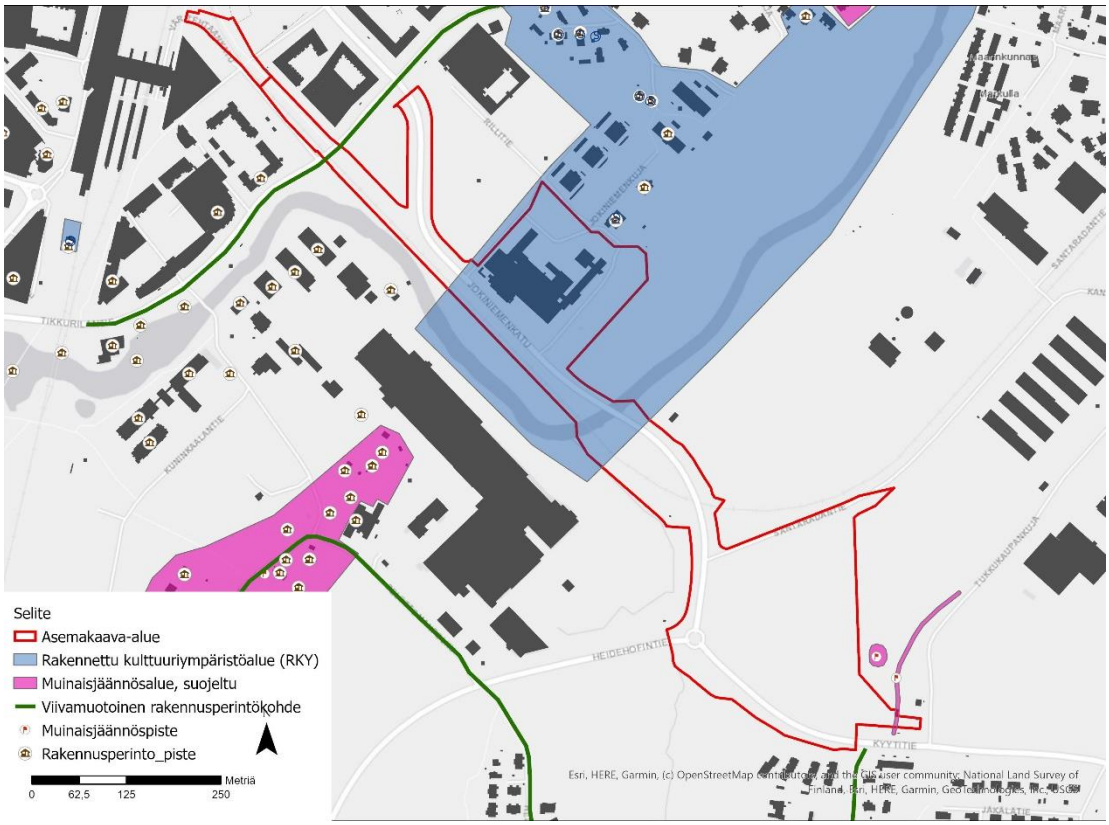
Suunnittelualue sijaitsee Tikkurilan keskustan läheisyydessä. Kaava-alueelle sijoittuu Säteilyturvakeskuksen STUKin rakennennus. Muutoin kaava-alue on rakentamaton ja maisemakuvaa hallitsee niittyiset rakentamattomat alueet sekä Keravanjoki ympäristöineen. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee myös Tikkurila OY:n tehdasalue sekä Keskon varastoalue.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Ånäsin tilalle perustetun maanviljelystaloudellisen koelaitoksen rakennuskannan vanhin kerros muodostuu 1900-luvun alussa rakennetuista, jugendhenkisistä laboratoriorakennuksista, samanikäisistä punatiilisistä karjatalousrakennuksista. Jokiniemen vanhimmat rakennukset on suunniteltu maanviljelyshallituksen arkkitehti H.Rh. Helin 1906 tutkimuskeskustoimintaa varten. Alueen nuoremmat rakennukset ovat 1920-1960-luvuilla rakennettuja laitosrakennuksia ja henkilökunnan asuinrakennuksia. Usealta vuosikymmeneltä periytyvä rakennettu ympäristö on kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokas kokonaisuus (RKY-alue). RKY-alueen ja ratikan kaava-alueiden päällekkäisillä osilla ei ole suojeltavia rakennuksia.

Tikkurilantien nykyinen linjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin alue on ollut avointa peltomaisemaa, joka on hiljalleen täydentynyt. Alue oli vielä 1970-luvulle asti selkeästi peltovaltaista, mutta 1980-luvulta lähtien alue on alkanut rakentua nykyiselleen. Vanhoja tielinjoja lukuun ottamatta alueella on vähän historiallista kerrostumaa nähtävissä. Tikkurilantien linja on osa historiallista Suurta Rantatietä (Kuninkaantie). Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla. Tikkurilantie on inventoitu luokkaan R1 eli kohde on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä.

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee Fastbölen (Kuninkaalan) muinaisjäännösalue.



Kuva 8. Kaava-alueen (punainen viiva) läheisyyteen sijoittuvat historialliset rakennuskohteet.

Virkistys

Kaavamuutosalueelle sijoittuu osia Jokiniemenrannan puistosta ja Kanervanummen lähivirkistysalueesta.

Liikenne

Autoliikenne

Jokiniemenkatu ja Kyytitie ovat alueen pääkatuja. Alue rajautuu Tikkurilantiehen, jolta on yhteys Kehä III -väylälle.

Julkinen liikenne

Suunnittelualue sijoittuu Tikkurilan aseman ympäristöön, jolla sijaitsee juna-asema ja bussiterminaali. Tikkurilan juna-asemalla pysähtyvät kaikki lähi- ja kaukojunat. Tikkurilan asemalla on myös liityntäpysäköintiä. Aseman kautta liikkuu vuosittain noin 12 miljoonaa matkustajaa.

Suunnittelualueelta lentokentälle aikaa kuluu noin 40 minuuttia julkisen liikenteen kulkuvälineillä. Jokiniemenkadun ja Kyytitien varsilla sijaitsee useita paikallisliikenteen bussipysäkkejä.

Kävely ja pyöräily

Alue on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen kaikista suunnista. Kyytitietä pitkin kulkee pyöräilyn laatukäytävä, Jokiniemenkatua pitkin pyöräilyn pääreitti. Lisäksi Keravanjoen eteläpuolella kulkee muu pyöräreitti. Tikkurilantien kummallakin puolella sijaitsee kevyen liikenteen väylä. Kehä III on saavutettavissa pyöräillen ja kävellen Heidehofintien kautta sekä Heidehofinojan viertä kulkevan ulkoilureitin kautta.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 75 ja ylin on noin + 83. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkoston kautta Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle Tikkurilantietä, Jokiniemenkatua, Kyytitietä ja Heidehofintietä pitkin.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Tikkurilantietä, Jokiniemenkatua, Kyytitietä ja Heidehofintietä pitkin.

Maakaasuverkko

Maakaasuverkko kulkee Kyytitiellä tien pohjoispuolella ja siirtyy Kyytitie – Heidehofintien risteyksen jälkeen Jokiniemenkadun länsipuolelle, kulkien teollisuuskorttelin läpi. Kaasuputki ylittää Jokiniemenkadun Kuninkaalanrannan puiston kautta jatkuen Maarinojanpuistossa pohjoiseen.

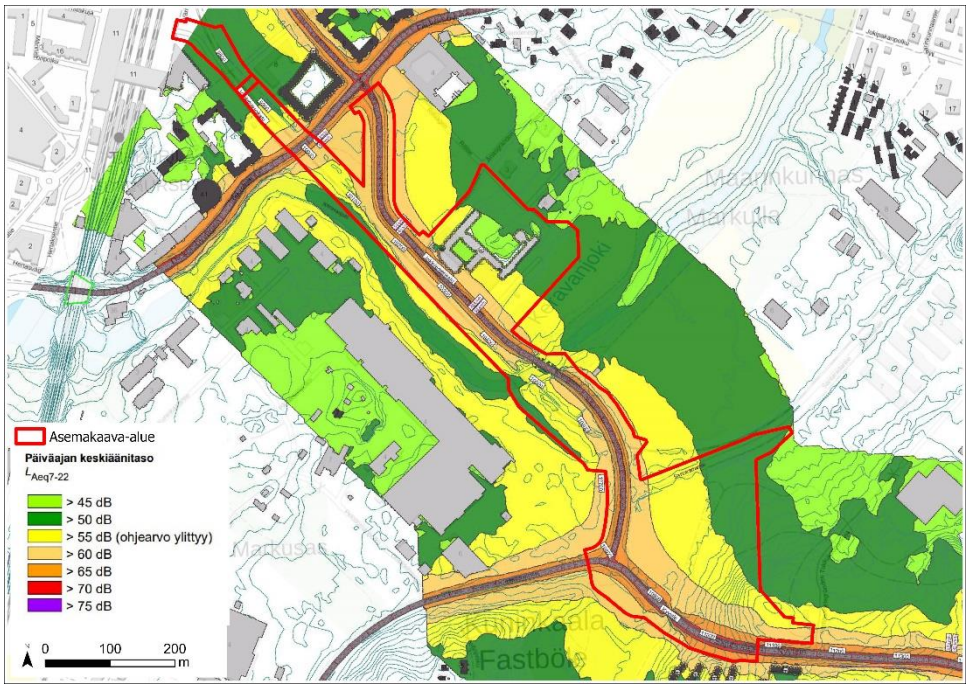
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Vantaan raitioradan meluselvityksen (Sitowise 1.3.2023) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä on Jokiniemenkatu, Kyytitie ja Tikkurilantie. Jokiniemenkadun, Kyytitien ja Tikkurilantien tiemelu päiväaikaan nousevat 60–65 dB:n.

Dixin ja Heidehofintien välillä on kaksi umpikortteli-mallista asuinrakennusta (kortteli 62007), joiden julkisivuille kaavassa 002042 Jokiniemi annetut äänitasoerovaatimukset ovat riittävät, joten melulle altistuvia kohteita ei ole. Muut alueen rakennukset ovat liike- tai teollisuusrakennuksia. Nykytilanteessa tällä välillä suurin julkisivuun kohdistuva melutaso on 65 dB ja päiväajan keskiäänitaso oleskelualueilla sisäpihalla alittuu (on alle 45 dB).

Heidehofintien ja Kanervantien välillä Kyytitien eteläpuolella on rivi- ja omakotitaloja lähimmillään 20–35 metrin päässä Kyytitiestä. Nykytilanteessa yli 55 dB meluvyöhyke tietä lähimpänä olevien talojen oleskelupihoille ja myös yli 60 dB ylittyy osalla pihoja. Melu kantautuu alueelle myös Kehä III:lta.

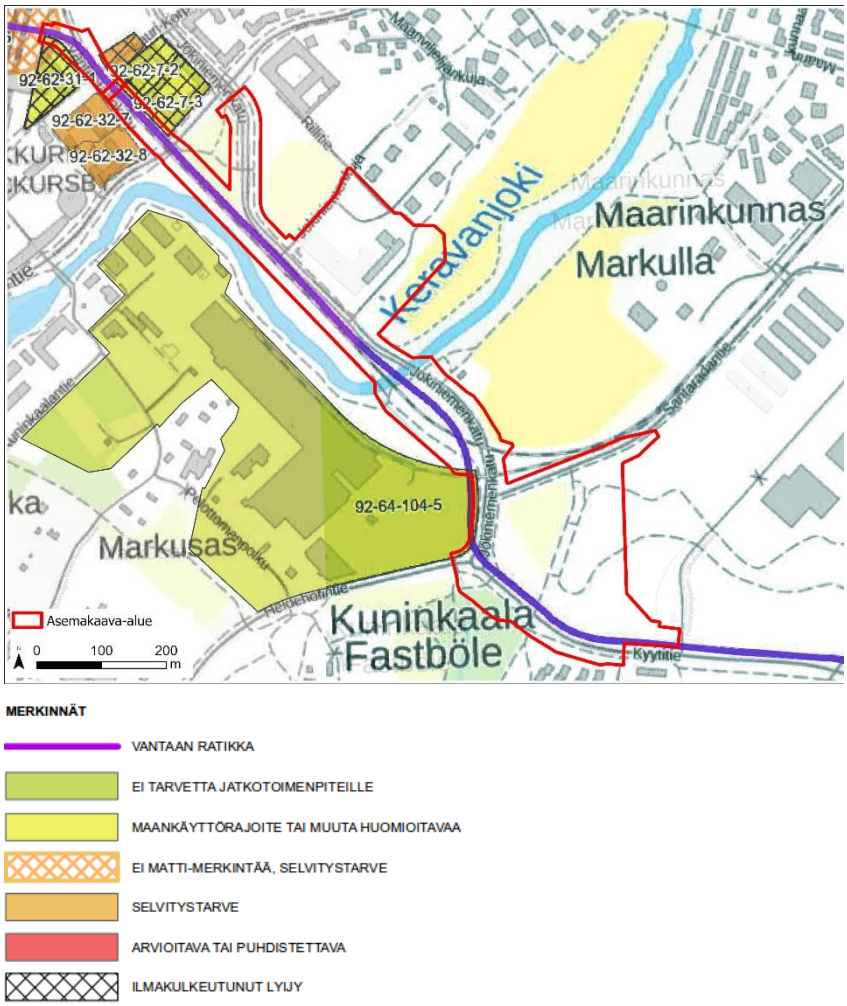


Kuva 9. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 1.3.2023). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

Pilaantuneet maa-alueet

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

Asemakaava-alueella ei sijaitse pilaantuneita maa-alueita PIMA-riskien selvityksen mukaan. Kanervanummen virkistysalueella saattaa kuitenkin olla pilaantuneita maa-alueita.

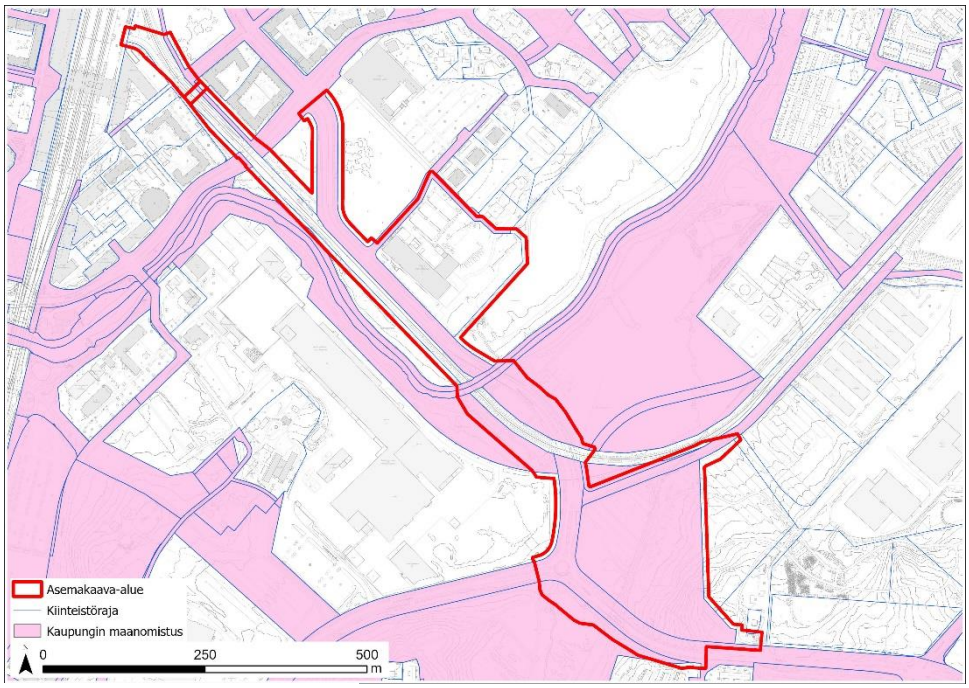


Kuva 10. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet ja lähivirkistysalueet. Muut kiinteistöt ovat valtion omistuksessa.

Valtion omistuksessa olevat kiinteistöt:
92-62-40-1
92-408-1-281
92-421-7-41
92-871-1-14



Asemakaava-alue
Kiinteistöraja
Kaupungin maanomistus

Kuva 11. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

Uusimaa-kaava 2050

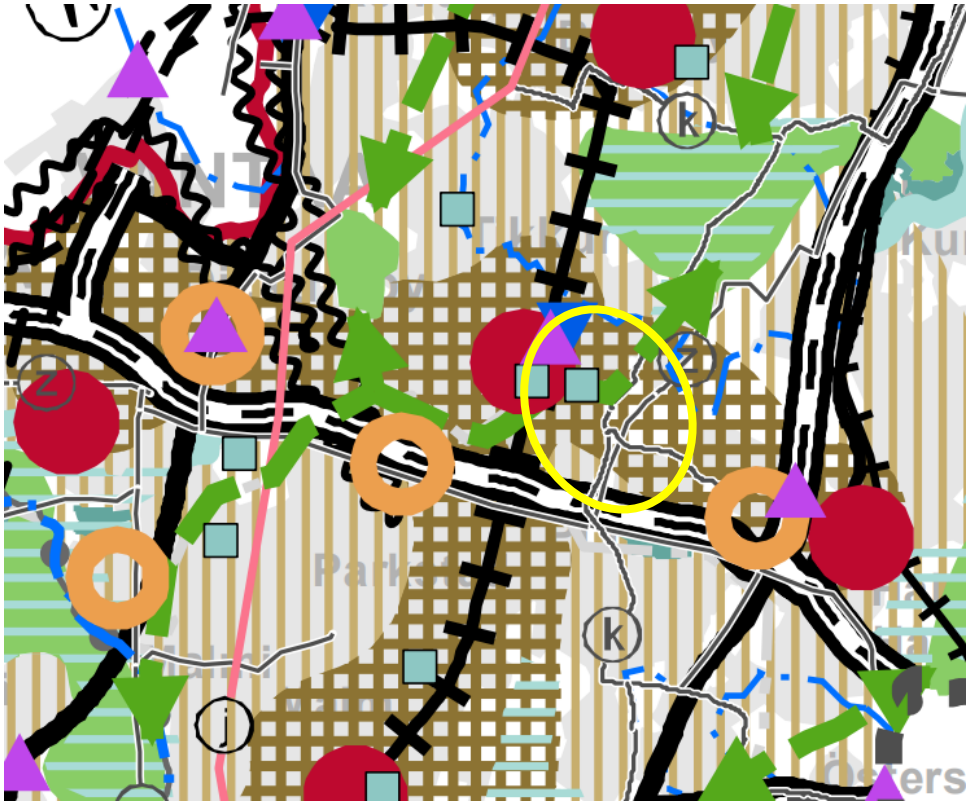
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma.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

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

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan kaavoihin ei tullut oikeuskäsittelyssä muutoksia. Länsi-Uudenmaan kaavasta kumoutui oikeuskäsittelyn myötä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen osa, joka ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen eteläpuolella kulkee Keravanjoen viheryhteystarve. Kaava-alueella on myös kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta (sinivihreä neliö).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

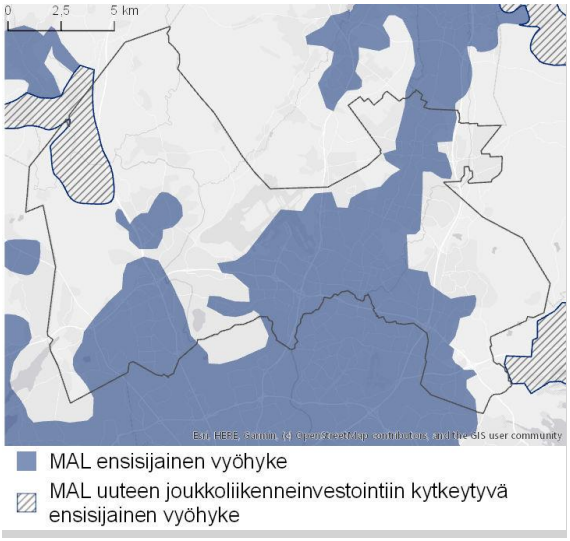


Kuva 12. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

MAL 2019 -suunnitelma

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

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



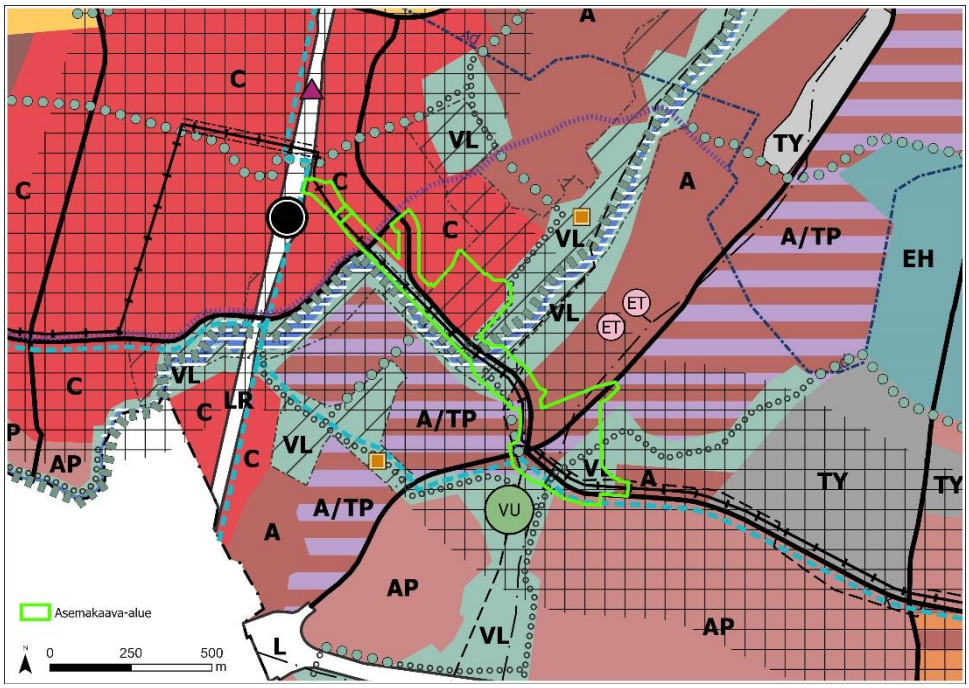
Kuva 13. *Ote MAL 2019 -suunnitelmasta*.

Yleiskaava 2020

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.

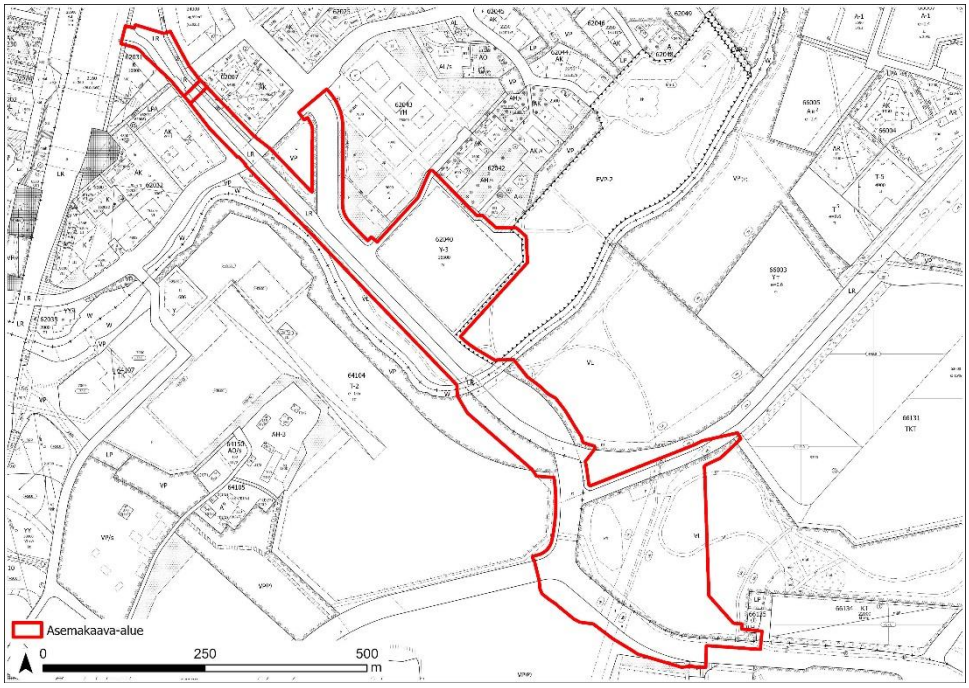
Suunnittelualue on kaupunkikeskustan aluetta (C), asuinaluetta (A), asumisen ja työpaikkojen aluetta (A/TP), vesialuetta (W) sekä lähivirkistysaluetta (VL). Lisäksi koko alue on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeeksi (▦). Keravanjoen ympäristö on arvokasta kulttuuriympäristöä (▨) ja joelle on osoitettu myös joen varren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke (▤) sekä ekologinen runkoyhteys (▮▮▮▮▮▮▮). Lähivirkistysalueille sijoittuu ohjeellinen ulkoilureitti (○○○○○). Kyytitien yhteyteen on osoitettu pyöräliikenteen baana (▬▬▬). Tikkurilantietä pitkin kulkee Suuri rantatie (▮▮▮▮▮▮▮▮▮▮▮▮). Lisäksi kaavamuutosalueen halki kulkee luode-kaakko suuntaisesti raitiotien reitti (+++++).

Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.



Kuva 14. *Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaava-alueen rajaus on esitetty vihreällä viivalla.*

Asemakaava



Kuva 15. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, rautatiealuetta (LR), tutkimustoimintaa palvelevien yleisten rakennusten korttelialuetta (Y-3), vesialuetta (W), lähivirkistysaluetta (VL) sekä puistoaluetta (VP).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

- Asemakaava Jokiniemi 1, 620500 (KV 23.5.1983)
- Asemakaava Jokiniemi 3 (KV 4.12.1979)
- Asemakaava Jokiniemi 4, 620800 (KV 26.10.1987)
- Asemakaava Kuninkaala 2A, 640900 (KV 19.11.1979)
- Asemakaavan muutos 000479 (KV 29.5.1985)
- Asemakaavan muutos 001334 (KV 17.6.1998)
- Asemakaavan muutos 001334 (KV 16.4.2012)
- Asemakaavan muutos 001334 (KV 18.11.2013)

Rakennuskielto

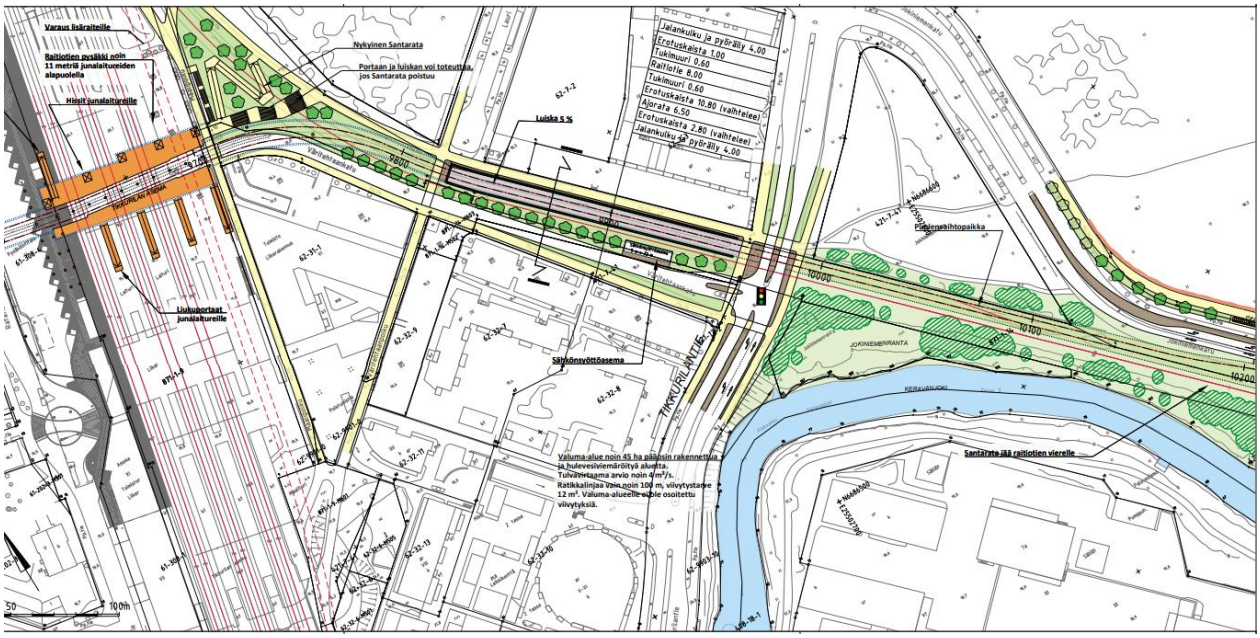
Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

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 16. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Väritehtaankadulla (WSP Finland 2019). Tikkurilantien jälkeen ratikka laskeutuu maan alle tunneliin.*



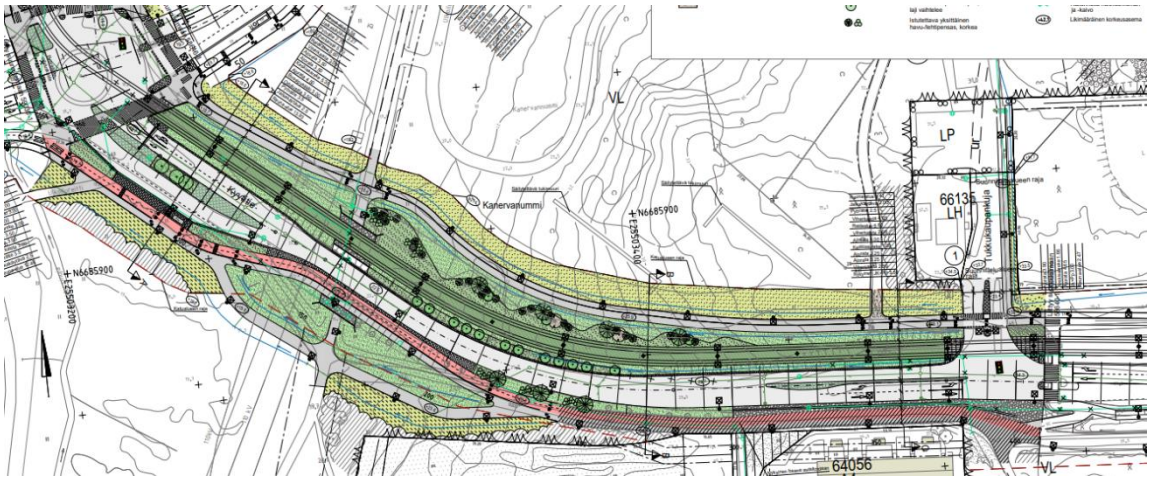
Kuva 17. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Jokiniemenkadulla, Kyytitiellä ja Heidehofintiellä (WSP Finland 2019). Jokiniemen raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.*

Katu- ja puistosuunnitelmat

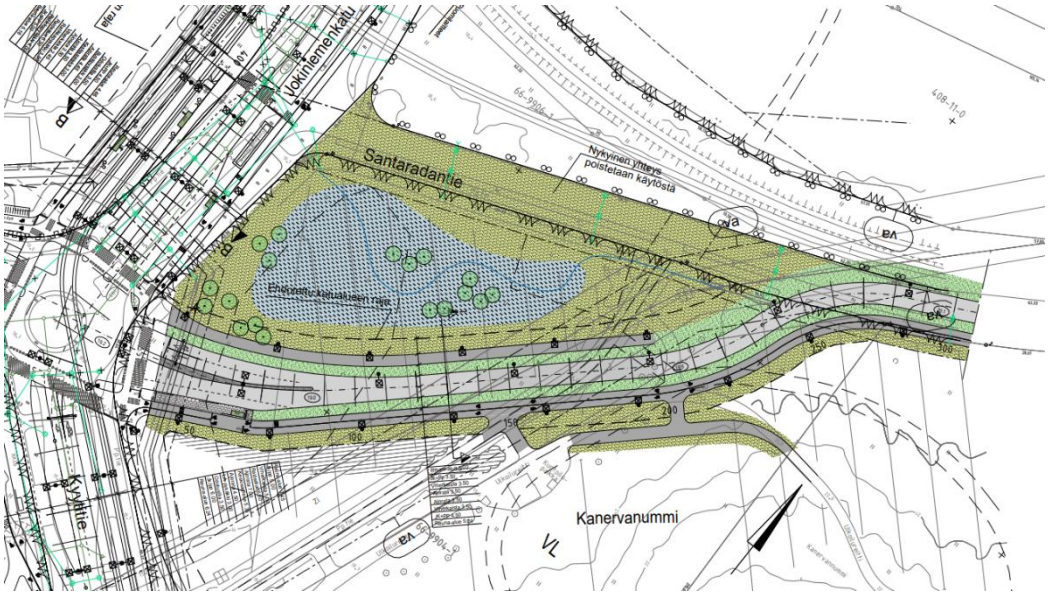
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan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

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

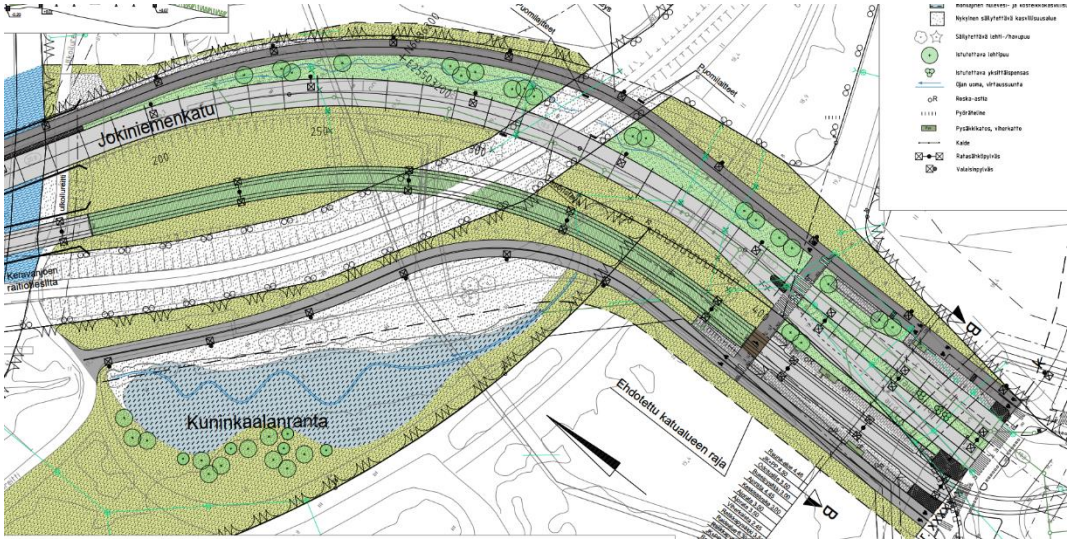
Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2023 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Jokiniemen kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022.



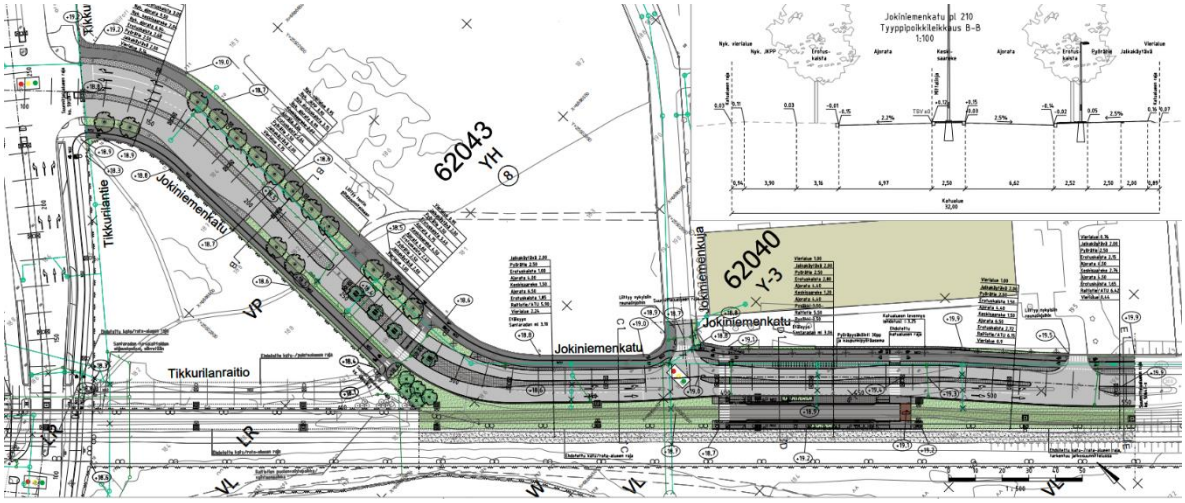
Kuva 18. Kyytitie välillä Jokiniemenkatu – Tukkukaupankuja. (WSP Finland Oy, luonnos 30.3.2022)



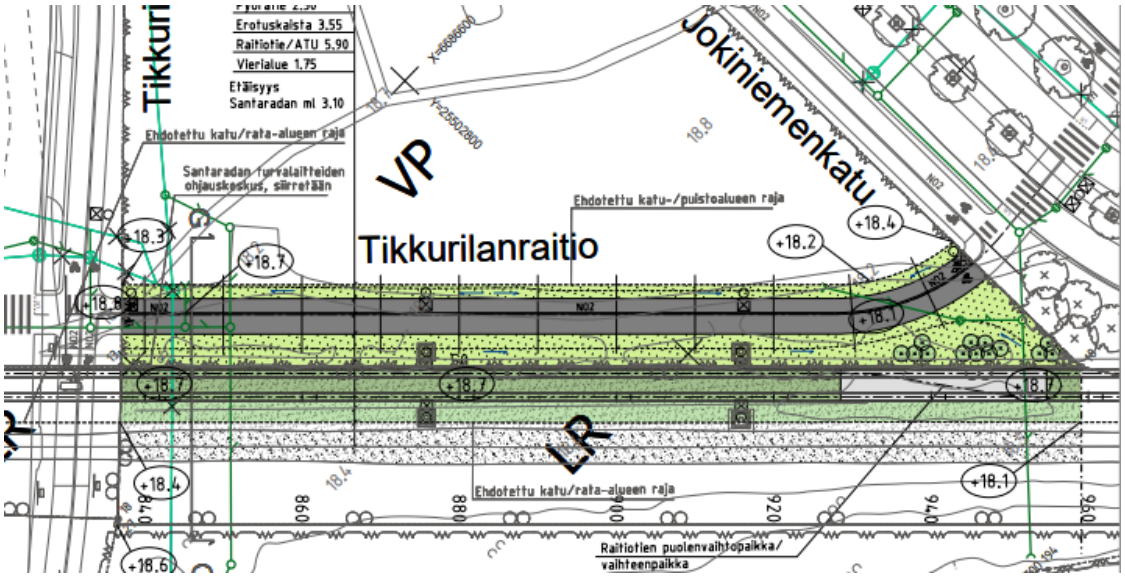
Kuva 19. Santaradantie välillä Jokiniemenkatu – Kanervanummi. (WSP Finland Oy, luonnos 7.10.2021)



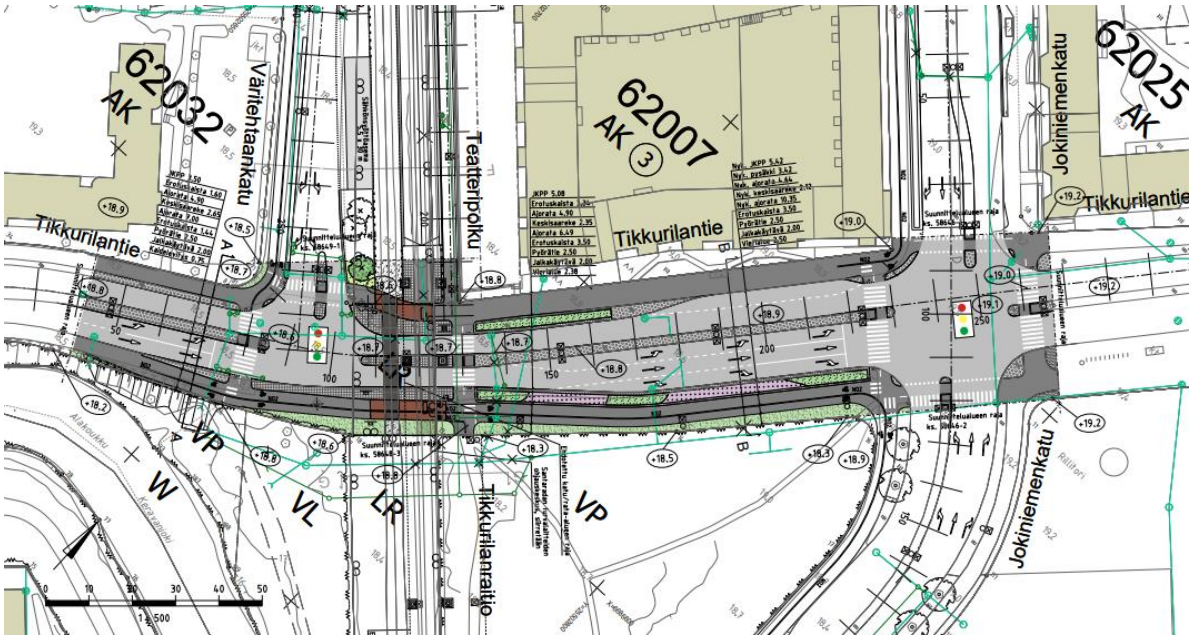
Kuva 20. Jokiniemenkatu välillä Santaradantie – Keravanjoki. (WSP Finland Oy, luonnos 7.10.2021)



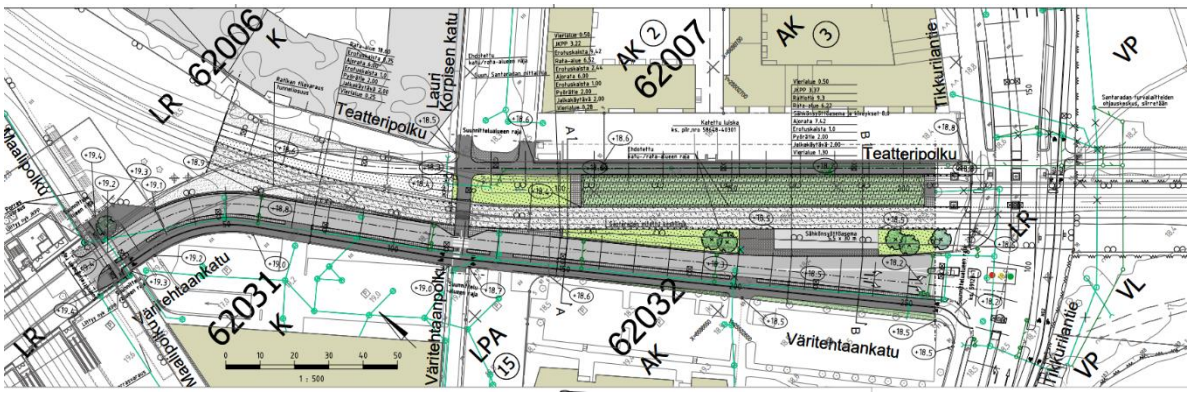
Kuva 21. Jokiniemenkatu välillä Keravanjoki – Tikkurilantie. (Sitowise, luonnos 30.9.2022)



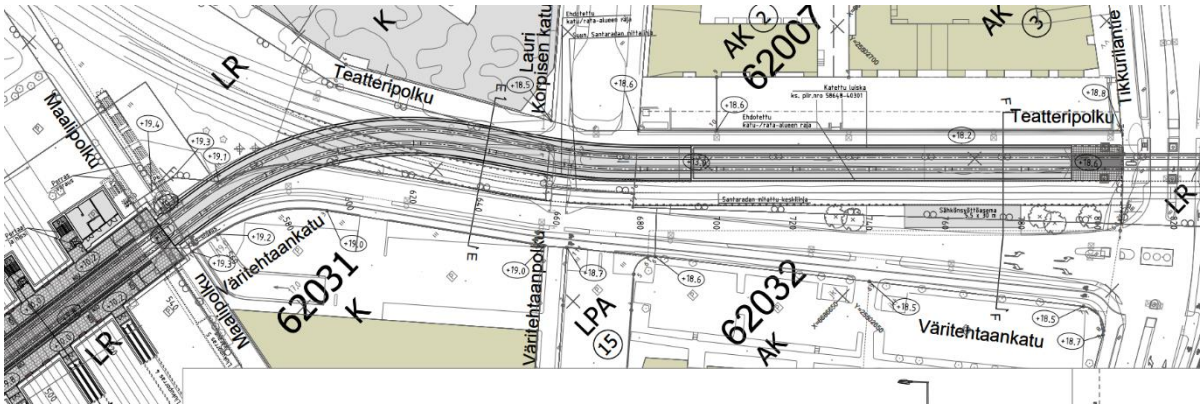
Kuva 22. Tikkurilanraitio välillä Jokiniemenkatu – Tikkurilantie. (Sitowise, luonnos 30.9.2022)



Kuva 23. Tikkurilantie välillä Väritehtaankatu – Jokiniemenkatu. (Sitowise, luonnos 30.9.2022)



Kuva 24. Tikkurilanraitio välillä Lauri korpisen katu – Tikkurilantie, maanpäällinen osuus. (Sitowise, luonnos 30.9.2022)



Kuva 25. Tikkurilanraitio välillä Ratatie – Tikkurilantie, maanalainen osuus. (Sitowise, luonnos 30.9.2022)

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 ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

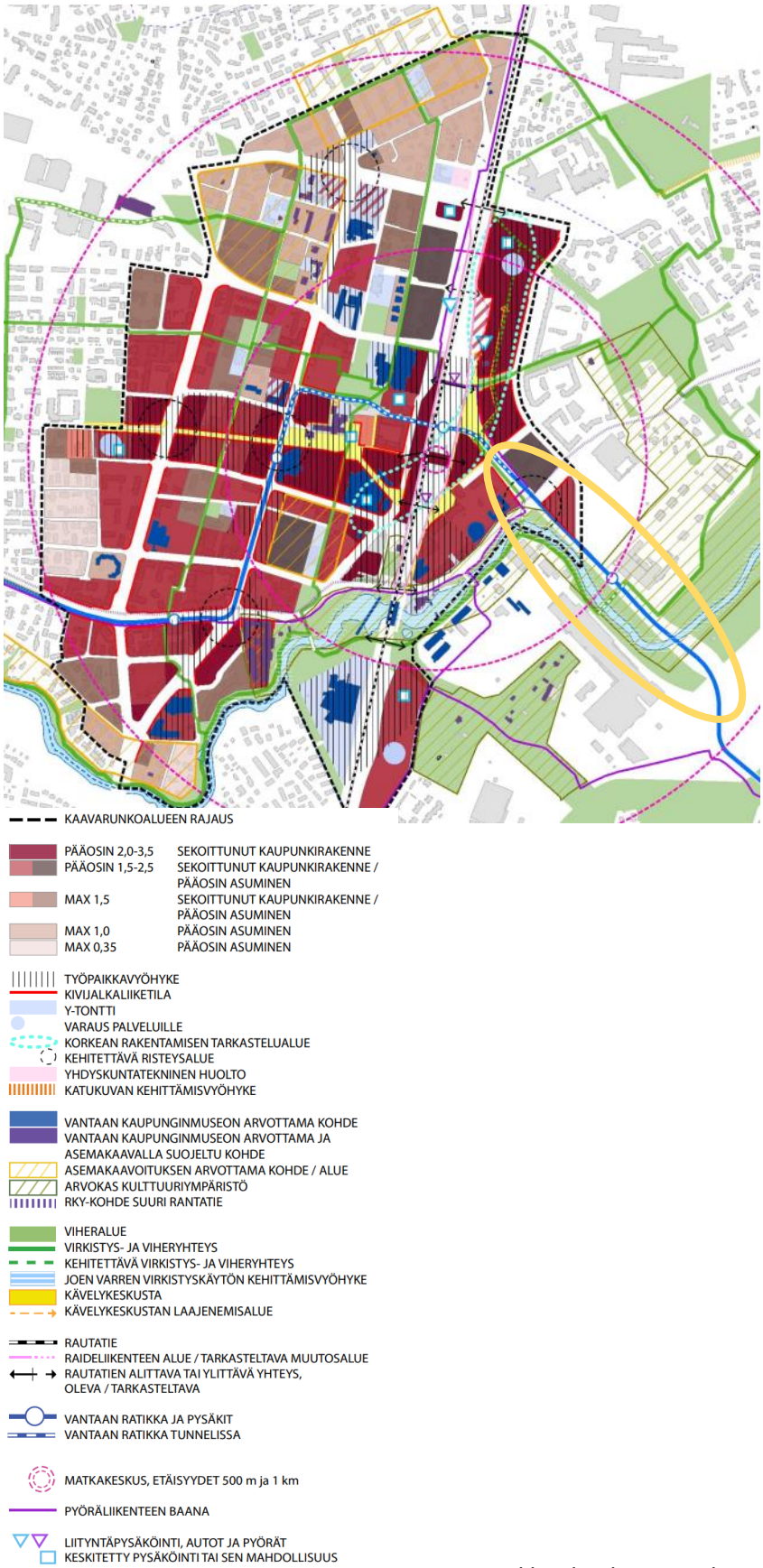
Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset.

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

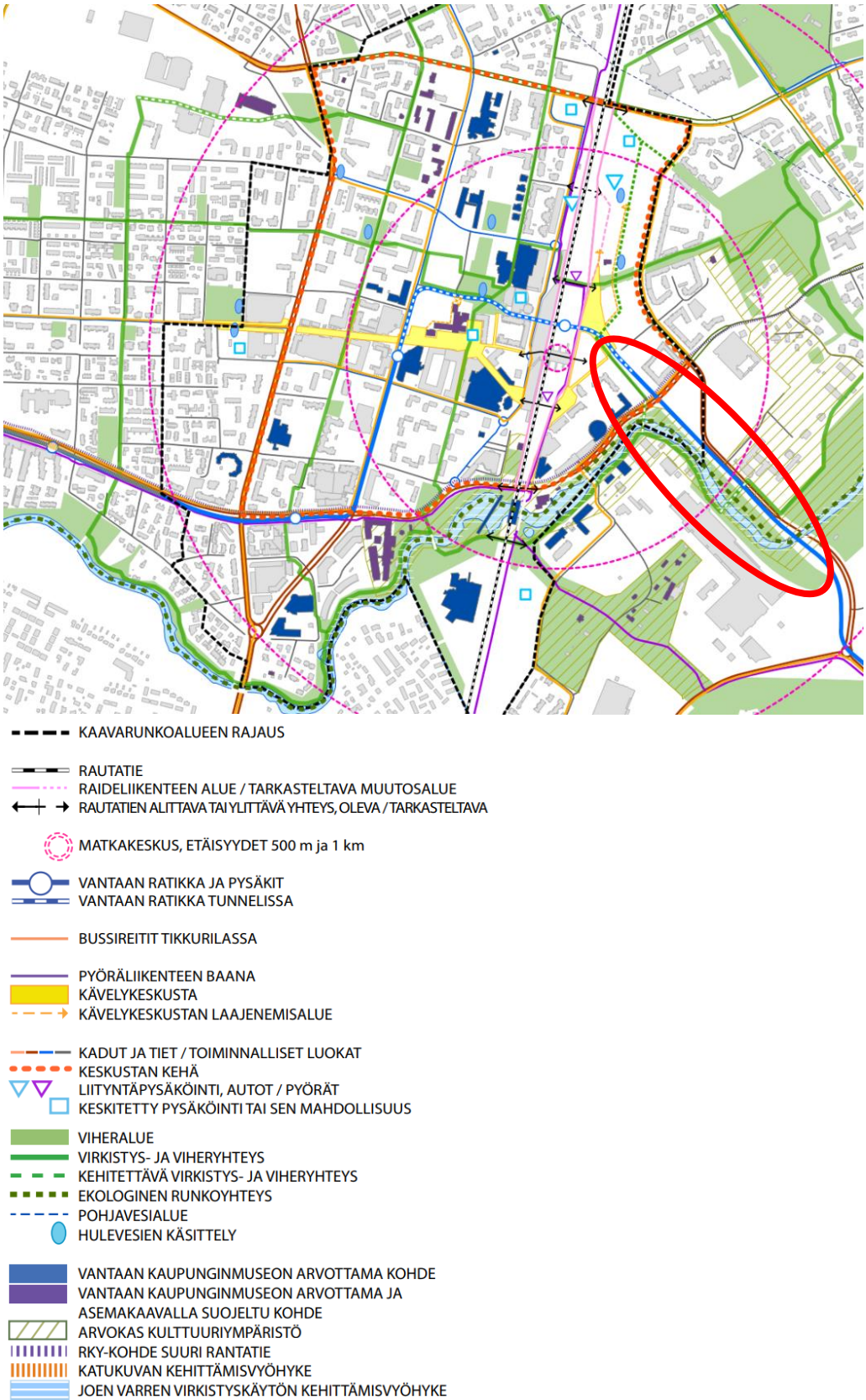
Tikkurilan kaavarunko

Tikkurilan kaavarunko on hyväksytty 16.1.2023. Kaavarunko antaa suuntaa alueen kehitykselle ja toimii asemakaavatöiden viitesuunnitelmana. Kaavarungon suunnittelualue kattaa Tikkurilan kaupunginosan ja osan Hiekkaharjusta, Jokiniemestä, Kuninkaalasta ja Viertolasta. Kaavamuutosalueen länsiosa kuuluu Tikkurilan kaavarungon alueelle. Kaavarunko tarkastelee Tikkurilan keskustan kehitystä vuoteen 2040 saakka. Se mahdollistaa 10 000 asukkaan ja 4 000 työpaikan lisäyksen alueelle.

Tikkurilan kaavarungossa (9.8.2021) on osoitettu Vantaan ratikan linjaus sekä pysäkit. Tikkurilantien ja Jokiniemenkadun risteys on osoitettu kehitettävänä risteysalueena. Alue on sekoittuneen kaupunkirakenteen aluetta sekä työpaikka-aluetta.



Kuva 26. Tikkurilan kaavarunko 2020: Kaupunkikuva ja –rakenne, asuminen ja työ (Vantaan kaupunki). Jokiniemen asemakaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty keltaisella soikiolla.



Kuva 27. Tikkurilan kaavarunko 2020: Liikenne, viheralueet ja hulevedet. (Vantaan kaupunki) Jokiniemen asemakaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella soikiolla.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

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

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numerot 002456 ja 621200ma.

Kaupunginhallitus 8.5.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 24.5–26.6.2023 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

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 osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Jokiniemen kaavamuutoksen alueelta saatiin 4 mielipidettä.

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) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). 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 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 9.3.2023 ja 20.3.2023. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin yhteensä 1.

Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet (tiivistettyinä):

M2:
Kuusikon ja aseman pysäkkien välillä ei näyttänyt olevan yhtään pysäkkiä. Pysäkeillä välimatkaa n. 2 km. Oliko tuossa virhe vai mistä johtuu ettei Jokinimenkadulla ollut pysäkkivarausta? Siinä KRP:n ja rakenteilla olevan Stukin kohdalla olisi luonteva ja oikeastaan välttämätön paikka. Työssäkäyviä pelkästään näissä virastoissa n.500 ja vieraat päälle. Lisäksi siihen välittämään läheisyyteen on rakentumassa uusia kerrostaloja sadoille asukkaille, entisten lisäksi.

Vastine:
Jokiniemessä on varaus pysäkille Stukin rakennuksen kohdalla ja toinen mahdollinen pysäkki Heidehofintien risteyksen läheisyydessä. Heidehofin pysäkki suunnitellaan, mutta rakentaminen mahdollisesti myöhemmin alueen maankäytön kehittyessä.

M15:
Ratikan linjauksissa pitäisi ottaa paremmin huomioon nykyiset asukkaat, eikä niinkään tulevaa asukasvirtaa. Esimerkiksi Tikkurilan kohdalla on välttämätöntä, että ratikka kulkee Valkoisenlähteentien kautta radan ali, koska silloin sen vaikutuspiiriin tulee yli 1000 Tikkurilan lukion ja yli 500 hiekkaharjun koulun oppilasta. Puhumattakaan tuhansista Varian opiskelijoista. Lisäksi säästyttäisiin yli 20 miljoonan euron tunnelin tekemiseltä. "Hiekkaradan" poistaminen helpottaisi myös linjausten tekemistä eli kannattaa jutella radan omistavan instanssin kanssa.

Vastine:
Ratikan linjauksesta on päätetty erikseen keväällä 2021. 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. Ratikan linjauksessa on otettu huomioon sekä nykyiset asukkaat että tulevaisuuden asukkaat. Väyläviraston kanssa käydään suunnittelun yhteydessä keskusteluja Santaradan tulevaisuudesta.

M20:

Kyseessä on Kanervikkotiellä sijaitseva iso, 40 000m2 kiinteistö, joka on aiemmin toiminut SOK:n logistiikkakeskuksena. Nyt suurin vuokralaisemme on Senaatti Kiinteistöt ja käyttäjänä Museovirasto. Suunnittelemme heille sinne isosti myös lisätiloja, joten sen kiinteistön käyttö työntekopaikkanakin laajenee. Olisiko mahdollista saa ratikkapysäkkiä myös tämän läheisyyteen järkevällä kävelymatkan etäisyydellä? Lähellä on paljon myös muita toimijoita, kuten Kesko ja muut varastointia tarvitsevat yritykset, joten en ole vain yhden kiinteistön asialla.

Vastine:
Jokiniemessä on varaus pysäkille Stukin rakennuksen kohdalla ja toinen mahdollinen pysäkki Heidehofintien risteyksen läheisyydessä. Heidehofin pysäkki suunnitellaan, mutta rakentaminen mahdollisesti myöhemmin alueen maankäytön kehittyessä.

M61:

Tikkurila suunnittelee siirtävänsä tuotantotoimintonsa alueelta uuteen paikkaan ja myös alueen itäisin osa muutetaan asuinkäyttöön. Väritehtaan alueelle ollaankin suunnittelemassa merkittävästi uutta asumista ja työpaikkoja. Siten ratikan rakentaminen ja valmistuminen on kokonaisuutena erittäin positiivinen asia tukien kestävää kehitystä. On kuitenkin tärkeää, että tulevan ratikan pysäkit ja sen vaatimien asemakaavojen sekä kevyen liikenteen järjestelyt huomioidaan riittävästi Vantaan Ratikan suunnitellussa. On varmaa, että tulevaisuudessa toimivaa julkista liikennettä tukevat hyvät ja toimivat kevyen liikenteen järjestelyt.

Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tikkurilan alueen kehittämisen vaatimukset kokonaisvaltaisesti ja pitkällä jänteellä koordinoida niin Väritehtaan alueen kehittäminen, ratikan kaavarunko ja asemakaavoitus kuin myös pysäkkien paikan määrittäminen. Nämä kysymykset ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa hankkeen edetessä.

Huomioiden sekä Tikkurilan Väritehtaan alueen että ympäröivien maa-alueiden uudet asuinalueet ja toimitilat, alueelle edellytetään ehdottomasti kahta ratikkapysäkkiä. Tulevien pysäkkien luontevimmat paikat olisivat alueen kehityksen kannalta Heidehofintien ja Jokiniemenkadun risteyksen liikenneympyrän kohdalla ja toinen pysäkki Jokiniemenkadulla STUK:n kiinteistön edessä. Näin voidaan varmistaa Vantaan Ratikan kapasiteetin ja investointien hyödyntäminen.

Vantaan Ratikan yhteydessä tehtävässä katu- ja puistosuunnittelussa tulee varautua riittävällä tasolla alueen kevyen liikenteen toteuttamiseen niin suunnittelun kuin taloudellisten resurssien osalta. Tikkurilan Väritehtaan alueelta joen yli suunniteltu kevyen liikenteen silta Jokiniemenkadulle ja ratikkapysäkille on edellytys toimivalle ja kestävälle kevyelle liikenteelle.

Vastine:
Jokiniemessä on varaus pysäkille Stukin rakennuksen kohdalla ja toinen mahdollinen pysäkki Heidehofintien risteyksen läheisyydessä. Heidehofin pysäkki suunnitellaan, mutta rakentaminen mahdollisesti myöhemmin alueen maankäytön kehittyessä.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettyinä):

M1:

Valtiolla tulee olemaan Jokiniemen kadun varrella tulevaisuudessa merkittävä määrä työpaikkoja, joiden olosuhteisiin ratikka vaikuttaa lähtökohtaisesti erittäin myönteisesti. Pysäkin sijoittuminen Jokiniemenkujan risteyksen tuntumaan palvelee em. työpaikkoja erinomaisesti ja tukee yhteisiä tavoitteita kestävästä työmatkaliikenteestä. Kaavamuutoksella pienehkö osa STUKn tontista osoitetaan katualueeksi. Muutos ei kuitenkaan heikennä STUKn tontin käytettävyyttä. Asemakaavaan on niin ikään lisätty rakentamista ohjaavia määräyksiä sekä päivitetty liittymäkielto toteutuneen tilanteen mukaiseksi. Senaatti -kiinteistöt suhtautuu kaavamuutoksessa esitettyihin muutoksiin myönteisesti.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunginhallitus 8.5.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 24.5–26.6.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 17 kappaletta ja niitä saatiin 8. kappaletta. Muistutuksia ei saatu.

Vantaan Energia
Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

Tukes
Kaavamuutosalue sijaitsee laajamittaista vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavan kohteen välittömässä läheisyydessä. Kaavoituksessa on huomioitava, että yhteiskunnan kannalta merkittävän infrastruktuurin tullessa lähemmäksi tehdasalueita, voi yritysten toiminnan laajenemismahdollisuudet heikentyä vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin osalta.

Tukesin näkemyksen mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella.

Vastine:
Tikkurila Oyj:tä on kuultu kaavatyön aikana MRL 62 §:n sekä MRA 30 §:n mukaisesti.
Kaavassa on annettu sisäilman laatuun liittyvä määräys yleisten rakennusten korttelialueelle; Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Väylävirasto
Lauri Korpisen kadun tasoristeyksen kohdalla Tikkurila – Hakkila -rata sijoittuu voimassa olevan asemakaavan mukaiselle katualueelle. Laadittavassa asemakaavassa rautatiealueen tulee kaikkineen rakenteineen sijoittua rautatiealueen puolelle.

Asemakaavan muutosluonnoksessa on Tikkurilantien ja Jokiniementien nykyisten tasoristeysten kohdalle osoitettu eritasoristeykset. Mikäli kyseisiä katuja ei ole tarkoitus toteuttaa tulevaisuudessa radan kanssa eritasoon, tulee kyseisiä kaavamerkintöjä vielä tarkistaa. Muussa tapauksessa eritasoratkaisujen toteutettavuus ja niiden vaatimat tilavaraukset tulee selvittää kaavatyön yhteydessä.

Vastine:
Maanpäällisen asemakaavan muutosehdotuksen nro 002456 alue ei ulotu Lauri Korpisen kadun tasoristeyksen alueelle.

Tikkurilantie–Tikkurilanraitio-risteyksen eritasoristeyksen kaavamerkintä on korvattu rautatien tasoristeys -merkinnällä.

HSY
Asemakaavan muutosalueella on laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa.

Lähivirkistysalueilla (VL) sijaitsee nykyisiä vesihuoltolinjoja, joita varten ei ole asemakaavaan merkitty johtokujaa. Mikäli katsotaan tarpeelliseksi, tulee niitä varten lisätä johtokuja.

Vastine:
Vesihuoltoverkosto on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

Vesihuollon linjoille ei ole tarpeen osoittaa johtokujaa kaavassa, sillä ne sijaitsevat yleiseksi alueeksi kaavoitetulla alueella, jolle ei ole suunniteltu rakentamista, joka haittaisi tai estäisi johtokujan sijoittumista.

HSL

HSL lausui, että alueen joukkoliikenteen pysäkeille johtavien reittien turvallisuus, sujuvuus sekä esteettömyys tulee varmistaa, ja otti lausunnossaan kantaa pyöräpysäköinnin laatuun, tilavarauksiin ja määrään. HSL totesi, että myös kestävän liikkumisen tulevaisuuteen, kuten sähköpyörien lataamiseen ja kuormapyörienkin liityntäpysäköintiin, olisi hyvä varautua riittävin tilavarauksin.

Lisäksi lausunnossa todettiin, että tarkemmassa suunnittelussa on hyvä varmistaa laitekaapeleiden käyttötarve ja sijainnit HSL:ltä, ja että Santaradantie välillä Jokiniemenkatu-Kanervannummi -katusuunnitelmasta 58711-1 tulisi tutkia ajouratarkastelun avulla, ettei bussin peränylitys osu katokseen tai matkustajiin.

Vastine:
Katualueen toimintojen tilavaraukset on tutkittu ratikan katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaavaehdotuksessa on huomioitu ratikan katualueen tilavaraukset. Katualueen toteutus suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Katusuunnitelmissa otetaan kantaa muun muassa pyöräpysäköintiin sekä kevyen liikenteen kulkuyhteyksiin ja esteettömyyteen. Myös mahdolliset ajouratarkastelut laaditaan katusuunnittelun yhteydessä.

Vantaan kaupunginmuseo

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön aluerajausta tullaan luultavasti pienentämään, kun RKY-inventointia ajantasaistetaan.

Maiseman kannalta maakunnallisesti merkittäviin / yleiskaavan kulttuuriympäristön merkittäviin alueisiin liittyvät kaavamerkinnät tulisi siirtää myös asemakaavan tasolle. Arvoalueet tulee mainita kaavaselostuksessa.

Kaavaselostuksen yleiskaavaa käsittelevää kappaletta tulisi täydentää yleiskaavan Suuren rantatien merkintään liittyvän määräyksen osalta.

Jokiniemen Muinaispuistoa on esitetty valtakunnallisesti arvokkaaksi arkeologiseksi kohteeksi.

Alueen historian esiintuomisesta tulisi määrätä asemakaavatasolla ja taata, että alueen rikas historia tulisi huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia ja taiteen konsepteja laadittaessa.

Vastine:
Alueella voimassa olevassa asemakaavassa osoitetut katu- ja rautatiealueet sekä yleisten rakennusten korttelialue ovat jo nykyisellään maisemaltaan muuttuneita.

Kuninkaalanrannan puistoalueen katualueeksi muuttuvalla osalla sijaitsee nykyisin ulkoilureitti. Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa. Yleiskaavan 2020 arvokkaan kulttuuriympäristön alueella katualueen laajennukset ovat vähäisiä. Alueen käyttötarkoitukseen ei tule merkittävää muutosta.

Ratikan rakentamisella on vain vähäinen vaikutus Keravanjoen rannan maiseman muuttumiseen. Suojeltu maisema-alue -merkintä ei ole kaava-alueella tarpeellinen, sillä kaava ei mahdollista sellaista rakentamista, jolla olisi vähäistä suurempia vaikutuksia maisemaan. Keravanjoen varren maisemalliset arvot on siten otettu huomioon kaavaratkaisussa.

Asemakaavaselostuksen tekstiä on tarkennettu Uusimaa-kaavaa 2050, Vantaan yleiskaavaa ja maisemallisia arvoja koskevilta osin.

Määräys alueen historian huomioimisesta katu- ja puistosuunnitelmia ja taiteen konsepteja laadittaessa ei ole tarpeen, sillä katu- ja puistosuunnittelua ohjataan jo laaditulla Ratikan Design Manualilla, jossa maisema, kaupunkikuva ja paikalliset erityispiirteet on otettu huomioon. Kaavaselostuksessa Ratikan Design Manual on nostettu ympäristön laatua koskeviin tavoitteisiin. Selostuksen luvussa 4.2 ”Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen” on mainittu, että Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota.

Uudenmaan ELY-keskus
Asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää meluesteen riittävän korkeuden ja sijainnin määrittelyä varten. Meluesteen likimääräinen korkeus tulisi merkitä kaavaan.

Vastine:
Ratikkahanke aiheuttaa alueella meluntorjuntatarpeen julkisivujen osalta. Meluselvityksessä on osoitettu kaksi metriä korkean meluseinän tarve kyseiseen paikkaan. Meluseinällä poistetaan ratikan vaikutus.

Kaavaan on lisätty meluesteen vähimmäiskorkeuteen liittyvä määräys. Meluesteen korkeus perustuu asemakaavatyön yhteydessä laadittuun ratikan meluselvitykseen, jonka mukaisesti noin kahden metrin korkuinen meluseinä riittää sisämelun ohjearvojen toteutumiseen. Meluesteiden sijainnit ja korkeudet määritellään tarkemmin ratikan katusuunnitelmissa. Rakennusten ulkovaipan äänieristävyyttä ei ole tarpeen mitata kaavatyön yhteydessä.

Uudenmaan liitto
Asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee päivittää.

Vastine:
Maakuntakaavaa koskeva teksti selostuksessa on päivitetty.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaavamuutoksen selostusta on täydennetty ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen piirustusteknisten tarkistuksien sekä saatujen lausuntojen perusteella. Kaavaselostusta on tarkennettu taloudellisia vaikutuksia koskevilta osin (luku 4.4.1) sekä saatujen lausuntojen perusteella Uusimaa-kaavaa 2050 ja Vantaan yleiskaavaa (luku 2.2.1) sekä maisemallisia arvoja (luku 2.1.2) koskevilta osin.

Kaavakartalla eritasoristeyksen merkintä on muutettu rautatien tasoristeys -merkinnäksi ja karttaan on tehty luo-alueen merkintää koskeva tekninen tarkistus. Kaavakarttaan lisättiin meluesteen vähimmäiskorkeutta koskeva määräys.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja 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 konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. 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 vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

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

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

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

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

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

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

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 ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan suuralueella. Jokiniemen kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

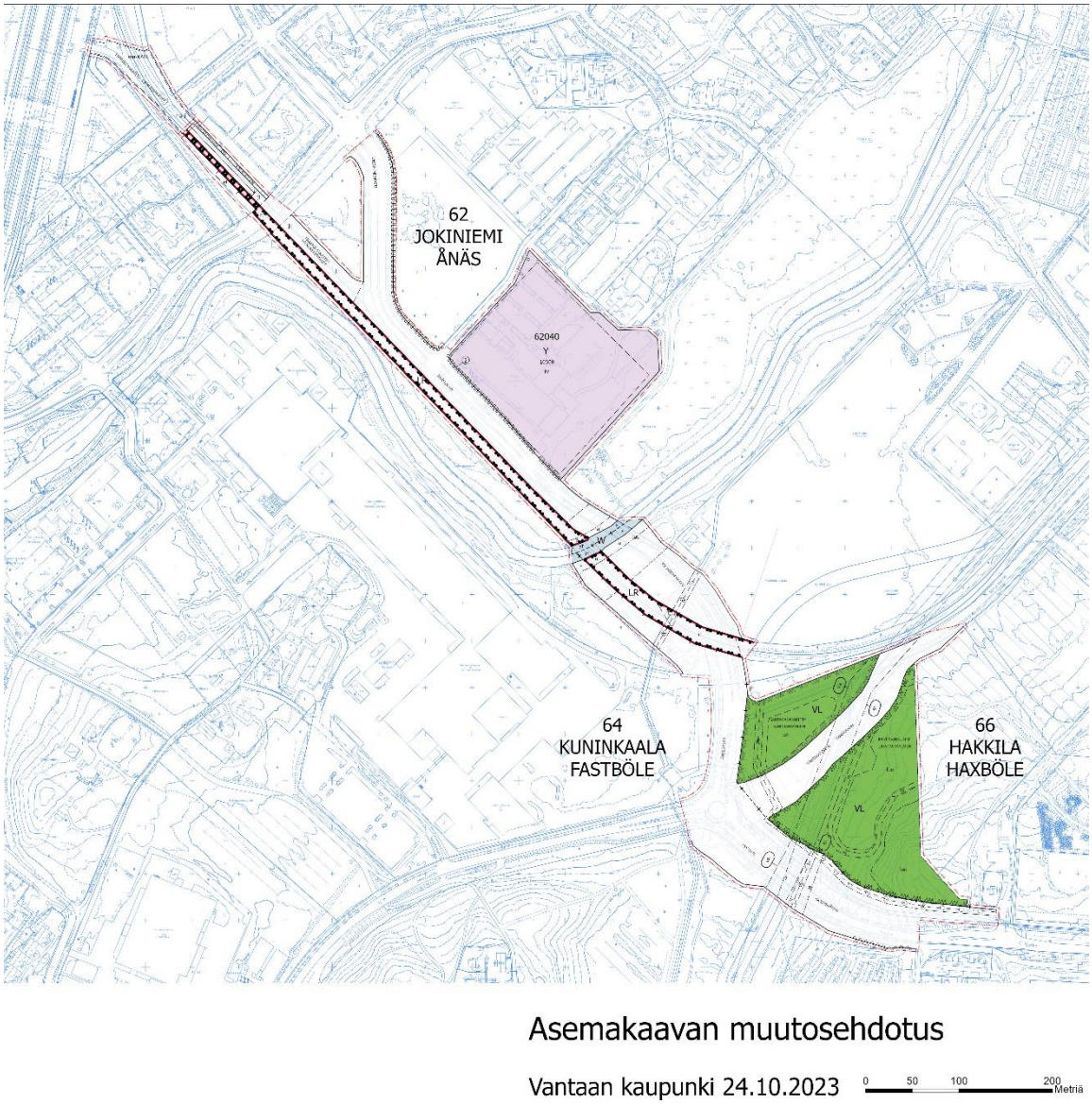
4.1 KAAVAN RAKENNE

Maanpäällisellä asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Jokiniemenkadulla, Kyytitiellä ja Väritehtaankadulla muuttamalla osia yleisten rakennusten korttelialueesta (Y-3), rautatiealueesta (LR), puistoalueista (VP) ja lähivirkistysalueista (VL) katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin. Nykyistä Santaradantien linjaa siirretään etelämmäksi ja Jokiniemenkadun sekä Lauri Korpisen kadun välille osoitetaan ratikan vaatimalle alalle uusi katualue, Tikkurilanraitio. Santaradantien pohjoispuolelle muodostuu uusi lähivirkistysalue, joka nimetään Santaradanniityksi.

Asemakaavan muutoksella muutetaan ajoliittymäkieltomerkintöjä korttelissa 62040. Y-3-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi Y-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Uusi tonttinumero on 2. Jokiniemenkadun jatkeeksi osoitetaan uusi katualue Tikkurilanraitio, joka varataan joukkoliikenteelle. Keravanjoen kohdalla alueen ylittävä katu -merkintä (yk) päivitetään vesialueen ylittävä katu tai ulkoilureitti -merkinnäksi (y). Keravanjolle ja sen ympäristön katualueelle osoitetaan luo/1-merkintä, joka turvaa Keravanjoen ekologisen yhteyden jatkuvuuden kadun kummallakin

puolella. Rautatiealueen erilaisten liikenneväylien tasoristeys -merkintä (t) päivitetään rautatien tasoristeykseksi (rt) Jokiniemenkadulla ja Tikkurilantiellä. Kyytitien eteläreunaan merkitään meluseinä. Kaavan eteläosan maakaasujohdolle varatun alueen osan linjaus siirretään. Kanervanummen lähivirkistysalueelle osoitetaan luontoselvityksen mukaiset luo-alueet ja ohjeellisen hulevesialtaan rajausta muutetaan vastaamaan katu- ja puistosuunnitelmia. Lisäksi Kanervanummen ohjeellisen ulkoilureitin linjaus muutetaan toteutuneen tilanteen mukaiseksi. Muilta osin alueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.

Maanalaisella asemakaavalla osoitetaan tilavaraus maanalaiselle kadulle (ma-KATU) ja joukkoliikennetunnelille (ma-jl). Maanalainen asemakaava sijoittuu Santaradan rautatiealueen (LR) ja Väritehtaankadun katualueen alle. Maanalaisen kaavan 621200ma -alueen osin maanpäällisiä alueita koskeviin voimassa oleviin asemakaavojen asemakaavamerkintöihin ja -määräyksiin ei tule muutoksia.



Kuva 28. Ote kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Asemakaavamuutoksessa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia.

Kaava-alueiden yhteenlaskettu pinta-ala on noin 13,9 ha. Maanpäällisen kaavan pinta-ala on 13,55 ha ja maanalaisen kaavan pinta-ala on noin 0,34 ha. Rakennusoikeutta on yhteensä 16 500 k-m².

Yleisten rakennusten korttelialuetta (Y) kaava-alueella on noin 2,8 ha. Rakennusoikeus on 16 500 k-m². Yleisten rakennusten korttelialue pienenee 360 m².

Liikennealueita on yhteensä 7,6 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta noin 2 ha.

Rautatiealueiden (LR) ala pienenee kaavamuutoksen myötä noin 3100 m².

Lähivirkistysalueiden (VL) ala pienenee kaavamuutoksen myötä noin 1 ha.

Puistoalueet (VP) ala pienenee kaavamuutoksen myötä noin 0,9 ha.

Maanalaisia tiloja on yhteensä 3 399 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, maanalaisten tilojen rakentamiseen, pohjaveden suojeluun, kaupunkikuvaan, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Kaavamääräyksissä on huomioitu työnaikaiset varotoimet maanalaisten tilojen rakentamisessa.

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

Maanpäällinen kaava osoittaa yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), lähivirkistysaluetta (VL), rautatiealuetta (LR), vesialuetta (W) ja katualueita. Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

Maanalainen kaava muodostuu maanalaisesta kadusta (ma-KATU) ja ohjeellisesta joukkoliikenteen tunnelista (ma-jl) Maanalaisen kaavan alueella maanpäällinen kaava jää ennalleen.

4.3.1 Maanpäällinen kaava 002456

Y, yleisten rakennusten korttelialue
Korttelialueen 62040 rajausta on tarkistettu ja tontista 2 osa Jokiniemenkadun puoleisesta sivusta muutetaan katualueeksi. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla. Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009).

VL, lähivirkistysalue

Kanervanummen lähivirkistysalueesta muutetaan osa Kyytitien ja Jokiniemenkadun puoleisesta sivusta kaduksi. Kanervanummen lähivirkistysalue jakautuu kahteen osaan Santaradantien linjauksen siirtymisen seurauksena. Pohjoisempi lähivirkistysalue nimetään Santaradanniityksi. Kyytitien kaasuputkenlinjausta muutetaan siten, että linjaus kulkee Kanervanummen ja Santaradanniityn etelä-länsireunaa pitkin.

LR, rautatiealue

Santaradan rautatiealue kapenee Jokiniemenkadun sekä Tikkurilanraition varrella. Tikkurilantie–Tikkurilanraitio-risteykseen ja Jokiniemenkadun risteykseen on osoitettu rautatien tasoristeykset.

W, vesialue

Keravanjoen vesialueen yli on osoitettu vesialueen ylittävä katu tai ulkoilureitti sekä vesialueen ylittävä rautatie -merkinnät. Lisäksi vesialue ja sen lähiympäristö on merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta erittäin merkittäväksi alueeksi. Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Tutkijanpellon ja Maarinojanpuiston virkistysalueilta Jokiniemenrannan ja Kuninkaalanrannan virkistysalueille on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla.

Katualue
Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022 julkaistujen katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Santaradantien linjausta siirretään etelämmäksi. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

4.3.2 Maanalainen kaava 621200ma

ma-KATU, maanalainen katu

Maanalaisella kaavalla osoitetaan joukkoliikenteen tunneliyhteys maanalaisella kadulla rautatiealueen ja Väritehtaankadun alitse. Maanalaista kaavaa koskien määrätään, että alueelle saa maanpintaan sijoittaa tarvittavia poistumisteihin ja ilmanvaihtoon tarvittavia rakennuksia, rakennelmia ja tiloja ja ne saavat ulottua korkeintaan 5 metriä maanpinnan yläpuolelle. Maanpäällisiin osiin on määrätty kaupunkikuvaan ja kulkuyhteyksiin liittyviä määräyksiä. Alueelle saa sijoittaa tunnelia palvelevat tekniset tilat, kuten pumppaamon ja muuntamot. Lisäksi on annettu työnaikaisiin varotoimiin, pelastusturvallisuuteen ja ympäristöolosuhteisiin liittyviä määräyksiä.

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 kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä 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 tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Tikkurilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 100 000 k-m^2. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

Kaavassa on osoitettu varaus meluesteelle Kyytitielle korttelin 64057 läheisyyteen. Melueste tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Sweco 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022*) perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia.

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



Kuva 29. Raidealueen esimerkkitoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).

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 asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

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

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

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

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

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

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

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

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

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

Virkistys

Kaavan toteuttaminen muuttaa osan Jokiniemenrannan puistoalueesta sekä Kanervanummen lähivirkistysalueesta katualueeksi. Jokiniemenrannan puistoalueen katualueeksi muuttuvalla osalla sijaitsee nykyisin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käytössä oleva polku. Kaduksi muuttuvalle alueelle sijoittuu raitiotie sekä kevyen liikenteen väylä, joten alueen käyttötarkoitukseen ei tule merkittävää muutosta.

Asemakaavamuutoksella siirretään Santaradantien liittymä Jokiniemenkadulta Kyytitielle, jolloin Santaradantien linjaus muuttuu katkaisten Kanervanummen lähivirkistysalueen kahteen osaan. Kanervanummella sijaitseviin ulkoilureitteihin ei kohdistu muutoksia.

Ratikan toteuttaminen parantaa yleisesti nykyisten virkistysalueiden saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Yleisten rakennusten korttelialueelle on lisätty määräys, jonka mukaan alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009).

Liikenne

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kyytitiellä, Jokiniemenkadulla, Heidehofintiellä sekä Väritehtaankadulla. Kyytitien ja Jokiniemenkadun liikenneympyrä muutetaan valo-ohjatuksi risteykseksi. Jokiniemenkadulla raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen eteläpuolella, Kyytitiellä raitiotie kulkee katualueen pohjoispuolella. Raitiotie vaihtaa kadun puolta Santaradantien-Heidehofintien risteyksen kohdalla.

Yleisten rakennusten korttelissa 62040 ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan siten, että liittymän paikka on osoitettu toteutuneen liittymän kohdalle.

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

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

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle korttelin 62040 kohdalle sijoittuu Jokiniemen pysäkki. Matka-ajat Jokiniemen pysäkiltä Lentoasemalle, Jumbolle, Tikkurilan asemalle sekä Mellunmäen metroasemalle on esitetty alla olevassa taulukossa.

Matka-aika ratikalla	Lentokenttä	Jumbo	Tikkurilan asema	Mellunmäen metroasema
Jokiniemi	30 min	18 min	2 min	21 min

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

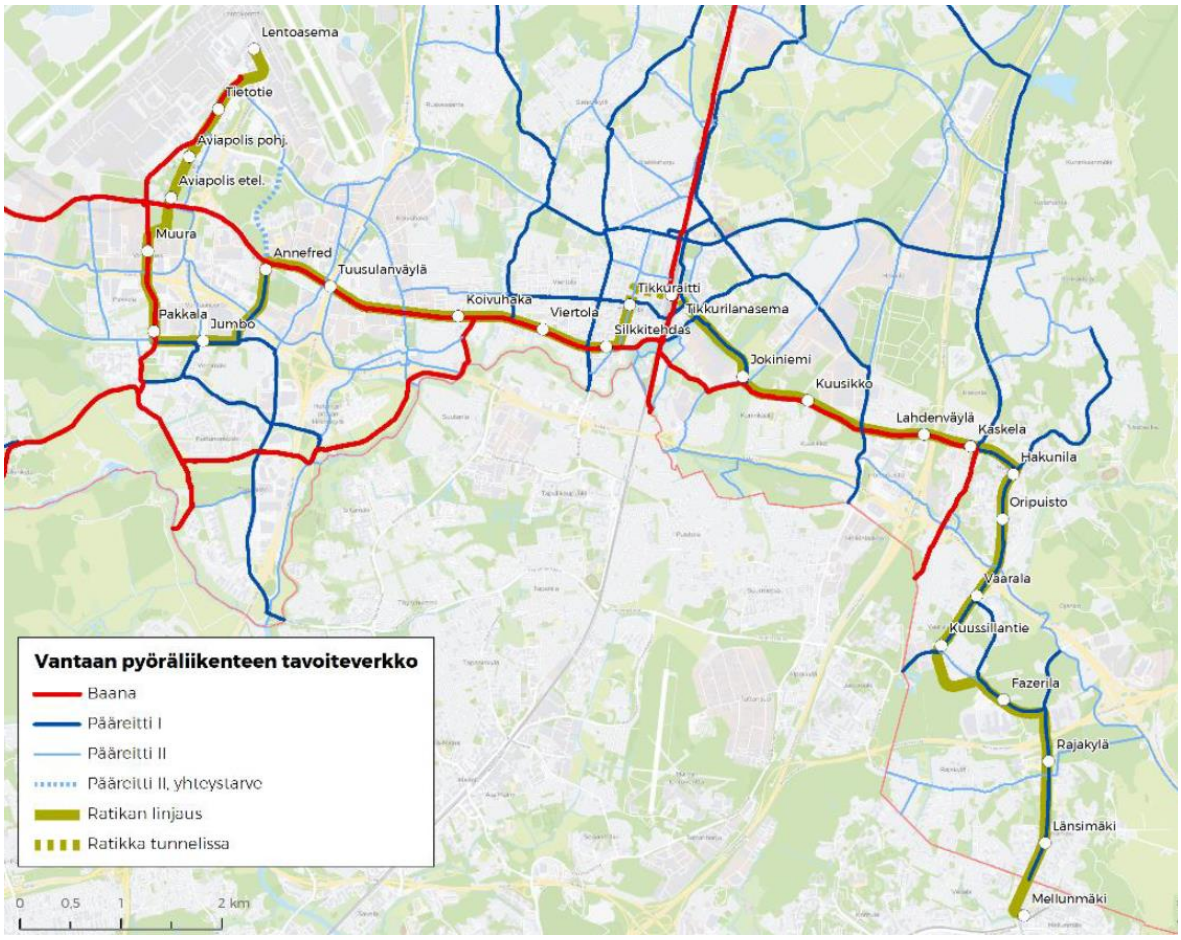
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen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

Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu 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 Kyytitien eteläpuolelle on määritelty pyöräilyn baana, joka mahdollistaa nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Katusuunnitelmaluonnosten mukaan Jokiniemen pysäkin yhteyteen on esitetty 30 paikkainen pyöräpysäköinti ja kaupunkipyöräasema.



Kuva 30. 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

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueella Jokiniemenkadulle, Väritehtaankadulle ja Kyytitielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi.

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

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

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

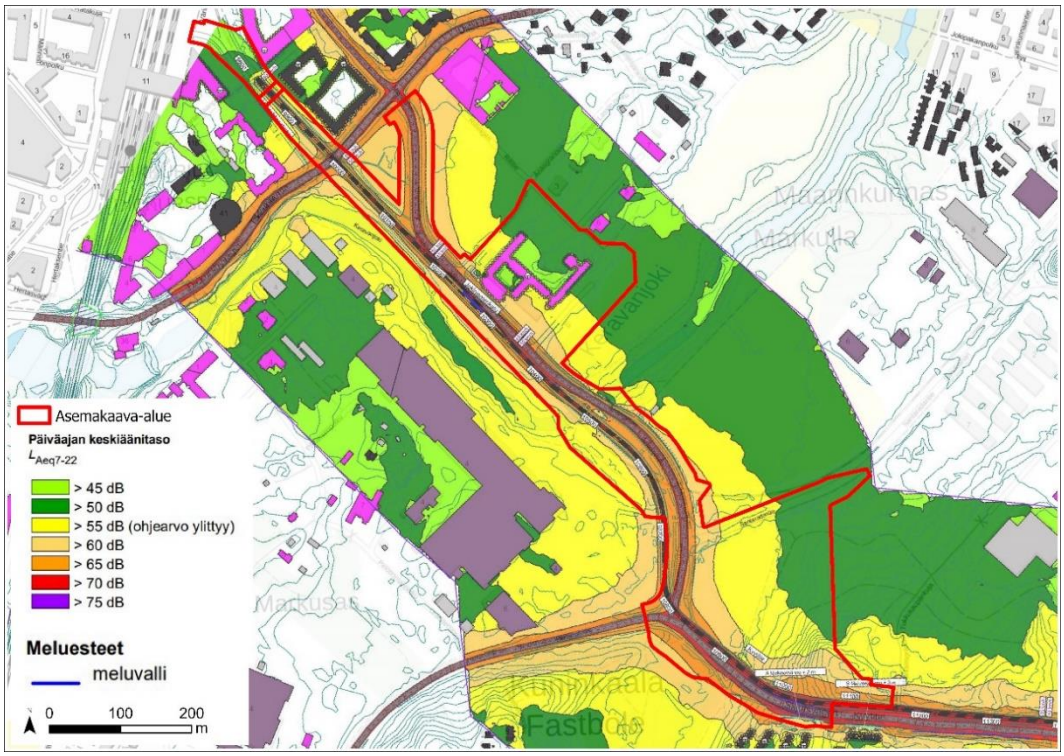
Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 1.3.2023 (Sitowise Oy). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Paaluvälillä 9800–10900 Väritehtaankadun ja Kyytitien välillä on kaksi umpikortteli-mallista asuinrakennusta (kortteli 62007), joiden julkisivuille kaavassa 002042 Jokiniemi annetut äänitasoerovaatimukset ovat riittävät, joten melulle altistuvia kohteita ei ole. Muut alueen rakennukset ovat liike- tai teollisuusrakennuksia. Ennustetilanteessa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 66 dB. Sisäpihojen oleskelualueilla yhteismelun päiväajan keskiäänitaso alittuu (on alle 45 dB). Raitioliikenteen aiheuttama suurimmat julkisivun keskiäänitasot päivällä 57 dB ja 52 dB yöllä. Suurin raitioliikenteen aiheuttama enimmäisäänitaso on 70 dB. Sisäpihojen oleskelualueilla raitioliikenteen päiväajan keskiäänitaso alittuu (on alle 35 dB).

Kyytitien eteläpuolella paaluvälillä 10900–11400 Heidehofintieltä Kanervatielle on rivi- ja omakotitaloja lähimmillään 20–35 metrin päässä Kyytitiestä. Ennustetilanteessa raitio- ja tieliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 66 dB. Ohjearvot oleskelualueilla ylittyvät osalla oleskelualueita. Raititiotien melu ei ylitä ohjearvoa asuinrakennusten oleskelupihoilla. Ennustetilanteessa raitioliikenteen melun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 57 dB ja enimmäisäänitaso (LAmax) 71 dB. Yhteismelu on noin 10 dB voimakkaampi kuin pelkkä raitiotienmelu. Hanke aiheuttaa kohteessa meluntorjuntatarpeen julkisivujen osalta. Sisämelun ohjearvot 35 dB ja 30 dB ylittyvät mutta enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB ei ylity, kun rakennusten oletetaan olevan tavanomaisia ja julkisivun äänitasoeron olevan siten 30 dB. Julkisivujen suojaksi esitetään meluseinää, jonka torjuntavaikutuksen ansiosta sisämelun ohjearvot eivät ylity. Kaavakarttaan on osoitettu varaus meluesteelle Kyytitielle. Meluesteen vähimmäiskorkeuden tulee olla kaksi metriä. Meluesteellä poistetaan ratikan vaikutus.



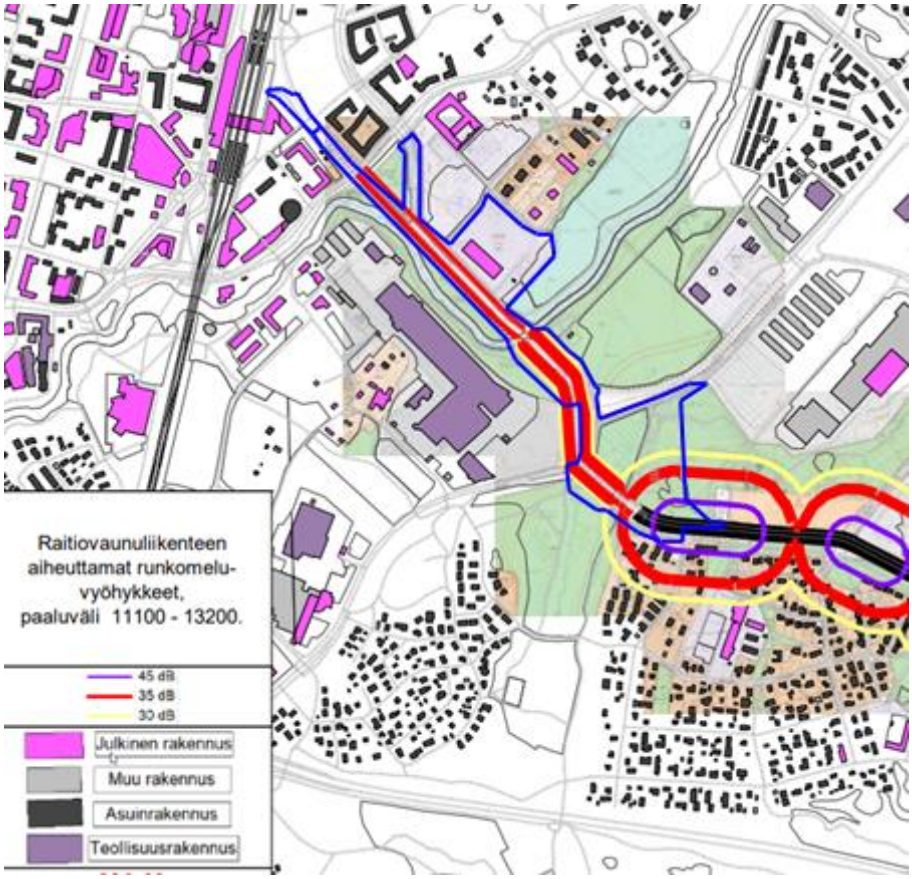
Kuva 31. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Tikkurilantiellä. (Sitowise 1.3.2023) Kaava-alue näkyy kuvassa punaisella rajattuna.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (*Sweco, 25.2.2022*) mukaan kaava-alueeseen ei kuulu rakennuksia, jotka sijoittuisivat runkomelun riskialueen (45 dB) välittömään läheisyyteen. Kuninkaalan alueella raitiotielinjaus sijoittuu kuitenkin paikoitellen kallioalueelle ja raitiovaunujen aiheuttaman 35 dB runkomeluvyöhykkeen arvioidaan ulottuvan noin 115 metrin etäisyydelle uloimmasta raiteesta.

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

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



Kuva 32. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Jokiniemenkadulla ja Kyytitiellä. Kaava-alueen rajaus on esitetty sinisellä. (WSP & Afry, 18.1.2023)

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla *(Sweco, 23.5.2022).*

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

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

*Kuva 33. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.*

Ilmanlaatu

Kaava-alueen yleisten rakennustenkorttelissa määrätään koneellisten ilmanvaihtojärjestelmien asentamisesta. Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä.

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

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen *(Golder Associates Oy 2020)* mukaan kaava-alueelle ei sijoitu pilaantuneiden maiden korttelialueita. Kanervanummen virkistysalueella saattaa sijaita pilaantuneita maa-alueita läheisten varastoalueiden takia, jonka takia virkistysalueille on annettu määräys maaperän pilaantuneisuuden selvittämisestä ja puhdistamisesta.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Keravanjokeen aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

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

Katusuunnitelmaluonnoksissa (*Sweco 7.10.2021, 30.3.2022 ja 30.9.2022*) katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen katuvihreän määrä vähenee Kyytitien ja Jokiniemenkadun varrelta. Santaradantien uudelleenlinjaus katkaisee Kanervanummen virkistysalueen kahteen osaan. Nykyinen Santaradan katualue muutetaan kaava-alueen alueella uudeksi virkistysalueeksi. Kanervanummen virkistysalueelle on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä alueita. Keravanjoen ympäristöön on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävä alue sekä ekologinen yhteys.

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. Kaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia. Kokonaisuudessaan kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.
Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varteen istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mahdollista. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

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

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

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

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja

kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

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

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

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

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa 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 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-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 tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaavamuutosalueelle sijoittuu uusi virkistysalue, joka nimetään Santaradanniityksi / Sandbansängen. Heidehofintien risteyksestä itään katualue nimetään Kyytitieksi. Tikkurilantieltä itään Jokiniemenkadulle ulottuva uusi katualue nimetään Tikkurilanraitioksi. Maanalainen katu nimetään Tikkurilanraitioksi.

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:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Petra Linnasaari	suunnitteluinsinööri
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Helena Muukkonen	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 24. päivänä lokakuuta 2023

Marjaana Yläjääski	Tea Taponen
aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	16.03.2023
Kaavan nimi	002456 Vantaan ratikka Jokiniemi 62 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	13,5510	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	13,5510

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**13,5510**	**100,0**	**16500**	**0,12**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	2,7923	20,6	16500	0,59	-0,0360	0
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	3,0174	22,3	0		-1,9926	0
R yhteensä						
L yhteensä	7,6172	56,2	0		2,0286	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	0,1241	0,9	0		0,0000	0

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**13,5510**	**100,0**	**16500**	**0,12**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	2,7923	20,6	16500	0,59	-0,0360	0
Y	2,7923	100,0	16500	0,59	-0,0360	0
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	3,0174	22,3	0		-1,9926	0
VP	0,0000		0		-0,9251	0
VL	3,0174	100,0	0		-1,0675	0
R yhteensä						
L yhteensä	7,6172	56,2	0		2,0286	0
Kadut	6,4465	84,6	0		2,3389	0
Kev.liik.kadut	0,0431	0,6	0		0,0000	0
LR	1,1276	14,8	0		-0,3103	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä	0,1241	0,9	0		0,0000	0
W	0,1241	100,0	0		0,0000	0

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	17.03.2023
Kaavan nimi	621200ma Vantaan ratikka Jokiniemi 62 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	23.11.2020
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092621200ma
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]		**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	0,3399
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,3399	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3399**		**0**		**0,3399**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,3399	100,0	0		0,3399	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

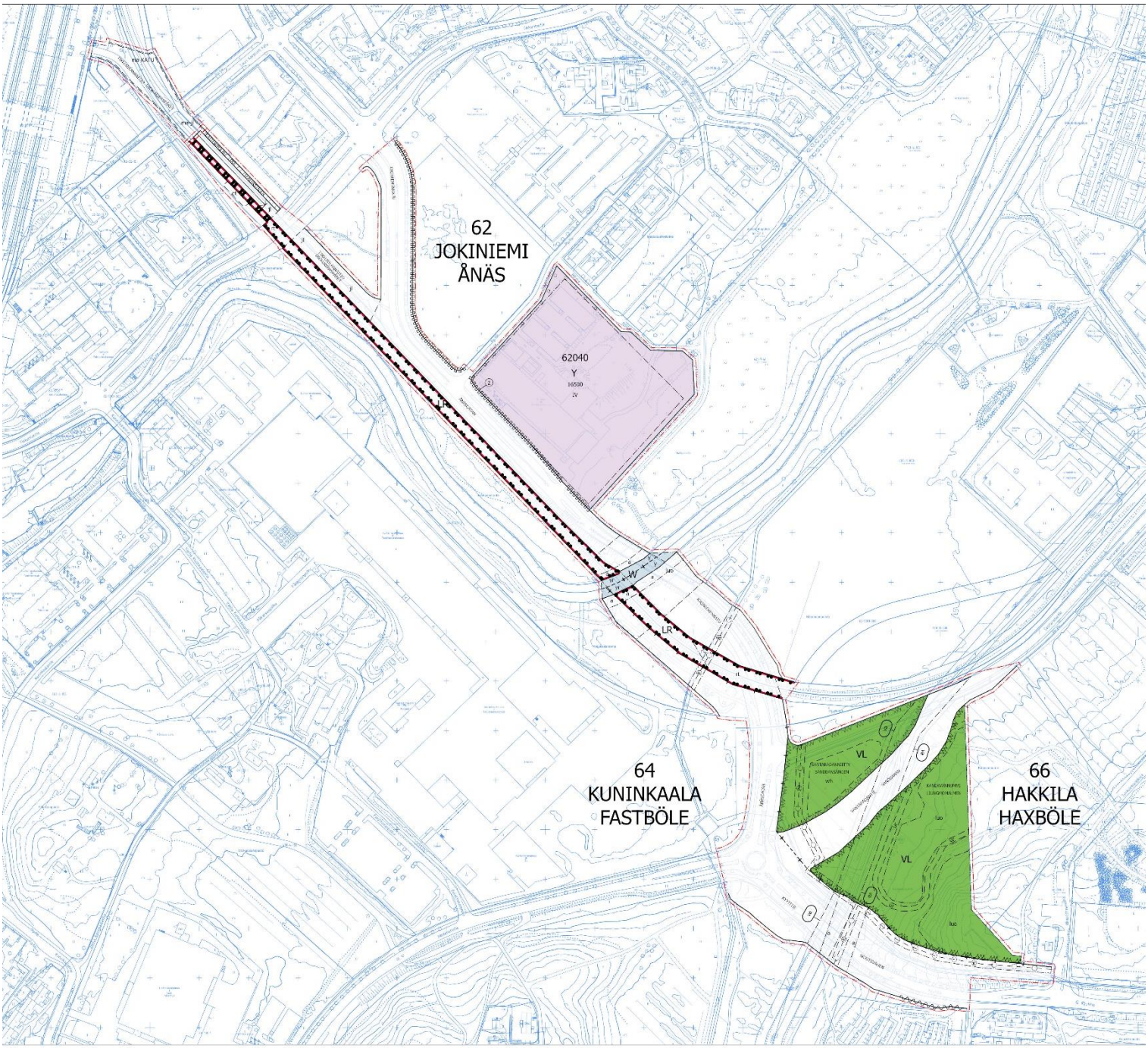
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3073**			**0,3073**	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3399**		**0**		**0,3399**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,3399	100,0	0		0,3399	0
ma-KATU	0,3399	100,0	0		0,3399	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

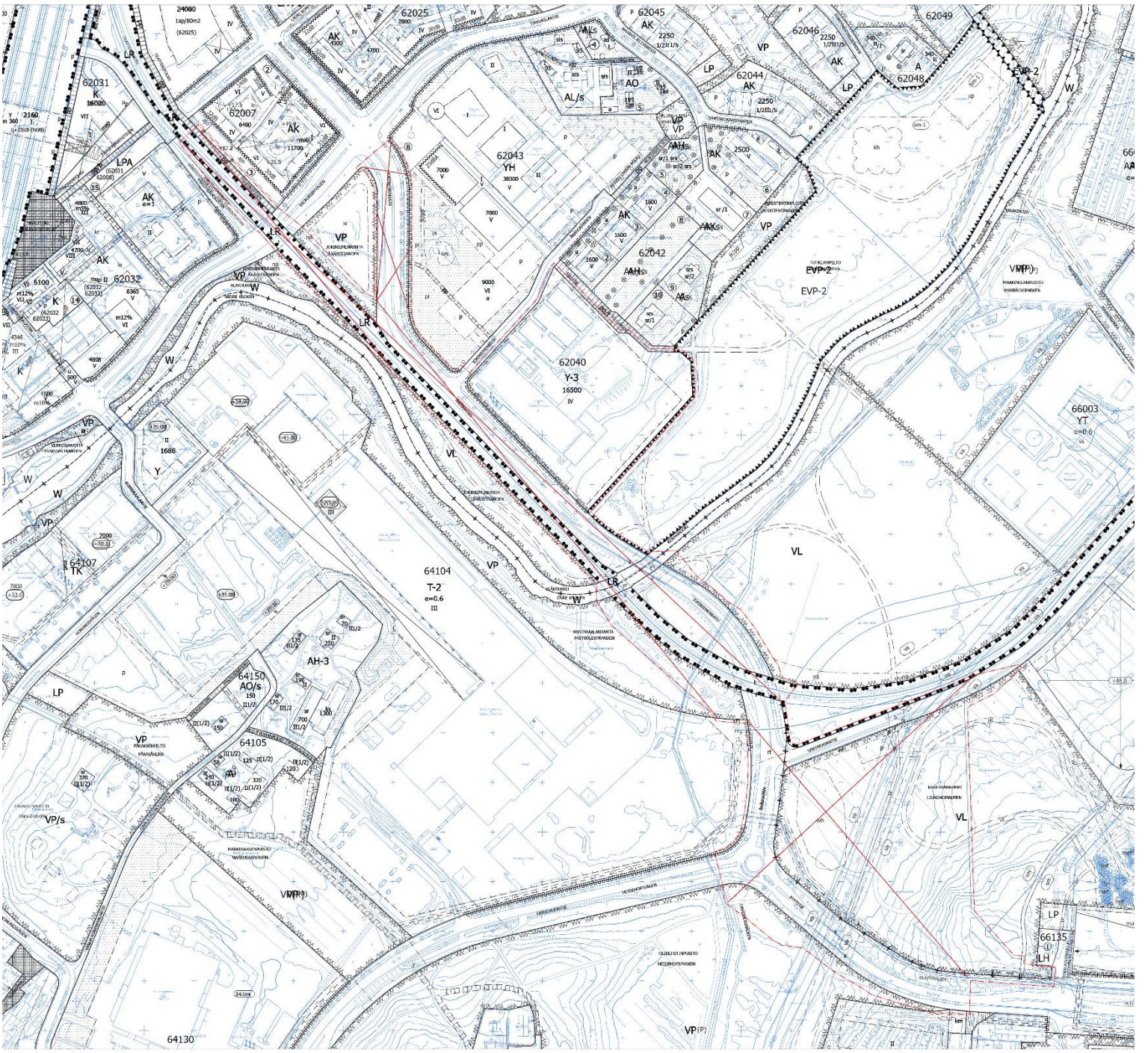
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3073**			**0,3073**	
ma-jl	0,3073	100,0		0,3073	



Asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki 24.10.2023

0 50 100 200 Metriä



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 24.10.2023

0 50 100 200 Metri

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002456 621200ma	24.10.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Jokiniemi

Asemakaavan muutos

Kaupunginosa 62, JOKINIEMI

Kortteli 62040 sekä rautatie-, vesi- ja katualueet.

Kaupunginosa 64, KUNINKAALA

Vesi- ja katualueet.

Kaupunginosa 66, HAKKILA

Rautatie-, vesi-, virkistys- ja katualueet.

Maanalainen asemakaava

Maanalainen katu.

Tonttijaon muutos

Kortteli 62040

1:2000

Vanda stad

Vandaspåran: Ånäs

Ändring av detaljplanen

Stadsdel 62, ÅNÄS

Kvarter 62040 samt järnväg-, vatten- och gatuområden.

Stadsdel 64, FASTBÖLE

Vatten- och gatuområden.

Stadsdel 66, HAXBÖLE

Järnvägs-, vatten-, rekreations- och gatuområden.

Underjordisk detaljplan

Underjordisk gata.

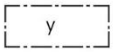
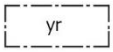
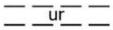
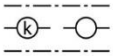
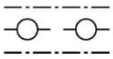
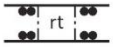
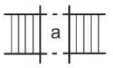
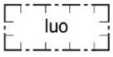
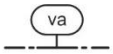
Ändring av tomtindelningen

Kvarter 62040

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
Y **Yleisten rakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för allmänna byggnader.**
Alueelle saa rakentaa tutkimustoimintaa palvelevia rakennuksia.	I området får byggas byggnader för forskningsverksamhet.
Alueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja.	I området får byggas för byggnadens skötsel nödvändiga bostäder.
Jokiniementien puoleisten, niitä 50 metriä lähempänä sijaitsevien asuinhuoneiden, keittiötä lukuun ottamatta, ulkokuoren ääneneristyksen lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan tulee olla vähintään 30 dB sekä toimistojen osalta 25 dB.	I bostäder mot Ånäsvägen på närmare än 50 meter ska bostadsrummens, förutom kokets, ytterhölje ha till minst 30 dB samt angående kontor 25 dB uppgående ljudisoleringsförmåga mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller.
Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.	Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.
Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009).	Området är en del av en bebyggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse (RKY 2009).
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Bilplatsernas minimiantal:
- Asunnot 1 ap/80 k-m², kuitenkin vähintään autopaikka asuntoa kohti	- Bostäder 1 bp/80 m²-vy, dock minst en bilplats per bostad
- Tutkimustoimintaa palvelevat tilat 1 ap/100 k-m²	- Utrymme för forskningsverksamhet 1 bp/100 m²-vy
- Toimistot 1 ap/60 k-m²	- Kontor 1 bp/60 m²-vy
- Varastot 1 ap/120 k-m²	- Lager 1 bp/120 m²-vy
VL **Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
Ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä tulee maaperä tarvittaessa tutkia ja mahdollinen pilaantunut maaperä puhdistaa.	Innan byggnadsarbetena inleds ska jordmånen vid behov undersökas och eventuell förorenad jord ska renas.
Katujen luiskat saavat ulottua VL-alueille.	Gatornas ramper får sträcka sig in på VL-områden.
Kortteli- tai katualueita VL-alueista erottavien tukimuurien perustuksia saa ulottaa VL-alueille.	Grundläggningen till stödmurar som avgränsar kvarters- eller gatuområden från VL-områden får sträcka sig in på VL-områden.
Istutuksissa käytetään mäntyä ja niiden yhteyteen sopivia pensaita ja jaloja lehtipuita.	I planteringarna används tallar samt sådana buskar och ädla löviträd som passa ihop med tallarna.

LR	**Rautatiealue.**	**Järnvägsområde.**
W	**Vesialue.**	**Vattenområde.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
2	**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.**
62	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
JOKI	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
62040	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
JOKINIEMENKATU	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
16500	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
et	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
	Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.
	Ohjeellinen maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.	**Riktgivande körramp som leder till underjordiska utrymmen.**
	Mikäli tunneliin johtava ajoluiska katetaan, tulee katoksessa olla kasvillisuuskatto. Rakennelman tulee antaa kevyt ja valoisa vaikutelma.	Ifall körrampen som leder till tunneln övertäcks, ska den övertäckas med ett gröntak. Konstruktionen ska ge ett lätt och ljust intryck.
	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	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.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
jl	**Ohjeellinen joukkoliikenteelle varattu alueen osa.**	**Riktgivande del av område reserverad för kollektivtrafik.**
ma-KATU	**Maanalainen katu.**	**Underjordisk gata.**
ma-jl	**Ohjeellinen maanalainen tila joukkoliikennetunnelia varten.**	**Riktgivande underjordiskt utrymme för offentlig trafikled.**
	Alueelle saa maanpintaan sijoittaa tarvittavat poistumisteihin ja ilmanvaihtoon liittyvät rakennukset, rakennelmat ja tekniset tilat.	Byggnader, konstruktioner och tekniska utrymmen som behövs i anslutning till utrymningsvägar och ventilation får placeras på markytan i området.
	Alueelle saa sijoittaa maanpinnalle rakennettavaan rakennukseen maanalaisista tiloista johtavat poistumistiet ja ilmanvaihtokuilun sekä näihin liittyvät teknilliset tilat suojavyöhykkeineen.	Utrymningsvägar som leder upp från de underjordiska utrymmena till den byggnad som uppförs på markytan och ett ventilationsschakt och tillhörande tekniska utrymmen med skyddszoner får placeras i området.
	Rakennukset ja rakennelmat saavat ulottua korkeintaan 5 metriä maanpinnan yläpuolelle.	Byggnaderna och anordningarna får sträcka sig högst 5 meter ovanför markytan.

	Alueelle saa sijoittaa tunnelia palvelevat tekniset tilat, kuten pumppaamon ja muuntamot suojavyöhykkeineen.	Tekniska utrymmen som betjänar tunneln, som ett pumpverk och transformatorstationer med skyddszoner, får placeras i området.
	Tunnelin suunnittelussa on otettava huomioon viereisten rakennusten perustukset sekä katualueelle sijoitettava kunnallistekniikka.	Vid planeringen av tunneln ska man beakta de intilliggande byggnadernas grunder och kommunaltekniken som placeras i gatuområdet.
	**Vesialueen ylittävä katu tai ulkoilureitti.**	**Gata eller friluftsled över vattenområde.**
	**Alueen ylittävä rautatie.**	**Järnväg över område.**
	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	**Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.**	**För naturgasledning reserverad del av område.**
	**Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.**	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	**Rautatien tasoristeys.**	**Plankorsning med järnväg.**
	**Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.**	**Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.**
	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
	**Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.**	**Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.**
	Puustoa on säilytettävä tai uudistettava siten, että ekologinen yhteys viheralueilla säilyy puustoisena.	Trädbeståndet ska bevaras eller förnyas på ett sådant sätt att den ekologiska förbindelsen i grönområdena förblir trädbevuxen.
	Ekologisen yhteyden jatkuvuus katualueen yli Tutkijanpellon ja Maarinojanpuiston virkistysalueilta Jokiniemenrannan ja Kuninkaalanrarannan virkistysalueille on turvattava kasvillisuuden säilyttämisen tai istuttamisen avulla.	Kontinuitet av ekologiska förbindelsen gatan från Forskaråkerns och Marbäcksparkens rekreationsområden till Ånässtrandens och Fastbölestrandens rekreationsområden ska säkerställas genom bevarande eller plantering av växtlighet.
	**Vaara-alue.**	**Faroområde.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som skall bevaras/planteras.**
	**Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.**	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
	Merkintä, jonka osoittamalle likimääräiselle kohdalle tulee toteuttaa liikennemelulta suojaava este.	**Beteckning som anger den ungefärliga platsen där en bullerskärm som skyddar mot trafikbuller ska byggas.**
	Meluesteiden vähimmäiskorkeuksien tulee olla kaksi metriä.	Bullerskydden bör vara minst två meter höga.
	Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi.	Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller stadsbildsmässigt en hög nivå.
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
	**Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.**	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	YLEISET MÄÄRÄYKSET	ALMÄNNA BESTÄMMELSER
	KAUPUNKIKUVA	STADSBILDEN
	Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.	Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.
	Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.	Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.
	TYÖNAIKAISET VAROTOIMET Maanalaiset tilat on sijoitettava, kaivettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille tai muille maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostoille, eikä haittaa tai vahinkoa junaradalle tai sen laitteille.	ARBETSTIDA SKYDDSÅTGÄRDER Underjordiska utrymmen ska placeras, grävas, schaktas och förstärkas på ett sådant sätt att de eller byggandet av dem inte orsakar skador på byggnader eller andra underjordiska utrymmen, konstruktioner eller vattenledningsnät, och inte stör eller skadar järnvägen eller dess utrustning.

Maanalaisten tilojen yläpuolella olevilla korttelialueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta vahinkoa maanalaisille tiloille tai rakenteille.

Vid byggande eller schaktning i kvartersområden ovanför underjordiska utrymmen ska de underjordiska utrymmenas läge och konstruktionernas skyddsavstånd beaktas för att inte skada de underjordiska utrymmena eller konstruktionerna.

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

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

Junaradan läheisyydessä kaivettaessa tai louhittaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta.

Särskild försiktighet ska iakttas vid grävning eller schaktning i närheten av järnvägen.

Maanalaiset tilat tulee rakentaa siten, ettei rakentaminen ja käyttö alenna orsi- eikä pohjaveden pintaa eikä muuta orsi- ja pohjaveden virtausolosuhteita.

Underjordiska utrymmen ska byggas på ett sådant sätt att byggandet och användningen inte minskar det hängande grundvattnets eller grundvattnets yta eller förändrar det hängande grundvattnets och grundvattnets flödesförhållanden.

PELASTUSTURVALLISUUS

Maanalaisten tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla.

Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilymisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.

Rakennettaessa maanalaisia tiloja olemassa olevien tilojen kautta tulee olemassa olevien tilojen käytön henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso turvata työn aikana.

RÄDDNINGSSÄKERHET

De underjordiska utrymmenas utgångar och räddningsvägar till markytan ska planeras och verkställas på ett sätt som godkänts av räddningsmyndigheterna.

Innan det beviljas tillstånd för byggande eller schaktning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningsnivån också bibehålls i utrymmen som ligger utanför tillståndsområdet då det underjordiska utrymmet står i anslutning till dem.

Då byggandet av underjordiska utrymmen genomförs via redan existerande utrymmen ska personsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivån för användningen av de befintliga utrymmena säkerställas under arbetets gång.

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET

Tunneliin liittyvät äänilähteet (ilmanvaihtolaitteet, kompressorit yms.) tulee suunnitella siten, että niiden aiheuttama melu ei ylitä ympäristöministeriön asetuksessa rakennusten ääniympäristöstä (796/2017) annettuja raja-arvoja.

Ennen rakennusluvan myöntämistä luvan hakijan on esitettävä hyväksyttävät suunnitelmat maaperän, kallion sekä rakennusten ja rakenteiden liikkeiden ja tärinöiden seurannasta.

Ennen rakennusluvan myöntämistä tulee laatia pohjarakennus- ja ympäristöseurantasuunnitelma, jolla turvataan orsi- ja pohjaveden laatu sekä pinta nykyisellään sekä maa- ja kallioperässä virtaavan veden virtausolosuhteiden säilyminen.

Suunnittelussa ja rakentamisessa kallion pintaosien vettä johtavilla heikkousvyöhykkeillä on noudatettava erityistä varovaisuutta.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.

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

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Ljudkällor i anslutning till tunneln (ventilationsanordningar, kompressorer o.dyl.) ska planeras så att bullret som alstras av dem inte överskrider gränsvärdena för ljudmiljön i byggnader i miljöministeriets förordning (796/2017).

Innan bygglov beviljas ska sökanden lämna in godkända planer för uppföljning av rörelser och vibrationer i mark, berg och byggnader och konstruktioner.

Innan bygglov beviljas ska en grundbyggnads- och miljöövervakningsplan utarbetas för att säkerställa att det hängande grundvattnets och grundvattnets kvalitet och vattenyta bibehålls och att flödesförhållandena hos det vatten som rinner i marken och berggrunden bevaras.

Särskild försiktighet ska iakttas vid planering och byggande i vattenförande skölar i bergets ytdelar.

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.

Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.

KOLMIULOTTEINEN KIINTEISTÖ

Kaava-alueelle voidaan muodostaa maanalaisia kiinteistöjä.

TREDIMENSIONELL FASTIGHET

Underjordiska fastigheter kan bildas i planområdet.

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

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus MYL, TTA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS JA MAANALAINEN ASEMAKAAVAEHDOTUS
002456 ja 621200ma
Vantaan ratikka: Jokiniemi
LAUSUNNOT JA VASTINEET
24.10.2023

Kaupunginhallitus 8.5.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta ja maanalaisesta asemakaavaehdotuksesta **002456 ja 621200ma** / **Vantaan ratikka: Jokiniemi**. Lausuntoja pyydettiin 17 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 31.5.2023 Vantaan Energia	Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.	Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 8.6.2023 Tukes	Kaavamuutosalue sijaitsee laajamittaista vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavan kohteen välittömässä läheisyydessä. Kaavoituksessa on huomioitava, että yhteiskunnan kannalta merkittävän infrastruktuurin tullessa lähemmäksi tehdasalueita, voi yritysten toiminnan laajenemismahdollisuudet heikentyä vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin osalta. Tukesin näkemyksen mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella.	Tikkurila Oyj:tä on kuultu kaavatyön aikana MRL 62 §:n sekä MRA 30 §:n mukaisesti. Kaavassa on annettu sisäilman laatuun liittyvä määräys yleisten rakennusten korttelialueelle; Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 19.6.2023 Väylävirasto	Lauri Korpisen kadun tasoristeyksen kohdalla Tikkurila – Hakkila -rata sijoittuu voimassa olevan asemakaavan mukaiselle katualueelle. Laadittavassa asemakaavassa rautatiealueen tulee kaikkineen rakenteineen sijoittua rautatiealueen puolelle.	Maanpäällisen asemakaavan muutosehdotuksen nro 002456 alue ei ulotu Lauri Korpisen kadun tasoristeyksen alueelle. Tikkurilantie–Tikkurilanraitio-risteyksen eritasoristeyksen kaavamerkintä on korvattu rautatien tasoristeys -merkinnällä.

	Asemakaavan muutosluonnoksessa on Tikkurilantien ja Jokiniementien nykyisten tasoristeysten kohdalle osoitettu eritasoristeykset. Mikäli kyseisiä katuja ei ole tarkoitus toteuttaa tulevaisuudessa radan kanssa eritasoon, tulee kyseisiä kaavamerkintöjä vielä tarkistaa. Muussa tapauksessa eritasoratkaisujen toteutettavuus ja niiden vaatimat tilavaraukset tulee selvittää kaavatyön yhteydessä.	
NRO 4, 19.6.2023 HSY	Asemakaavan muutosalueella on laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Lähivirkistysalueilla (VL) sijaitsee nykyisiä vesihuoltolinjoja, joita varten ei ole asemakaavaan merkitty johtokujaa. Mikäli katsotaan tarpeelliseksi, tulee niitä varten lisätä johtokuja.	Vesihuoltoverkosto on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Vesihuollon linjoille ei ole tarpeen osoittaa johtokujaa kaavassa, sillä ne sijaitsevat yleiseksi alueeksi kaavoitetulla alueella, jolle ei ole suunniteltu rakentamista, joka haittaisi tai estäisi johtokujan sijoittumista. Ei toimenpiteitä.
NRO 5, 22.6.2023 HSL	HSL lausui, että alueen joukkoliikenteen pysäkeille johtavien reittien turvallisuus, sujuvuus sekä esteettömyys tulee varmistaa, ja otti lausunnossaan kantaa pyöräpysäköinnin laatuun, tilavarauksiin ja määrään. HSL totesi, että myös kestävän liikkumisen tulevaisuuteen, kuten sähköpyörien lataamiseen ja kuormapyörienkin liityntäpysäköintiin, olisi hyvä varautua riittävin tilavarauksin. Lisäksi lausunnossa todettiin, että tarkemmassa suunnittelussa on hyvä varmistaa laitekaapeleiden käyttötarve ja sijainnit HSL:ltä, ja että *Santaradantie välillä Jokiniemenkatu-Kanervannummi*	Katualueen toimintojen tilavaraukset on tutkittu ratikan katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaavaehdotuksessa on huomioitu ratikan katualueen tilavaraukset. Katualueen toteutus suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Katusuunnitelmissa otetaan kantaa muun muassa pyöräpysäköintiin sekä kevyen liikenteen kulkuyhteyksiin ja esteettömyyteen. Myös mahdolliset ajouratarkastelut laaditaan katusuunnittelun yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

	-katusuunnitelmasta 58711-1 tulisi tutkia ajouratarkastelun avulla, ettei bussin peränylitys osu katokseen tai matkustajiin.	
NRO 6, 22.6.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön aluerajausta tullaan luultavasti pienentämään, kun RKY-inventointia ajantasaistetaan. Maiseman kannalta maakunnallisesti merkittäviin / yleiskaavan kulttuuriympäristön merkittäviin alueisiin liittyvät kaavamerkinnät tulisi siirtää myös asemakaavan tasolle. Arvoalueet tulee mainita kaavaselostuksessa. Kaavaselostuksen yleiskaavaa käsittelevää kappaletta tulisi täydentää yleiskaavan Suuren rantatien merkintään liittyvän määräyksen osalta. Jokiniemen Muinaispuistoa on esitetty valtakunnallisesti arvokkaaksi arkeologiseksi kohteeksi. Alueen historian esiintuomisesta tulisi määrätä asemakaavatasolla ja taata, että alueen rikas historia tulisi huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia ja taiteen konsepteja laadittaessa.	Alueella voimassa olevassa asemakaavassa osoitetut katu- ja rautatiealueet sekä yleisten rakennusten korttelialue ovat jo nykyisellään maisemaltaan muuttuneita. Kuninkaalanrannan puistoalueen katualueeksi muuttuvalla osalla sijaitsee nykyisin ulkoilureitti. Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa. Yleiskaavan 2020 arvokkaan kulttuuriympäristön alueella katualueen laajennukset ovat vähäisiä. Alueen käyttötarkoitukseen ei tule merkittävää muutosta. Ratikan rakentamisella on vain vähäinen vaikutus Keravanjoen rannan maiseman muuttumiseen. Suojeltu maisema-alue -merkintä ei ole kaava-alueella tarpeellinen, sillä kaava ei mahdollista sellaista rakentamista, jolla olisi vähäistä suurempia vaikutuksia maisemaan. Keravanjoen varren maisemalliset arvot on siten otettu huomioon kaavaratkaisussa. Asemakaavaselostuksen tekstiä on tarkennettu Uusimaa-kaavaa 2050, Vantaan yleiskaavaa ja maisemallisia arvoja koskevilta osin. Määräys alueen historian huomioimisesta katu- ja puistosuunnitelmia ja taiteen konsepteja laadittaessa ei ole tarpeen, sillä katu- ja puistosuunnittelua ohjataan jo laaditulla Ratikan Design Manualilla, jossa maisema, kaupunkikuva ja paikalliset

		erityispiirteet on otettu huomioon. Kaavaselostuksessa Ratikan Design Manual on nostettu ympäristön laatua koskeviin tavoitteisiin. Selostuksen luvussa 4.2 ”Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen” on mainittu, että Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota.
NRO 7, 26.6.2023 Uudenmaan ELY-keskus	Asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää meluesteen riittävän korkeuden ja sijainnin määrittelyä varten. Meluesteen likimääräinen korkeus tulisi merkitä kaavaan.	Ratikkahanke aiheuttaa alueella meluntorjuntatarpeen julkisivujen osalta. Meluselvityksessä on osoitettu kaksi metriä korkean meluseinän tarve kyseiseen paikkaan. Meluseinällä poistetaan ratikan vaikutus. Kaavaan on lisätty meluesteen vähimmäiskorkeuteen liittyvä määräys. Meluesteen korkeus perustuu asemakaavatyön yhteydessä laadittuun ratikan meluselvitykseen, jonka mukaisesti noin kahden metrin korkuinen meluseinä riittää sisämelun ohjearvojen toteutumiseen. Meluesteiden sijainnit ja korkeudet määritellään tarkemmin ratikan katusuunnitelmissa. Rakennusten ulkovaipan äänieristävyyttä ei ole tarpeen mitata kaavatyön yhteydessä.
NRO 8, 26.6.2023 Uudenmaan liitto	Asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee päivittää.	Maakuntakaavaa koskeva teksti selostuksessa on päivitetty.

NRO 1
Vantaan Energia, 31.5.2023

Lausunto:
Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Suurjänniteilmajohdot sijaitsevat karttaliitteen 3 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 4a-c).

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), 8.6.2023

Lausunto:
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut yllä mainittuun lausuntopyyntöönne. Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kyytitiellä, Jokiniemenkadulla ja Väritehtaankadulla. Asemakaavamuutoksella muutetaan tutkimustoimintaa palvelevien yleisten rakennusten korttelialuetta (Y-3), rautatiealuetta (LR) sekä virkistysaluetta (VL) osin katualueeksi.

Kaavamuutosalue sijaitsee Tukesin valvonnassa olevan laajamittaista vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavan kohteen (Tikkurila Oyj) välittömässä läheisyydessä. Kohde on turvallisuusselvityslaitos ja kohteen konsultointivyöhyke on 1 km.

Laitoksella varastoidaan ja käsitellään merkittäviä määriä palavia nesteitä. Palavia nesteitä on varastoituna laitoksen sisätiloihin ja ulkona sijaitseville säiliöfarmeille. Merkittävimmäksi suuronnettomuusriskiksi on tunnistettu tulipalo. Suurpalotilanteessa myrkyllisiä savukaasuja voi levitä myös kaavamuutosalueelle ja suurpalo voi aiheuttaa haittaa lähialueen joukkoliikenteelle. Mallinnusten perusteella tulipalon lämpösäteilyvaikutukset eivät ulotu kaavamuutosalueelle, vaan jäävät tehdasalueen sisäpuolelle.

Kaavoituksessa on huomioitava, että yhteiskunnan kannalta merkittävän infrastruktuurin tullessa lähemmäksi tehdasalueita, voi yritysten toiminnan laajenemismahdollisuudet heikentyä vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin osalta.

Tukesin näkemyksen mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella.

Vastine:
Tikkurila Oyj:tä on kuultu kaavatyön aikana MRL 62 §:n sekä MRA 30 §:n mukaisesti.

Kaavassa on annettu sisäilman laatuun liittyvä määräys yleisten rakennusten korttelialueelle; Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Väylävirasto, 19.6.2023

Lausunto:
Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunniteltava alue sijaitsee Jokiniemen, Hakkilan ja Kuninkaalan kaupunginosissa Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Kyytitien, Santaradantien ja Jokiniemenkadun katualueita sekä Väritehtaankadun maanalaiset osuudet. Suunnittelualueella kulkee Tikkurila – Hakkila -rataosa. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on varautua Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Kyytitiellä, Jokiniementiellä ja Väritehtaankadulla.

Väylävirasto on antanut lausunnon asemakaavan muutosluonnoksesta 31.3.2023. Lausunnossa huomautettiin rautatiealueen rajauksen tarkastamisesta sekä eritasoristeyksiä koskevista kaavamerkinnöistä. Asemakaavan muutosehdotukseen ei ole tehty tarkistuksia lausunnon johdosta. Väylävirasto toistaa luonnosvaiheen lausunnossa esitetyt näkemykset.

Rautatiealueen rajaus

Suunnittelualueen luoteisosassa sijaitsee nykyinen Lauri Korpisen kadun tasoristeys. Tasoristeyksen kohdalla Tikkurila – Hakkila -rata sijoittuu voimassa olevan asemakaavan mukaiselle katualueelle aiemmin tehdyn asemakaavamuutoksen seurauksena. Laadittavassa asemakaavassa rautatiealueen ulottuvuutta tulee tarkistaa Lauri Korpisen kadun tasoristeyksen kohdalla siten, että rautatie kaikkineen rakenteineen sijoittuu rautatiealueen puolelle.

Taso- ja eritasoristeykset

Asemakaavan muutosluonnoksessa on Tikkurilantien ja Jokiniementien nykyisten tasoristeysten kohdalle osoitettu eritasoristeykset. Kaava-aineistosta ei ilmene onko eritasoratkaisujen toteutettavuutta ja tilavarauksia tutkittu. Mikäli kyseisiä katuja ei ole tarkoitus toteuttaa tulevaisuudessa radan kanssa eritasoon, tulee kyseisiä kaavamerkintöjä vielä tarkistaa. Muussa tapauksessa eritasoratkaisujen toteutettavuus ja niiden vaatimat tilavaraukset tulee selvittää kaavatyön yhteydessä.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:
Maanpäällisen asemakaavan muutosehdotuksen nro 002456 alue ei ulotu Lauri Korpisen kadun tasoristeyksen alueelle. Tasoristeyksen kohdalla on vireillä maanalainen asemakaava nro 621200ma, johon ei ole merkitty maanpäällisiä aluevarauksia.

Tikkurilantien ja Tikkurila – Hakkila-radan nykyiselle tasoristeysalueelle ei ole suunnitteilla eritasoristeystä. Kaavamuutosehdotuksessa Tikkurilantie–Tikkurilanraitio-risteyksen eritasoristeyksen kaavamerkintä on korvattu rautatien tasoristeys -merkinnällä.

Tarkistukset:
Tikkurilantie–Tikkurilanraitio-risteyksen eritasoristeyksen kaavamerkintä on korvattu rautatien tasoristeys -merkinnällä.

NRO 4
HSY, 19.6.2023

Lausunto:
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen, maanalaisten tilojen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Lähivirkistysaluilla (asemakaavamerkintä VL) sijaitsee nykyisiä vesihuoltolinjoja, joita varten ei ole asemakaavaan merkitty johtokujaa. Mikäli katsotaan tarpeelliseksi, tulee niitä varten lisätä johtokuja.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö

Vastine:
Vesihuoltoverkosto on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

Vesihuollon linjoille ei ole tarpeen osoittaa johtokujaa kaavassa, sillä ne sijaitsevat yleiseksi alueeksi kaavoitetulla alueella, jolle ei ole suunniteltu rakentamista, joka haittaisi tai estäisi johtokujan sijoittumista. Jos alueelle suunnitellaan rakentamista, johtokujan kaavoittamisen tarve arvioidaan aluetta koskevan kaavamuutoksen yhteydessä.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
HSL, 22.6.2023

Lausunto:
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL pitää hyvänä, että alueella varaudutaan tilavarauksilla kestäviin liikkumismuotoihin. Tulee varmistaa, että alueen reitit joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvallisia, sujuvia sekä esteettömiä. Myös vaihtoyhteyksistä pysäkkien välillä ja pyörien liityntäpysäköinnistä tulee huolehtia. Mahdollisuuksien mukaan pyöräpysäköinnin tulee olla laadukasta, vähintään runkolukittavaa, mielellään myös katettua. Pyöräpysäköinti tulee sijoittaa siten, ettei siitä koidu konflikteja esim. ohi ajavien pyörien kanssa. Olisi hyvä myös tilavarauksin varautua kestävän liikkumisen tulevaisuuteen, esimerkiksi sähköpyörien lataamiseen ja kuormapyörienkin liityntäpysäköintiin.

Alueeseen liittyy lausuttavina olevia katusuunnitelmia, jotka pääasiassa vaikuttivat toimivilta. Jatkosuunnittelussa kannattaa kuitenkin varautua polkupyörien pysäköintitarpeen kasvuun tulevaisuudessa joka pysäkin yhteydessä ja lisätä suoraan Kyytitien varren bussipysäkille pyöräpysäköintiä, jota nyt ei ollut *Kyytitie välillä Jokiniemenkatu-Tukkukaupankuja* -katusuunnitelmassa 58641-1.

Jokiniemenkatu välillä Keravanjoki-Kyytitie -katusuunnitelmassa 58647-1 oli esitetty pyöräpysäköintiä vain toisella puolelle katua ja toiselle puolella kaupunkipyöriä. Näkisimme että olisi hyvä, jos molemmille puolille Jokiniemenkatua olisi mahdollisuus jättää oma pyörä. Myös pyöräkaistoja voisi leventää 3-metrisiksi, jos tilaa riittää. Vantaan ratikan Jokiniemi-pysäkeille oli merkitty myös varauksia laitekaapeille, mikä on hyvä. Tarkemmassa suunnittelussa on hyvä varmistaa näiden käyttötarve ja sijainnit HSL:ltä.

Santaradantie välillä Jokiniemenkatu-Kanervannummi -katusuunnitelmassa 58711-1 tulisi tutkia ajouratarkastelun avulla, ettei bussin peränylitys osu katokseen tai matkustajiin, nyt lähtö pysäkiltä näyttää melko ahtaalta.

HSL on mielellään mukana kestäviin liikkumismuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa. Lisätietoja lausunnosta antaa ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija

Vastine:
Katualueen toimintojen tilavaraukset on tutkittu ratikan katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaavaehdotuksessa on huomioitu ratikan katualueen tilavaraukset. Katualueen toteutus suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Katusuunnitelmissa otetaan kantaa muun muassa pyöräpysäköintiin sekä kevyen liikenteen kulkuyhteyksiin ja esteettömyyteen. Myös mahdolliset ajouratarkastelut laaditaan katusuunnittelun yhteydessä.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
Vantaan kaupunginmuseo, 22.6.2023

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

Kaava-alue sijoittuu osittain valtakunnallisesti merkittävälle rakennetun kulttuuriympäristön alueelle (RKY 2009), joka mainitaan kaavaselostuksen luvussa 2.1.3. Kaava-alueen kohdalla kuitenkin on purettu RKY-inventoinnissa mainittu Arkkitehti Osmo Siparin suunnittelema laitosrakennus (vuodelta 1964) ja sen tilalle on rakennettu Säteilyturvakeskuksen toimistorakennus vuonna 2022, joka ei nuoren ikänsä vuoksi ole mukana kaupunginmuseon inventoinneissa. Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön aluerajausta tullaan luultavasti pienentämään tältä alueelta kun inventointia ajantasaistetaan.

Suunnittelualueen kohdat, jotka osuvat Keravanjoen varteen ovat maiseman kannalta maakunnallisesti merkittäviä (osa Tikkurilan kulttuurimaisemaa. Missä maat on mainioimmat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt -selvitys 2022). Uudenmaan maaseutukaavan arvokkaaksi merkitty alue on merkitty myös Vantaan uuteen yleiskaavaan kulttuuriympäristön kannalta merkittäväksi alueeksi (oikeusvaikutteinen liitekartta 1: Arvokas kulttuuriympäristö). Nämä maisema-alueisiin liittyvät kaavamerkinnät tulisi siirtää myös asemakaavan tasolle (merkintä sma - suojeltu maisema-alue). Lisäksi arvoalueet tulee mainita kaavaselostuksen maisemakuvaa kuvaavassa kappaleessa (2.1.2) sekä Uusimaa-kaavaan ja Vantaan yleiskaavaan liittyvissä kappaleissa (luku 2.2.1).

Ratikkalinjaus ylittää Tikkurilantien risteyksessä keskiaikaisen Suuren rantatien linjauksen, joka on yleiskaavan strateginen kehittämiskohde. Suuren rantatien merkintään liittyy määräys, jossa sanotaan, että uusi rakentaminen [Suuren rantatien varrella] tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kultuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Asia tulisi lisätä kaavaselostuksen Vantaan yleiskaavaan liittyvään kappaleeseen (luku 2.2.1).

Yllämainittujen ohella tulisi myös huomioida, että Jokiniemenkadun ylittäessä Keravanjoen, näkymät edustavat kivikautista merenpohjaa, jonka rannalla (nykyisen Hakkilan kivisillan kummallakin puolella) sijaitsi yksi Suomen laajimpia tunnettuja kivikautisia asuinpaikkoja. Jokiniemen kivikautista asuinpaikkakokonaisuutta on esitetty valtakunnallisesti arvokkaaksi arkeologiseksi kohteeksi, eli VARK-alueeksi ja paikalla sijaitsee nykyään Jokiniemen Muinaispuisto.

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

Ratikan design manualia täydentää raportti "Maisema, kaupunkikuva. Lähtökohdat Vantaan ratikan taiteelle ja paikallisten erityispiirteiden huomiointiin (WSP 2020)", jossa raitiolinjaa ja sen ympäristöä on tarkasteltu kaavoituksen, maiseman ja liikenteen yleissuunnitelman sekä alueiden historiallisten tietojen

pohjalta. Raportissa mainitaan, että Jokiniemen alueella on laaja yhtenäinen, kehittyvä puisto-rantavyöhyke, joka sisältää runsaasti luontoarvoja sekä historiallisia viitteitä. Historian jälkiä lähiympäristössä runsaasti niin kivikaudelta kuin 1900-luvun alkupuolelta. Historian esiinnostaminen tapahtuu alueella taiteen avulla.

Museon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta alueella ovat positiivisia. Ne tulisi siirtää asemakaavaan myös määräystasolle esimerkiksi yleisiin määräyksiin kaupunkikuvan kohdalle. Määräyksellä tulisi taata, että alueen rikas historia tulisi huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia ja taiteen konsepteja laadittaessa.

Vastine:
Vantaan yleiskaavassa 2020 osoitettu arvokas kulttuuriympäristö on voimassa olevassa asemakaavassa nro 620700 (YM 14.11.1990) kaavamuutosehdotuksen nro 002456 käsittävällä alueella osoitettu pääosin katu- ja rautatiealueiksi sekä yleisten rakennusten korttelialueeksi (kortteli nro 62040), jossa nykyisin sijaitsee Säteilyturvakeskuksen toimistorakennus. Kyseiset alueet ovat jo nykyisellään maisemaltaan muuttuneita.

Asemakaavan muutoksella nro 002456 varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Kuninkaalanrannassa voimassa olevan asemakaavan puistoaluetta ja lähivirkistysaluetta (VP ja VL) muutetaan kaavamuutoksella osin katualueeksi. Kuninkaalanrannan puistoalueen katualueeksi muuttuvalla osalla sijaitsee nykyisin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käytössä oleva ulkoilureitti. Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Yleiskaavan 2020 arvokkaan kulttuuriympäristön alueella katualueen laajennukset ovat vähäisiä. Alueen käyttötarkoitukseen ei tule merkittävää muutosta.

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta. Ratikan rakentamisella on vain vähäinen vaikutus Keravanjoen rannan maiseman muuttumiseen. Suojeltu maisema-alue -merkintä ei ole kaava-alueella tarpeellinen, sillä kaava ei mahdollista sellaista rakentamista, jolla olisi vähäistä suurempia vaikutuksia maisemaan. Keravanjoen varren maisemalliset arvot on siten otettu huomioon kaavaratkaisussa.

Asemakaavaselostuksen tekstiä on tarkennettu Uusimaa-kaavaa 2050 ja Vantaan yleiskaavaa (luku 2.2.1) sekä maisemallisia arvoja (luku 2.1.2) koskevilta osin.

Määräys alueen historian huomioimisesta katu- ja puistosuunnitelmia ja taiteen konsepteja laadittaessa ei ole tarpeen, sillä katu- ja puistosuunnittelua ohjataan jo laaditulla Ratikan Design Manualilla, jossa maisema, kaupunkikuva ja paikalliset erityispiirteet on otettu huomioon. Kaavaselostuksessa Ratikan Design Manual on nostettu ympäristön laatua koskeviin tavoitteisiin. Selostuksen luvussa 4.2 ”Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen” on mainittu, että Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota.

Tarkistukset:
Asemakaavaselostuksen tekstiä on tarkennettu Uusimaa-kaavaa 2050 ja Vantaan yleiskaavaa (luku 2.2.1) sekä maisemallisia arvoja (luku 2.1.2) koskevilta osin.

NRO 7
Uudenmaan ELY-keskus, 26.6.2023

Lausunto:
Kaavassa on osoitettu varaus meluesteelle Kyytitielle korttelin 64057 läheisyyteen. Kaavaselostuksen mukaan julkisivujen suojaksi esitetään meluseinää, jonka torjuntavaikutuksen ansiosta sisämelun ohjearvot eivät ylity. Meluesteen korkeuden ja sijainnin määrittelyssä tulee ottaa huomioon suojattavien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyys. Olemassa olevien rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin raitiotiehankkeen meluselvityksessä on oletettu. Asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää meluesteen riittävän koon määrittelyä varten. Meluesteen likimääräinen korkeus tulisi merkitä kaavaan.

Vastine:
Meluntorjuntatarve on määritelty Vantaan raitioradan meluselvityksestä (Sitowise Oy 1.3.2023) ilmenneen melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään selvityksessä kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB). Ratikkahanke aiheuttaa alueella meluntorjuntatarpeen julkisivujen osalta. Meluselvityksessä on osoitettu kaksi metriä korkean meluseinän tarve kyseiseen paikkaan. Meluseinällä poistetaan ratikan vaikutus.

Kaavaan on lisätty meluesteen vähimmäiskorkeuteen liittyvä määräys. Meluesteen korkeus perustuu asemakaavatyön yhteydessä laadittuun ratikan meluselvitykseen, jonka mukaisesti noin kahden metrin korkuinen meluseinä riittää sisämelun ohjearvojen toteutumiseen.
Meluesteiden sijainnit ja korkeudet määritellään tarkemmin ratikan katusuunnitelmissa.
Rakennusten ulkovaipan äänieristävyyttä ei ole tarpeen mitata kaavatyön yhteydessä.

Tarkistukset:
Kaavaan on lisätty meluesteen vähimmäiskorkeuteen liittyvä määräys.

NRO 8
Uudenmaan liitto, 26.6.2023

Lausunto:
Kiitos lausuntopyynnöstä. Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta asemakaavaehdotuksesta. Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että selostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee päivittää. Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Vastine:
Maakuntakaavaa koskeva teksti selostuksessa on päivitetty.

Tarkistukset:
Maakuntakaavaa koskeva teksti selostuksessa on päivitetty.

16 § **Asemakaava 251400, 25 Myllymäki / Vehkalan Kinkerit / SP**

VD/9339/10.02.04.00/2020
SP/V-PR/AKH/VIK

Vehkalan kinkerit asemakaavalla mahdollistetaan tehokkaan, toiminnallisesti monipuolisen ja vahvasti joukkoliikenteeseen tukeutuvan Vehkalan työpaikka-alueen laajentuminen itään voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Asemakaavan sallima kokonaisrakennusoikeus on noin 34 876 k-m², josta toimitilarakentamisen (KTY) osuus on 30 685 k-m² ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman teollisuusrakentamisen (TY) osuus on 4191 k-m².

Asemakaava koskee kortteleita 25093, 25094, 25095 ja 25099 sekä katu- ja virkistysalueita, kaupunginosassa 25 Myllymäki.

Tonttijako on asemakaavassa ohjeellinen ja se koskee kortteleita 25093, 25094, 25095 ja 25099 kaupunginosassa 25, Myllymäki.

Alue sijaitsee Myllymäessä, Kehä III:n pohjoispuolella, noin 400 metrin etäisyydellä Kehäradan Vehkalan asemasta itään. Suunnittelualuetta rajaa lännessä Härkälenkki ja sen varressa oleva yritystontti. Pohjoisessa alue rajautuu Härkähaantiehen ja sen pohjoispuolisiin asemakaavoittamattomiin alueisiin. Idässä ja etelässä aluetta rajaa Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n reunaan sijoittuva jalankulku- ja pyöräilyreitti. Alueen pinta-ala on noin 6,2 hehtaaria.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Kaava-alue on Vantaan kaupungin omistuksessa.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa osoitettu TP-merkinnällä monipuoliseksi työpaikka-alueeksi ja kestävän kasvun vyöhykkeeksi. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin. Alue on lentomeluvyöhykettä L1 (LDEN yli 60 dB). Alueelle ei saa rakentaa uusia asuntoja eikä sijoittaa muita melulle herkkiä toimintoja. Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Lisäksi alue on osittain lentokoneiden laskeutumisvyöhykettä, jolla melu on huomioitava rakentamisessa. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

Asemakaava
Asemakaavalla laajennetaan Vehkalan nykyistä osittain vielä rakenteilla olevaa työpaikka-aluetta itään kohti Hämeenlinnanväylää. Kaavalla muutetaan entinen Vantaankosken koulun alue sekä Härkälenkin ja Isotammentien väliin sijoittuvat kaavoittamattomat kiinteistöt toiminnoiltaan monipuoliseksi ja tehokkaaksi työpaikka-alueeksi. Kaava koostuu neljästä työpaikkarakentamiseen osoitetusta korttelista

(KTY, TY). Korttelialueiden lisäksi kaavaan sisältyy lähivirkistys- (VL) puisto- (VP) ja katualueita. Asemakaavoitettava alue on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa.

Pääosa rakentamisen mahdollistavista korttelialueista (81 %) osoitetaan toimitilarakentamiseen (KTY-korttelit 25093–25095). Loput (19 %) korttelialueet osoitetaan ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten rakentamiseen (TY-kortteli 25099). Rakentamisen kerrosluku vaihtelee III-VI välillä. Rakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvuilla kortteli kohtaisesti. Rakentamisen tehokkuus vaihtelee e=0.5:sta e=1.0:aan. Asemakaavassa osoitettu rakentamisen määrä on yhteensä 34 876 k-m2. Korttelialueille osoitetut rakennusalat ovat väljiä ja rakentamisen sijoittumista ohjataan kaavassa ainoastaan nuolimerkinnöillä, joilla osoitetaan rakennusalueen raja, johon rakennus on rakennettava kiinni. Asemakaavassa on useita alueelle muodostuvan kaupunkikuvan luonteeseen ja laatuun vaikuttavia kaavamääräyksiä. Lisäksi kaava edellyttää uusiutuvan energian tuottamista ja osan rakennusten katoista toteuttamista kasvikattoina.

Asemakaava mahdollistaa alueelle sijoittuvien toimijoiden tarpeiden mukaan toteuttaa joko tuotanto- tai toimistotiloihin painottuvaa rakentamista. Lisäksi KTY-korttelialueilla kaava sallii rakennusten maantasokerrokseen liike-, näyttely- ja kokoontumistiloja 20 % rakennusoikeudesta. TY-korttelialueella kaava mahdollistaa käyttää 25 % rakennusoikeudesta toimistotilojen ja 25 % pääkäyttötarkoitukseen liittyvien myymälä- ja muihin siihen verrattavien tilojen toteutukseen.

Katuverkon osalta alue liittyy rakennettuun ympäristöön Härkähaantien, Härkälenkin sekä Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän alikulkujen kautta. Kaava-alueen katuverkko muodostuu kahdesta päättyvästä tonttikadusta (Kinkeritie ja Kinkeripiha) ja yhdestä jalankululle ja polkupyöräilylle osoitetusta kadusta (Siirtolanpolku). Autoliikenteelle osoitetut katualueet on mitoitettu raskaalle liikenteelle ja niiden toiseen reunaan on varattu yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyreitti. Katujen toteutuksessa hyödynnetään alueella jo olevia ajoväyliä. Katujen yleissuunnittelutyön yhteydessä on tutkittu mahdollisuuksia säilyttää katualueilla olemassa olevaa puustoa. Säilytettävät puut on merkitty kaavakarttaan. Alueella olevaa puustoa säilyy myös kaavassa osoitetuilla viheralueilla (Kinkeripuisto sekä Georg ja Anna Collinin puisto), joille on osoitettu myös ulkoilureittejä tukemaan alueen jalankulku- ja pyöräilyreitistöä. Georg ja Anna Collinin puistoon on lisäksi osoitettu aluevaraus alueella muodostuvien hulevesien käsittelyyn. Alustavien puisto- ja vesihuoltosuunnitelmien mukaan puistoon toteutetaan kaksi erillistä hulevesipainannetta, joihin on mahdollista johtaa helevesiä myös korttelialueilta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 16.12.2020.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä tuli 31.1.2021 mennessä 7 kappaletta. Mielipiteissä ei vastustettu alueen kaavoittamista, sen sijaan esitettiin alueen suunnitteluun liittyviä tavoitteita ja toivomuksia. Mielipiteissä tuotiin esiin alueella ja sen läheisyydessä sijaitsevien voimajohto- ja vesihuoltolinjojen huomioonottaminen. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä ja vastineet niihin on selostettu asemakaavaselostuksen liitteenä olevissa Mielipiteiden koonti -asiakirjassa, joka on saatavilla kaavan verkkosivulla:
https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/vehkalan-tyopaikka-alue-laajenee-kinkereiden-alueelle

Kaavatyötä esiteltiin 22.4.2021 koronarajoitusten takia virtuaalisesti järjestetyssä Kivistön yleisötilaisuudessa. Kaava-aineisto oli myös esillä Kivistön kirjastossa 27.10.2021 pidetyssä Kivistön kaupunkisuunnittelun avointen ovien tilaisuudessa. Kaava-alueen rajauksen muututtua osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 30.3.2022 ja se julkaistiin kaavan verkkosivulla. Päivitettyä osallistumis-

ja arviointisuunnitelmaa ei asetettu uudelleen nähtäville, koska kaava laajeni alueelle, jolla asemakaava jo oli vireillä (Vehkalan työpaikka-alueet 2, kaava nro 25100). Uutta 30.3.2022 päivitettyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja muuta kaava-aineistoa esiteltiin 31.3.2022 Kivistön kirjastossa pidetyssä Kivistön kaupunkisuunnittelun avointen ovien tilaisuudessa sekä Kivistön kyläjuhlilla 17.9.2022.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa työpaikkakortteleita (4 kpl).

Sopimus
Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 21.3.2023 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 21.3.2023 päivätty asemakaavaehdotus 251400, 25 Myllymäki / Vehkalan Kinkerit,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.4.2023 § 20

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 21.3.2023 päivätty asemakaavaehdotus 251400, 25 Myllymäki / Vehkalan Kinkerit,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Nähtävilläolo
Asemakaavaehdotus ja tonttijakoehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 3.5.-1.6.2023. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 17.4.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 6 kpl. Lausunnot vastineineen liitteenä.

Tehdyt tarkistukset
Kaavamääräyksissä käytettyjä termejä on selkeytetty. TY- korttelia-aluetta koskevassa kaavamääräyksessä käytetty termi ”myymälätilat” on korvattu termillä ”liiketilat”

Koko kaava-aluetta koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty ilmastovaikutusten pienentämiseen ja vähähiilisiin rakenneratkaisuihin ohjaavat seuraavat määräykset:

- Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.
- Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Koko kaava-aluetta koskevien ruotsinkielisten kaavamääräysten toimistotilojen autopaikkojen pysäköintinormissa oleva kirjoitusvirhe ”1 bp / 50 m^2-vy” on korjattu seuraavaksi ”1 bp / 60 m^2-vy”.

Edellä mainitut tarkistukset ja korjaukset eivät ole merkittäviä, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavaselostuksen kohtaa ”2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset” maakuntakaavan tilannetta selostava teksti on muutettu seuraavaksi: ”Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.”

Vehkalan yleissuunnitelmaa käsittelevä kappale on poistettu kaavaselostuksesta.

Selostuksen kohtaa ”4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta” on täydennetty koskien vaikutusten arviointia.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 16

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 24.10.2023 päivätty asemakaavaehdotus 251400, 25 Myllymäki / Vehkalan Kinkerit.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavaehdotus 24.10.2023
- Asemakaavaselostus 24.10.2023

- Lausunnot ja vastineet 24.10.2023

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti vs. Annakaisa Haanpää, p. 043 826 8456,
asemakaava-arkkitehti Veli-Pekka Ristimäki, p. 043 825 0515
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

251400

Päiväys
Datum

24.10.2023

Vantaan kaupunki

Vehkalan kinkerit

Kaupunginosa 25, MYLLYMÄKI

Asemakaava

Korttelit 25093-25095 ja 25099 sekä katu- ja virkistysalueet.

1:1000

Vanda stad

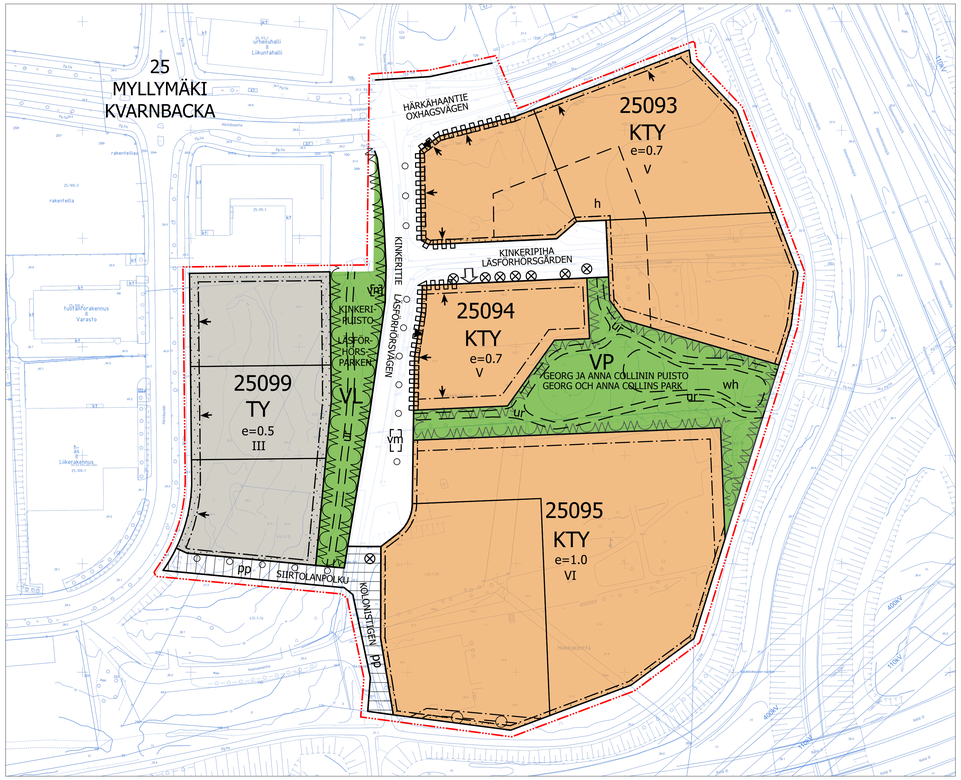
Veckals läsförför

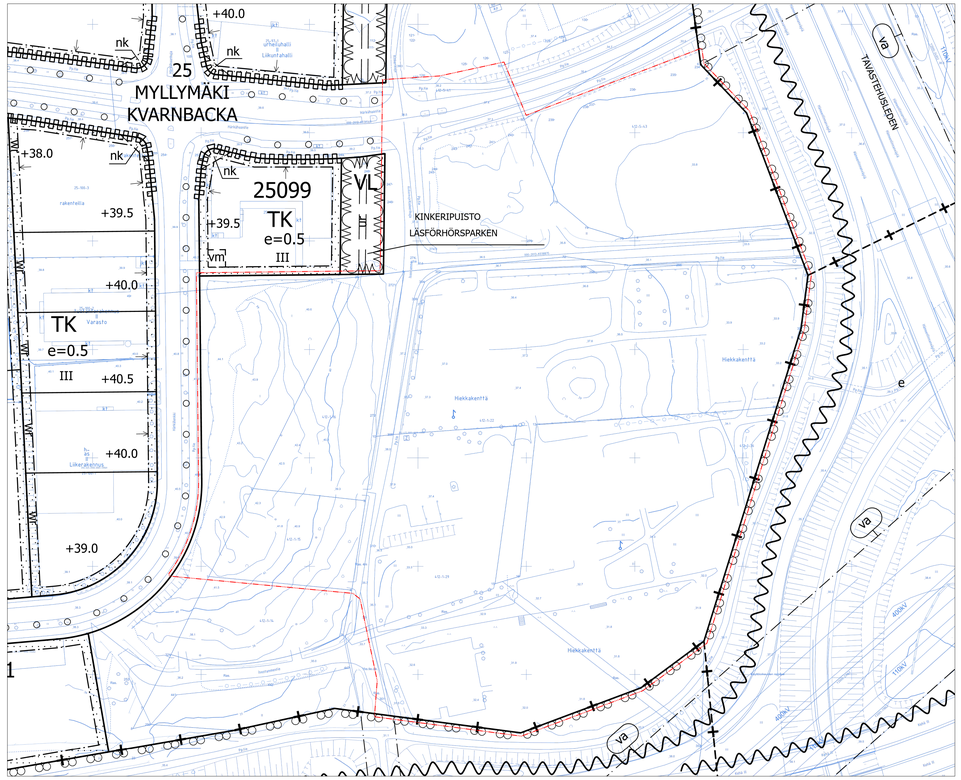
Stadsdel 25, KVARNBACKA

Detaljplan

Kvarteren 25093-25095 och 25099 samt gatu och rekreationsområden.

1:1000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.

Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuusrakennuksia ja niiden yhdistelmiä.

Rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen saa sijoittaa liike-, näyttely- ja kokoontumistiloja 20 % rakennusoikeudesta.

Toimisto- ja liikerakennusten kattokerrokseen saadaan sijoittaa työntekijöiden käyttöön tarkoitettuja tiloja, talvipuutarhoja sekä kuntosalitiloja rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja.

Kattopinta-alasta vähintään 80 % tulee toteuttaa kasvikattona.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.

På området får byggas kontorsbyggnader och industribyggnader som inte stör miljön, liksom kombinationer av dessa.

I byggnadernas första plan får affärs-, utställnings- och samlingslokaler på 20 % av byggrätten placeras.

I kontors- och affärsbyggnadernas takvåning får placeras utrymmen avsedda för de anställda, vinterträdgårdar och gymlokaler utan att byggrätten och våningstalet utgör ett hinder. Dessa utrymmen räknas inte vid dimensioneringen av bilplatser.

Av takytan ska minst 80 % byggas som vegetationstak.

Kaupunkikuva

Arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, värikästä sekä toimintaa ja rakentamistekniikkaa ilmentävää.

Ilmastointi- ja muut tekniset tilat, laitteet ja rakenteet tulee olla näkyvissä ja niitä tulee hyödyntää rakennuksen arkkitehtuurissa.

Stadsbild

Arkitekturen ska vara av hög kvalitet, färggrann och avspegla verksamheten och byggnadstekniken.

Ventilations- och övriga tekniska utrymmen, anordningar och konstruktioner ska vara synliga och de ska utnyttjas i byggnadens arkitektur.

Kinkeritien ja Kinkeripihan varteen sijoittuviin rakennuksiin tulee järjestää vähintään yksi pääsisäänkäynti Kinkeritien tai Kinkeripihan puolelta. Pääsisäänkäynnin yhteyteen tulee varata vähintään 6 säältä suojattua paikkaa polkupyöräpysäköintiin.

I byggnader som placeras vid Läsförhörsvägen och Läsförhörsgården ska minst en huvudentré ordnas från Läsförhörsvägen eller Läsförhörsgården. I anslutning till huvudentrén ska minst 6 väderskyddade platser för cykelparkering reserveras.

Korttelissa 25093 yksi pääsisäänkäynti tulee sijoittaa Härkähaantien ja Kinkeritien risteykseen.

I kvarteret 25093 ska en huvudentré placeras i Oxhagsvägens och Läsförhörsvägens korsning.

Kadun puoleiset julkisivut tulee aukottaa siten, että julkisivupinnasta vähintään 20 % on lasia.

Kadun puoleiset julkisivut tulee jäsentää enintään 40 metrin mittaisiin osiin porrastuksilla, sisäänvedoilla tai vastaavilla rakenteilla.

Fasaderna mot gatan ska förses med öppningar så att minst 20 % av fasadytan består av glas.

Fasaderna mot gatan ska jäsenteras i högst 40 meter långa sektioner genom avtrappningar, indragna partier eller motsvarande konstruktioner.

Härkähaantien puoleiset julkisivut tulee jäsentää enintään 50 metrin mittaisiin osiin porrastuksilla, sisäänvedoilla tai vastaavilla rakenteilla.

Rakennuksen julkisivuissa tulee käyttää kahta toisistaan selkeästi erottuvaa päävärisävyä. Julkisivun päävärinä ei saa käyttää valkoista, mustaa tai harmaan sävyjä.

Rakennuksen julkisivuissa tulee käyttää kahta toisistaan selkeästi erottuvaa päävärisävyä. Julkisivun päävärinä ei saa käyttää valkoista, mustaa tai harmaan sävyjä.

Två huvudfärger som tydligt avviker från varandra ska användas i byggnadens fasader. Vitt, svart eller gråa nyanser får inte användas som huvudfärg i fasaden.

Två huvudfärger som tydligt avviker från varandra ska användas i byggnadens fasader. Vitt, svart eller gråa nyanser får inte användas som huvudfärg i fasaden.

Mikäli rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalan rajaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein. Näitä rakenteita saa sijoittaa tonttia reunustavalle istutettavalle alueelle.

Om byggnaderna inte placeras så att de är fast i byggnadsytan mot gatan, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar och staketkonstruktioner. Dessa konstruktioner får placeras i det område som kantar tomten och kommer att planteras.

Mikäli rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalan rajaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein. Näitä rakenteita saa sijoittaa tonttia reunustavalle istutettavalle alueelle.

Om byggnaderna inte placeras så att de är fast i byggnadsytan mot gatan, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar och staketkonstruktioner. Dessa konstruktioner får placeras i det område som kantar tomten och kommer att planteras.

Korttelissa 25093 Härkähaantien ja Kinkeritien risteykseen rajautuvalla tontin osalla rakennuksen kaupunkikuvalliseen asemaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Den tomtdelar som gränsar till Oxhagsvägen och Läsförhörsvägens korsning.

Ulkoalueet

Ulkovarastointialueet ja varastokatokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle ja ulkoilureiteille tai naapuritontin käyttöpihojen suuntaan. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.

Ulkoutrymmen

Områdena och skärmtaken för upplagring utomhus ska avgränsas så att det material som lagras inte syns på ett ögonenfallande sätt från gatan, liksom inte heller till friluftslederna eller granntomtens gårdsplaner. Upplagringen utomhus får inte inverka negativt på landskapet eller på annat vis vara till skada för miljön.

Ulkovarastointialueet ja varastokatokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle ja ulkoilureiteille tai naapuritontin käyttöpihojen suuntaan. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.

Tontilla olevien rakennusten, varastojen, katosten ja ulkovarastointia rajaavien rakenteiden tulee muodostaa materiaaleiltaan ja rakennustavaltaan yhtenäinen arkkitehtoninen kokonaisuus.

Katoksissa tulee käyttää kasvikattoja.

Tontilla olevien rakennusten, varastojen, katosten ja ulkovarastointia rajaavien rakenteiden tulee muodostaa materiaaleiltaan ja rakennustavaltaan yhtenäinen arkkitehtoninen kokonaisuus.

Rakentamatta jäävät tontin osat tulee istuttaa niillä osin, kun niitä ei käytetä liikenteelle tai pysäköintiin. Alueet on istutettava ja ne on pidettävä huolitellussa kunnossa.

De byggnader, förråd, skärmtak eller konstruktioner som avskärmar upplagringen utomhus måste till sina material och sitt byggnadssätt utgöra en arkitektonisk helhet.

Mikäli tontti aidataan, aita tulee olla kolmilankaverkkoa.

Om en tomt inhägnas, ska inhägnaden bestå av tretrådsnät.

Rakentamatta jäävät tontin osat tulee istuttaa niillä osin, kun niitä ei käytetä liikenteelle tai pysäköintiin. Alueet on istutettava ja ne on pidettävä huolitellussa kunnossa.

De tomtdelar som blir obebyggda ska planteras till de delar som de inte används för trafik eller parkering. Områdena ska förses med planteringar och hållas i ett värdat skick.

Om en tomt inhägnas, ska inhägnaden bestå av tretrådsnät.

I kvarteret 25094 får inte byggande och konstruktioner som avgränsar tomten i närheten av Läsförhörsgården störa eller skada träden och trädens rötter i gatuområdet.

VP

Puisto.

Puistoreittejä suunniteltaessa ja toteutettaessa tulee huomioida, etteivät ne aiheuta haittaa olemassa olevalle puustolle.

Park.

Då parkleder planeras och anläggs ska hänsyn tas till att de inte stör det existerande trädbeståndet.

VL

Lähivirkistysalue.

Område för närrekreation.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Ulkomainonta ei saa heikentää liikenneturvallisuutta.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja.

Kortteli

Stadsdelsnummer.

Bestämmelser som gäller hela planområdet

Utomhusreklam får inte försämra trafiksäkerheten.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors-Vanda flygplats hinderbegränsande ytor.

Förnybar energi ska produceras i kvartersområdet.

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

I byggnader med betongstomme ska koldioxidfattig betong användas delvis. Koldioxidutsläppen ska intygas med Finska Betongföreningens räknare eller motsvarande metod som tillhandahålls av tredje part.

Kvarterets grönეffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,8. Grönеffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en grönеffektivitetskalkyl.

TY

Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.

Kvartersområde för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art.

Alueella saa rakentaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuusrakennuksia.

På området får industribyggnader som inte stör miljön byggas.

Enintään 25 % rakennusoikeudesta saa käyttää toimistotiloja varten.

Högst 25 % av byggrätten får användas för kontorslokaler.

Enintään 25 % rakennusoikeudesta saa käyttää pääkäyttötarkoitukseen liittyviä myymälä- ja muita siihen verrattavia tiloja varten.

Högst 25 % av byggrätten får användas för affärs- och andra därmed jämförbara lokaler som anknyter till det huvudsakliga användningsändamålet.

Kattopinta-alasta vähintään 40 % tulee toteuttaa kasvikattona.

Av takytan ska minst 40 % byggas som vegetationstak.

Kaupunkikuva

Arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, värikästä ja kaupunkikuvaa rikastuttavaa.

Stadsbilden

Arkitekturen ska vara av hög kvalitet, färggrann och den ska berika stadsbilden.

Ilmastointilaitteet ja muut tekniset laitteet tulee integroida muuhun rakennussuunnitteluun.

Ventilationsanläggningar och andra tekniska anordningar ska integreras i den övriga byggnadsplaneringen.

Rakennuksiin tulee järjestää vähintään yksi pääsisäänkäynti kadun puolelta. Sisäänkäynnin yhteyteen tulee varata vähintään 6 säältä suojattua paikkaa polkupyöräpysäköintiin.

Till byggnaderna ska minst en huvudentré ordnas från gatan. I anslutning till entrén ska minst 6 väderskyddade platser för cykelparkering reserveras.

Kadun puoleiset julkisivut tulee aukottaa siten, että julkisivupinnasta vähintään 20 % on lasia.

Fasaderna mot gatan ska förses med öppningar så att minst 20 % av fasadytan består av glas.

Kadun puoleiset julkisivut tulee jäsentää enintään 40 metrin mittaisiin osiin porrastuksilla, sisäänvedoilla tai vastaavilla rakenteilla.

Fasaderna mot gatan ska jäsenteras i högst 40 meter långa sektioner genom avtrappningar, indragna partier eller motsvarande konstruktioner.

Rakennuksen julkisivuissa tulee käyttää kahta toisistaan selkeästi erottuvaa päävärisävyä. Julkisivun päävärinä ei saa käyttää valkoista, mustaa tai harmaan sävyjä.

Två huvudfärger som tydligt avviker från varandra ska användas i byggnadens fasader. Vitt, svart eller gråa nyanser får inte användas som huvudfärg i fasaden.

Mikäli rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalan rajaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein. Näitä rakenteita saa sijoittaa tonttia reunustavalle istutettavalle alueelle.

Om byggnaderna inte placeras så att de är fast i byggnadsytan mot gatan, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar och staketkonstruktioner. Dessa konstruktioner får placeras i det område som kantar tomten och kommer att planteras.

Ulkoalueet

Ulkovarastointialueet ja varastokatokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle ja ulkoilureiteille tai naapuritontin käyttöpihojen suuntaan. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.

Utomhusområden

Områdena och skärmtaken för upplagring utomhus ska avgränsas så att det material som lagras inte syns på ett ögonenfallande sätt från gatan, liksom inte heller till friluftslederna eller granntomtens gårdsplaner. Upplagringen utomhus får inte inverka negativt på landskapet eller på annat vis vara till skada för miljön.

Tontilla olevien rakennusten, varastojen, katosten ja ulkovarastointia rajaavien rakenteiden tulee muodostaa materiaaleiltaan ja rakennustavaltaan yhtenäinen arkkitehtoninen kokonaisuus.

De byggnader, förråd, skärmtak eller konstruktioner som avskärmar upplagringen utomhus måste till sina material och sitt byggnadssätt utgöra en arkitektonisk helhet.

Katoksissa tulee käyttää kasvikattoja.

I takkonstruktionerna ska gröntak användas.

Rakentamatta jäävät tontin osat tulee istuttaa niillä osin, kun niitä ei käytetä liikenteelle tai pysäköintiin. Alueet on istutettava ja ne on pidettävä huolitellussa kunnossa.

De tomtdelar som blir obebyggda ska planteras till de delar som de inte används för trafik eller parkering. Områdena ska förses med planteringar och hållas i ett värdat skick.

Om en tomt inhägnas, ska inhägnaden bestå av tretrådsnät.

I kvarteret 25094 får inte byggande och konstruktioner som avgränsar tomten i närheten av Läsförhörsgården störa eller skada träden och trädens rötter i gatuområdet.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Bestämmelser som gäller hela planområdet

Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

I byggnader med betongstomme ska koldioxidfattig betong användas delvis. Koldioxidutsläppen ska intygas med Finska Betongföreningens räknare eller motsvarande metod som tillhandahålls av tredje part.

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,8. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kvarterets grönеffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,8. Grönеffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en grönеffektivitetskalkyl.

Ympäristömelu

Toimistojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Miljöbuller

Ljudnivåskillnaden ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller vara minst 35 dB mellan kontors och motsvarande tysta arbetslokalers ut- och insida.

Pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

- Liiketilat 1 ap / 100 k-m²
- Toimistot 1 ap / 60 k-m²
- Tuotantotilat 1 ap / 120 k-m²

Säältä suojattuja helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja varten on varattava tilaa seuraavasti:

- Liiketilat 1 pp / 40 k-m²
- Toimistot 1 pp / 50 k-m²
- Tuotantotilat 1 pp / 250 k-m²

Maanpäälliset pysäköintialueet tulee jäsentää rakentein tai istutuksin. Rakenteelliset pysäköintitilat ja -alueet tulee ratkaista korkeatasoisesti, liinnittämällä huomiota pysäköintilaitosten valoisuuteen sekä kaupunkikuvan ja viihtyvyyden vaatimuksiin.

Parkering

Minimiantalet biplatser:

- Affärslokaler 1 bp / 100 m²-vy
- Kontor 1 bp / 60 m²-vy
- Produktionslokaler 1 bp / 120 m²-vy

Utrymme för väderskyddade och lättillgängliga cykelplatser ska reserveras enligt följande:

- Affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy
- Kontor 1 cp / 50 m²-vy
- Produktionslokaler 1 cp / 250 m²-vy

Parkeringsområden ovan jord måste indelas genom konstruktioner eller planteringar. Byggda parkeringsutrymmen och -områden ska ha högklassiga lösningar genom att uppmärksamhet fästs vid belysningen i parkeringsanläggningarna, liksom stadsbildsmässiga och trivselkrav.

Vesitalous

Tonteilla tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Dagvatten

På tomterna ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Ohjeellinen tontin raja.

Riktgivande tomtgräns.

25
MYLLYMÄKI

Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

25093

KINKERITIE

Korttelin numero.

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

Kvartersnummer.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

III

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

e=0.7

Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pinta-alaan.

Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens/byggnadsplatsens yta.

Rakennusala.

Byggnadsyta.

vm

Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.

Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.

h

Ohjeellinen alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.

Instruktivt för områdets interna servicetrafik reserverad del av område.

Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.

Rakennuksen kadunpuoleisesta julkisivusta vähintään 60 % on rakennettava nuolen osoittamaan rakennusalanrajaan kiinni.

Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.

Av byggnadens fasad mot gatan ska minst 60 % byggas fast i den gräns till byggnadsytan som anges av pilen.

Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla suora uloskäynti porrashuoneista.

Beteckningen anger att denna sida av byggnaden skall ha direkt utgång från trapphusen.

ur

Ohjeellinen ulkoilureitti.

Riktgivande friluftsled.

wh

Ohjeellinen hulevesialue.

Riktgivande dagvattenområde.

Istutettava alueen osa.

Rakennusten kadunpuoleisten sisäänkäyntien yhteyteen sijoitettavia polkupyöräpaikkoja saa sijoittaa istutettavalle alueelle.

Tonttia rajaavia aita-, muuri-, ja kivikorirakenteita saa sijoittaa istutettavalle alueelle.

Del av område som skall planteras.

Cykelplatser som placeras i anslutning till byggnadernas entréer mot gatan får placeras i området som planteras.

Staket-, mur- och stenkorgskonstruktioner som avgränsar tomten får placeras i området som planteras.

Säilytettävä/istutettava puurivi

Trädrad som skall bevaras/planteras

Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

Mikäli puu kaatuu tai muutoin kuolee, sen tilalle tulee istuttaa vastaava isoksi kasvava lehtipuu.

Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.

Om ett träd faller eller dör på ett annat sätt ska ett motsvarande lövträd som blir storvuxet planteras istället för det.

Katu.

Gata.

pp

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.

Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.

Ungefärligt läge för in- och utfart.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Annakaisa Haanpää, Aluearkkitehti, 11.10.2023 9.57

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

{Allekirjoitettu sähköisesti}

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

251400 VEHKALAN KINKERIT

MYLLYMÄKI



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan selostus, joka koskee 24.10.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 251400. Kaavoitus on tullut vireille 16.12.2020.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava koskee kortteleita 25093, 25094, 25095 ja 25099 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 25, Myllymäki.

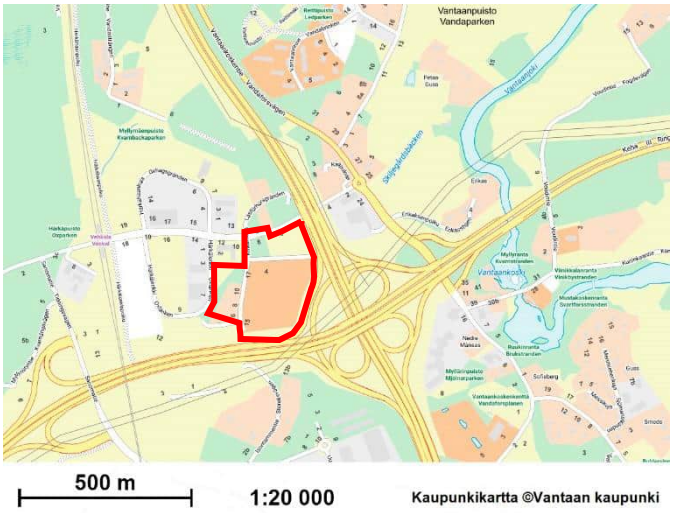
Tonttijako on asemakaavassa ohjeellinen.

Asemakaavalla mahdollistetaan tehokkaan, toiminnallisesti monipuolisen ja vahvasti joukkoliikenteeseen tukeutuvan Vehkalan työpaikka-alueen laajentuminen itään voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Asemakaavan sallima kokonaisrakennusoikeus on noin 34 876 k-m^2, josta toimitilarakentamisen (KTY) osuus on 30 685 k-m^2 ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuusrakentamisen (TY) osuus 4191 k-m^2.

Kaavoitustyöhön on ryhdytty maanomistajan eli kaupungin toimesta. Kaavaan ei liity maankäyttösopimuksia.

Kaavan laatija: Veli-Pekka Ristimäki, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 043 825 0515.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunnittelualue sijaitsee Myllymäessä, Kehä III:n pohjoispuolella, noin 400 metrin etäisyydellä Kehäradan Vehkalan asemasta itään. Suunnittelualuetta rajaa lännessä Härkälenkki ja sen varressa oleva yritystontti. Pohjoisessa alue rajautuu Härkähaantiehen ja sen pohjoispuolisiin asemakaavoittamattomiin alueisiin. Idässä ja etelässä aluetta rajaa Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n reunaan sijoittuva jalankulku- ja pyöräilyreitti. Alueen pinta-ala on noin 6,2 hehtaaria.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaava on kaavoitusohjelmassa 2021 ja 2022, numerolla 251400.
- Kaavoitus tuli vireille 16.12.2020 kaupungin omana kaavatyönä. Kaavatyö käynnistettiin aluearkkitehdin päätöksellä.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) laadittiin ja kaavoituksen vireille tulosta ilmoitettiin 16.12.2020.
- OAS:ta pyydettiin mielipiteet 31.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.
- Kaavatyö on ollut esillä Kivistön alueen asukastilaisuuksissa 22.4.2021 ja 27.10.2021.

- OAS päivitettiin 30.3.2022 ja julkaistiin kaavan verkkosivulla. Aikaisempaa suunnittelualueen rajausta laajennettiin länteen 7.1.2015 vireille tulleen Vehkalan työpaikka-alueet 2:n (kaava nro 25100) suunnittelualueelle. OASia ei asetettu uudelleen nähtäville, koska kaava laajeni alueelle, jolla asemakaava jo oli vireillä.
- Kaavatyö ja 30.3.2022 päivitetty OAS olivat esillä Kivistön kirjastolla 31.3.2022 pidetyssä asukastilaisuudessa sekä 17.9.2022 Kivistön kyläjuhlilla.
- Asemakaavaehdotus kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 21.3.2023.
- Kaupunginhallituksen käsittelyssä 17.4.2023 kaava-aineisto hyväksyttiin asetettavaksi nähtäville.
- Asemakaavaehdotus oli MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 3.5.2023-1.6.2023. Nähtävilläolon aikana kaavaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.
- Lausunnot ehdotuksesta pyydettiin 1.6.2023 mennessä. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja niitä saatiin 6 kpl.
- Kaavaehdotuksen nähtävillä oloaikana Kivistön kirjastolla 8.5.2023 pidetyssä yleisötilaisuudessa esiteltiin kaava-aineistoa ja kaavan suunnittelun tilannetta. Nähtävilläolon jälkeen kaava-aineistoa on esitelty 16.9.2023 Kivistön kyläjuhlilla.
- Tarkistettu asemakaava on kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 24.10.2023.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 5
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 13
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 17
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 17
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 17
3.3. Asemakaavan tavoitteet 20
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 21
4. Asemakaavan kuvaus 26
4.1 Kaavan rakenne 26
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 27
4.3 Aluevaraukset 28
4.4 Kaavan vaikutukset 32
4.5 Nimistö 37
5. Asemakaavan toteutus 37
6. Kaavatyöhön osallistuneet 40
7. Asemakaavan seurantalomake 42
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 44
9. Muu suunnitelma-aineisto 51

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- LIITE 1: katujen ja puistojen yleissuunnitelma
- LIITE 2: vihertehokkuus, tuloskortit kortteleittain

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA (KAAVAN VERKKOSIVULLA)

- Nähtävilläolovaiheen lausunnot ja vastineet, koonti (24.10.2023)
- OAS-vaiheen mielipiteet 16.12.2020 ja vastineet, koonti (21.3.2023)
- Vehkalan kinkerit meluselvitys (Sitowise Oy 21.12.2022)
- Alustavan katusuunnitelman selostus (A-Insinöörit Oy, Maanlumo Oy 17.10.2022)
- Ympäristösuunnittelun analyysit ja suunnitelmat (Maanlumo Oy 7.10.2022)
- Myyrmäen, Kivistön ja Ylästön liito-oravaselvitys (Ramboll Finland Oy, 2016)
- Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 26.5.2022)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Vantaan hulevesiohjelma 2009
- Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli 2014
- Isontammentie, Vehkala - Puiden kuntoarviointi (Puunkaatopalvelu O & L 5.5.2022)
- Kivistön suuralueen visio 2042 (KALA 21.8.2017)
- Vantaan kasvikattoselvitys 2022 (KALA 9.8.2022)

1. TIIVISTELMÄ

Vehkalan kinkerit asemakaava laajennetaan Vehkalan nykyistä osittain vielä rakenteilla olevaa työpaikka-aluetta itään kohti Hämeenlinnanväylää. Kaavalla muutetaan entinen Vantaankosken koulun alue sekä Härkälenkin ja Isotammentien väliin sijoittuvat kaavoittamattomat kiinteistöt toiminnoiltaan monipuoliseksi ja tehokkaaksi työpaikka-alueeksi. Kaava koostuu neljästä työpaikkarakentamiseen osoitetusta korttelista (KTY, TY). Korttelialueiden lisäksi kaavaan sisältyy lähivirkistys- (VL) puisto- (VP) ja katualueita. Asemakaavoitettava alue on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa.

Pääosa rakentamisen mahdollistavista korttelialueista (81 %) osoitettaan toimitilarakentamiseen (KTY-korttelit 25093–25095). Loput (19 %) korttelialueet osoitetaan ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten rakentamiseen (TY-kortteli 25099). Rakentamisen kerrosluku vaihtelee III-VI välillä. Rakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvuilla korttelikohtaisesti. TY- korttelialueella rakentamisen tehokkuus e=0.5:sta KTY alueilla joko e=0.7 tai e=1.0. Asemakaavassa osoitettu rakentamisen määrä on yhteensä 34 876 k-m^2. Korttelialueille osoitetut rakennusalat ovat väljiä ja rakentamisen sijoittumista ohjataan kaavassa ainoastaan nuolimerkinnöillä, joilla osoitetaan rakennusalueen raja, johon rakennus on rakennettava kiinni. Asemakaavassa on useita alueelle muodostuvan kaupunkikuvan luonteeseen ja laatuun vaikuttavia kaavamääräyksiä. Lisäksi kaava edellyttää uusiutuvan energian tuottamista, kasvikattojen toteuttamista sekä ohjaa ilmastovaikutusten pienentämiseen ja vähähiilisiin rakenneratkaisuihin.

Kaava mahdollistaa alueelle sijoittuvien toimijoiden tarpeiden mukaan toteuttaa joko tuotanto- tai toimistotiloihin painottuvaa rakentamista. Lisäksi KTY-korttelialueilla kaava sallii rakennusten maantasokerrokseen liike-, näyttely- ja kokoontumistiloja 20 % rakennusoikeudesta. TY-korttelialueella kaava mahdollistaa käyttää 25 % rakennusoikeudesta toimistotilojen ja 25 % pääkäyttötarkoitukseen liittyvien myymälä- ja muihin siihen verrattavien tilojen toteutukseen.



Kaavatyön yhteydessä tarkasteltiin kaavaratkaisun mahdollistamia erilaisia toteutusvaihtoehtoja. Kuvassa ns. hybridivaihtoehto, jossa rakennusoikeus on kaavan mukaisesti jaettu eri toimintojen kesken; sininen kuvaa tuotantotiloja, punainen toimistotiloja ja keltainen liiketiloja. Maantasopysäköinnin vaatima alue on merkitty harmaalla. Kaavan tehokkaimmassa korttelissa 25095 pysäköinti joudutaan todennäköisesti toteuttamaan maanalaisena tai rakenteellisesti useammassa tasossa. Tarkemmin eri toteutusvaihtoehdoista kerrotaan selostuksen kohdassa 5 asemakaavan toteutus.

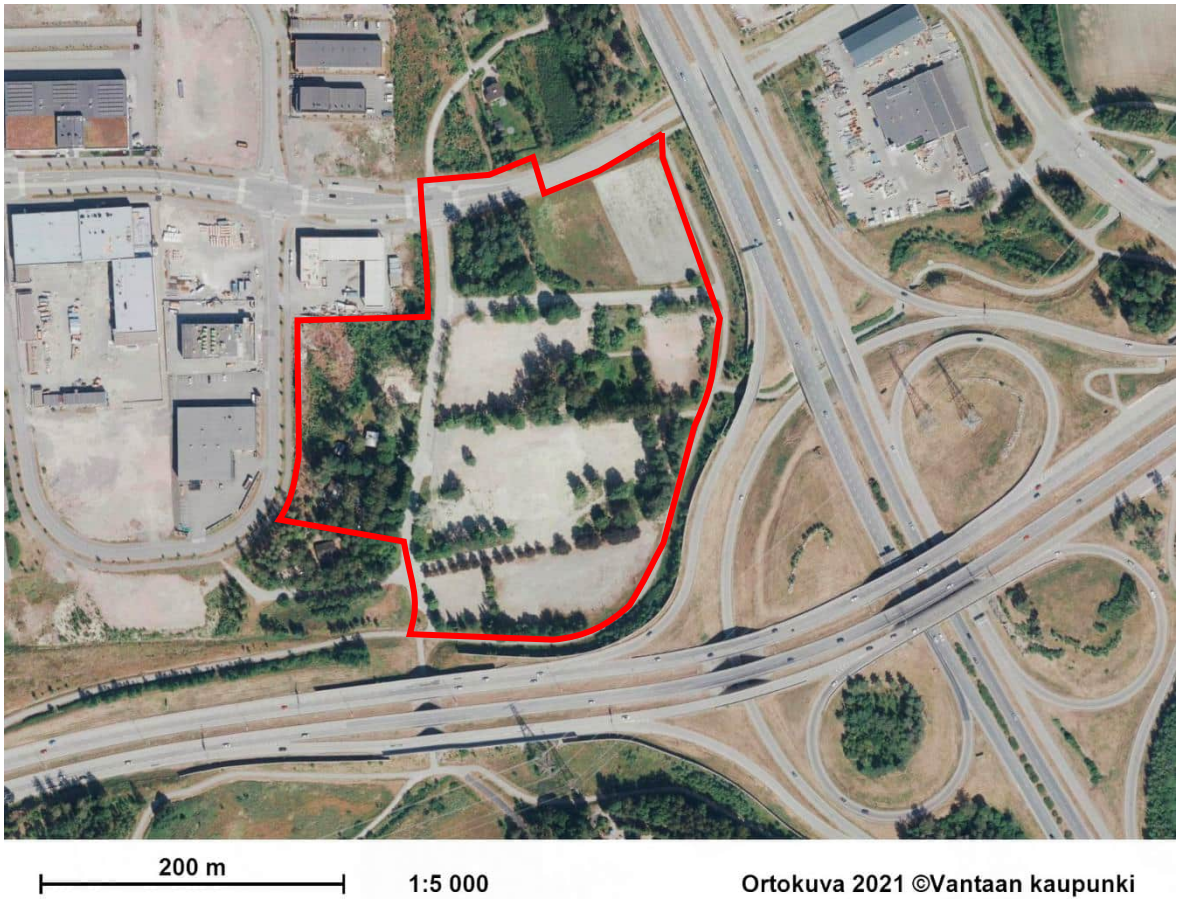
Katuverkon osalta alue liittyy rakennettuun ympäristöön Härkähaantien, Härkälenkin sekä Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän alikulkujen kautta. Kaava-alueen katuverkko muodostuu kahdesta päättyvästä tonttikadusta (Kinkeritie ja Kinkeripiha) ja yhdestä jalankululle ja polkupyöräilylle osoitetusta kadusta (Siirtolanpolku). Autoliikenteelle osoitetut katualueet on mitoitettu raskaalle liikenteelle ja niiden toiseen reunaan on varattu yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyreitti. Katujen toteutuksessa hyödynnetään alueella jo olevia ajoväyliä. Katujen yleissuunnittelutyön yhteydessä on tutkittu mahdollisuuksia säilyttää katualueilla olemassa olevaa puustoa. Katualueilla säilytettävät puut on merkitty kaavakarttaan. Alueella olevaa puustoa säilyy myös kaavassa osoitetuilla viheralueilla (Kinkeripuisto sekä Georg ja Anna Collinin puisto), joille on osoitettu myös ulkoilureittejä tukemaan alueen jalankulku- ja pyöräilyreitistöä. Georg ja Anna Collinin puistoon on lisäksi osoitettu aluevaraus alueella muodostuvien hulevesien käsittelyyn. Alustavien puisto- ja vesihuoltosuunnitelmien mukaan puistoon toteutetaan kaksi erillistä hulevesipainannetta, joihin on mahdollista johtaa hulevesiä myös korttelialueilta.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Myllymäen kaupunginosassa, Hämeenlinnanväylän länsipuolella ja Kehä III:n pohjoispuolella. Kehäradan Vehkalan asema sijaitsee noin 400 m etäisyydellä alueen länsipuolella. Alueella sijainnut Vantaankosken koulu lakkautettiin vuoden 2019 alussa ja koulurakennukset on purettu vuonna 2021. Rakennusten purkutöiden jäljiltä alueella on laajoja tasaisia hiekkakenttiä. Maiseman pääpiirteet ilmenevät hyvin vuoden 2021 ilmakuvasta.

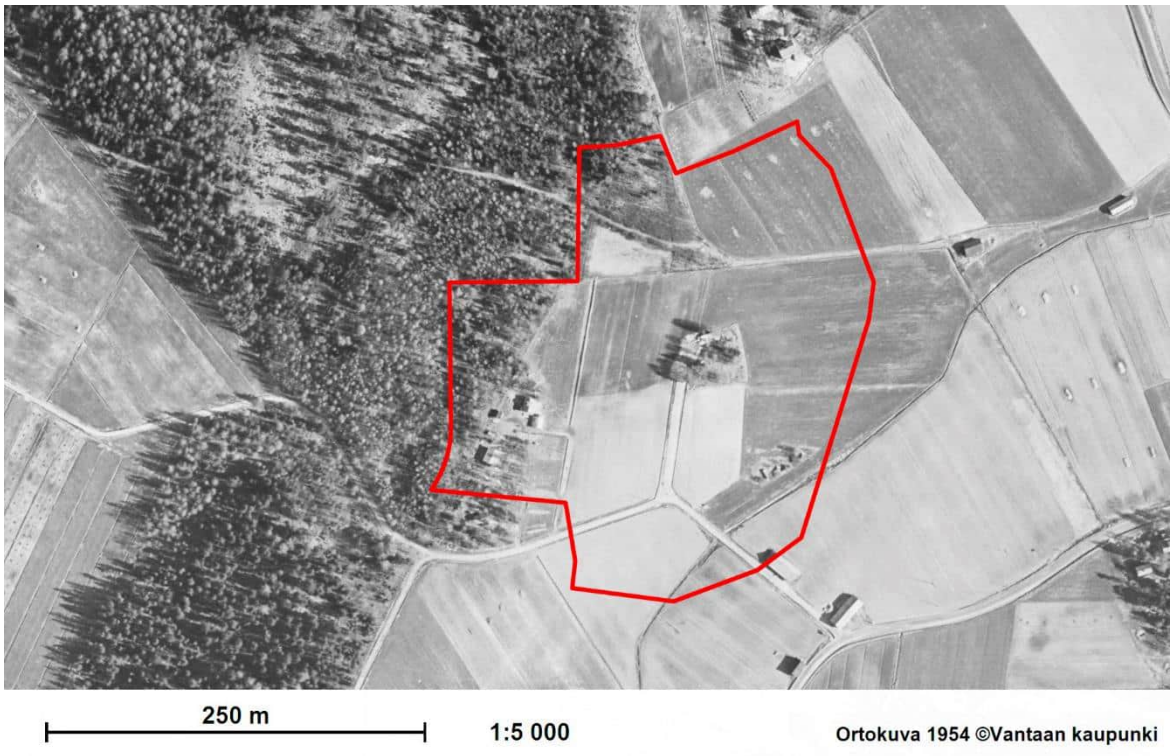


Ilmakuva vuodelta 2021. Kaava-alueen rajaus on merkitty punaisella viivalla.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Maastonmuodoiltaan alue hahmottuu suhteellisen tasaisena lukuun ottamatta alueen länsireunan kallion päällä kasvavaa nuorta metsikköä ja alueen keskellä sijaitsevaa puustoista kumparetta. Alueen maanpinta vaihtelee välillä noin +31,0…+45,0. Korkeimmillaan maanpinta on alueen länsiosassa ja laskee kohti etelää ja kaakkoa.



Suunnittelualueen rajaus ja Ilmakuva alueesta vuodelta 1954. Suunnittelualue on pääosin viljelyskäytössä. 1960-luvun alussa alueelle aloitettiin rakentamaan Vantaankosken koulun rakennuksia, jotka koulutoimintojen päättyessä 2019 purettiin vuonna 2021.

Luontoarvot

Kaava-alueella ei ole todettu erityisiä luontoarvoja. Alue on vanhastaan rakennettua, ja puustoista rakentamatonta osaa on jäljellä vain vähän. Kaava-alueen puustoisimmat alueet sijaitsevat alueen pohjois- ja länsiosissa. Alueella kasvaa arvopuina vaahteraa, jalavia ja isoja haapoja sekä yksittäisiä mäntyjä.

Suunnittelualueen pohjoisosassa on puustoinen pieni (n. 0,4 ha) alue, joka on määritelty kehittyväksi elinympäristöksi liito-oraville (Myyrmäen-Kivistön-Ylästön alueen liito-oravaselvitys 2016). Kehittyvä elinympäristö tarkoittaa metsää, joka on puustoltaan pääasiassa liito-oravalle soveltuvaa, mutta usein iältään vielä nuorta tai puulajisuhteiltaan liian yksipuolista liito-oravan elinympäristöksi. Se ei ole tällä hetkellä siis liito-oravalle soveltuva. Alueen täysikasvuinen korkea puusto koostuu harvakseltaan kasvavista haavoista ja koivuista, aluskasvustona on lehtipuutiheikköä. Alueella ei ole liito-oravalle tärkeitä suojakuusia, eikä kolopuita ja se on jäänyt eristyksiin muista metsäisistä alueista sekä liito-oravan ydinalueista. Lähimmälle ydinalueelle on n. 250 m ja se on todettu vuoden 2021 liito-oravan suojelusuunnitelmassa asutuksi.

Suunnittelualueen länsiosassa Härkälenkin itäpuolella kasvaa yli 15 m koivuja ja muutamia korkeita havupuita. Metsäisen alueen pohjoisosan puusto on nuorempaa ja matalampaa lehtipuustoa. Alueen pensaskerros on lehtipuutiheikköä. Metsäisen alueen itäosassa, Isotammentien reunassa kasvaa n. 15 m korkea kuusirivi.

Suunnittelualueen keskellä, purettujen koulurakennusten piha-alueilla kasvaa rivissä 10 kpl alle 15 m korkeita vaahteroita ja alueen itäosassa on yli 15 m korkeita lehtipuita (pääosin koivuja) ja muutamia n. 15 m korkeita mäntyjä.



Suunnittelualueen koillisosassa Härkähaantiehen rajautuvalla puuttomalla peltoalueella on ollut kesäisin kaupungin ylläpitämä kukkaketo.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alueen eteläosa kuuluu Myllymäenojan valuma-alueeseen. Kaava-alueen eteläosassa hulevesiviemäri johtaa hulevedet Kehä III:n alikulun kautta Martinlaakson puolelle, jossa vedet purkavat avo-ojaan. Avo-ojassa vedet virtaavat länteen päätyen Myllymäenojaan. Myllymäenoja virtaa edelleen lännen suuntaan yhdistyen Petikossa Kynikenojaan. Kynikenoja virtaa lounaaseen ja laskee Pikkujärven kautta Pitkäjärveen ja edelleen Espoon halki Suomenlahteen.

Kaava-alueen pohjoisosa kuivattuu idän suuntaan. Hulevedet ohjautuvat hulevesiviemäreissä Hämeenlinnanväylän ja Vantaankoskentien alitse purkautuen Piispankylässä avo-ojaan. Avo-oja virtaa edelleen itään purkaen vedet Vantaanjokeen. Vantaanjoki laskee Helsingin Vanhankaupunginlahdessa Suomenlahteen.

Suunnittelualue ei sijaitse määritellyllä pohjavesialueella, eikä alueella ole pohjaveden mittauspisteitä.

Maaperä

Kaava-alueen yleispiirteiset pohjasuhteet on esitetty maaperäkartassa. Pintamaalajikartan mukaan maaperä on täyttöä, savea, silttiä, moreenia ja paikoin avokalliota. Kinkerikujan pohjoispuoli on savea ja silttiä. Kinkerikujan eteläpuoli ja Kinkeritien itäpuoli on pääosin täyttöaluetta. Täyttöalueen keskellä on moreeni- ja silttialue. Kinkeritien länsipuoli on pääosin moreenia ja avokallioalueita.

Pohjatutkimusten mukaan Kinkeritien länsipuolella pintakerroksen alla on silttiä ja moreenia. Maakerrosten paksuus kallion päällä on paikoitellen ohut ja paikoin esiintyy myös avokalliota. Kairaukset ovat ulottuneet n. 1,0–7,0 m syvyydelle maanpinnasta.

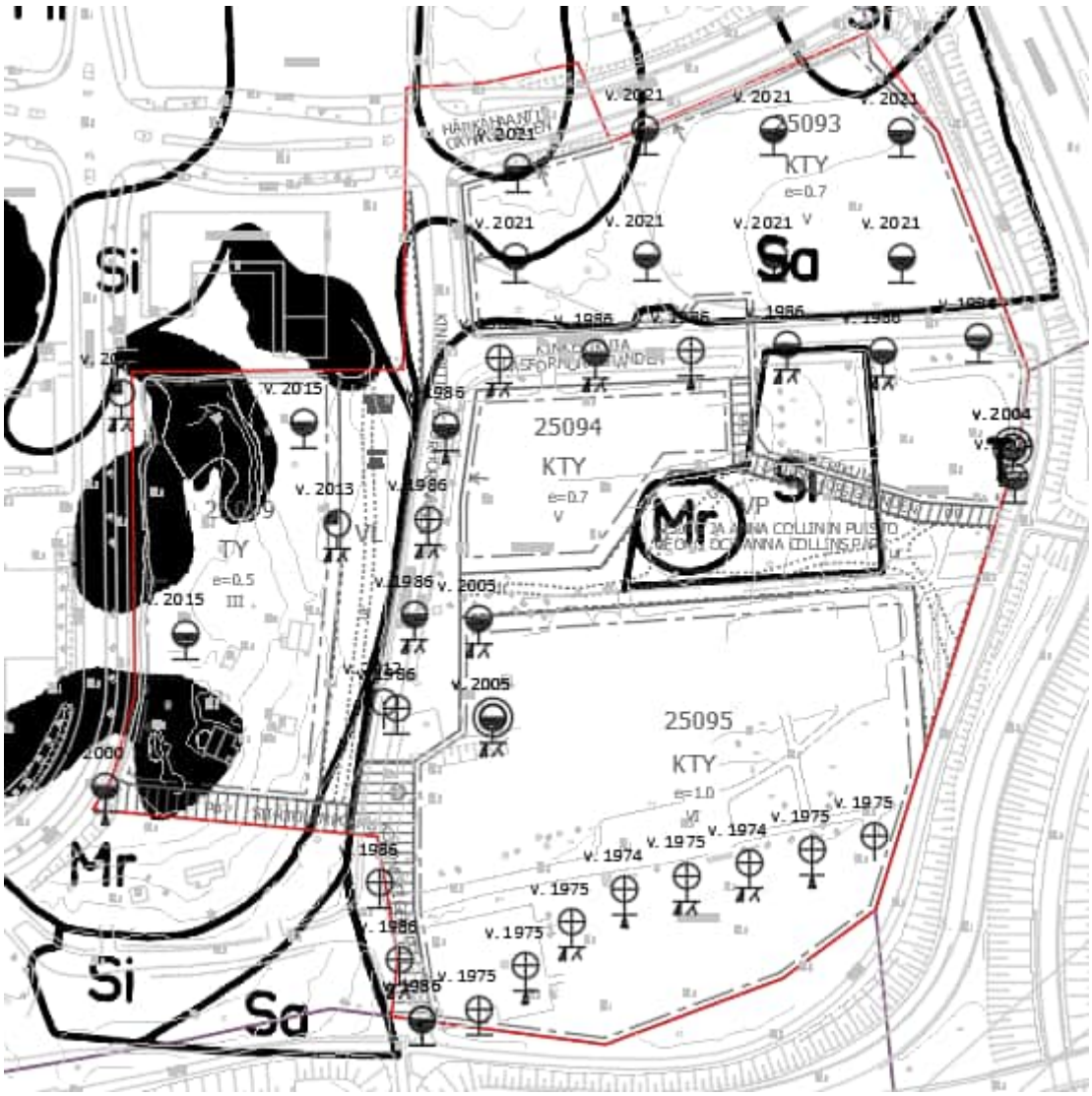
Kinkeritien länsipuolella pintakerroksen alla on savea, silttiä, hiekkaa ja moreenia. Kairaustulosten perusteella saven paksuus on enimmillään noin 3,8 metriä. Kairaukset ovat ulottuneet n. 1,1–21,7

m syvyydelle maanpinnasta. Syvimmät kairaukset sijoittuvat alueen itäreunalle. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.



Maalaji- ja pohjatutkimuskartta, johon on merkitty suunnittelualueella tehdyt pohjatutkimuspisteet. (kartta ei mittakaavassa)

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Myllymäen kaakkoiskulmassa sijaitseva suunnittelualue rajautuu etelässä Kehä III:een ja idässä Hämeenlinnanväylään. Alueen länsipuolelle on vuonna 2014 voimaan tulleen asemakaavan mukaisesti rakentumassa monipuolinen työpaikka-alue. Alueen yritystonteista on rakennettu noin puolet. Suunnittelualueen länsiosassa sijaitsee kaksi 1950-luvulla rakennettua omakotitaloa

piharakennuksineen. Rakennusten vuokrasopimusten päätyttyä rakennukset on tarkoitus purkaa. Muilta osin kaavoitettava alue on rakentamaton. Alueella sijainneet Vantaankosken koulun rakennukset on purettu vuonna 2021.

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueella ei ole palveluita eikä työpaikkoja. Kaava-alue rajautuu lännessä rakenteilla olevaan Vehkalan työpaikka-alueeseen. Näin ollen lähialueen palvelutarjonta kehittyy ja monipuolistuu tulevaisuudessa. Lähimmät kaupalliset palvelut ovat Vantaan-puistossa. Aluekeskustason palvelut ovat Myyrmäessä ja tulevaisuudessa Kivistön keskustassa.

Kaupunkikuva

Kaava-alue on osa rakenteilla olevaa Vehkan työpaikka-aluetta. Alueen kaupunkikuva on vahvassa muutostilassa. Viimeisten 10 vuoden aikana alueen metsäinen maisema on muuttunut Kehäradan, Vehkalan aseman ja sen yhteyteen toteutetun liityntäpysäköintialueen rakentamisen myötä voimakkaasti. Kaupunkikuvaa leimaavat tällä hetkellä kaupungin esirakentamat tyhjät tontit, keskeneräiset rakennushankkeet ja uudet toimitila- ja teollisuusrakennukset sekä itse suunnittelualueella purettujen rakennusten paikalla olevat hiekkakentät. Oman mausteensa maisemaan ja kaupunkikuvaan antavat myös puretun koulun pihapiirissä kasvaneet jykevät lehtipuut, jotka ovat tärkeitä alueen identiteettitekijöitä.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja, eikä siltä tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Alueelta on hyvät yhteydet Kinkeripuiston ulkoilureittiä pitkin Petikon lähivirkistysalueille. Hämeenlinnanväylän alikulun kautta alueelta on hyvät yhteydet myös Vantaanjoen kulttuurimaisemaan.

Liikenne

Suunnittelualueen erityinen vahvuus on sen sijainti liikenteellisessä solmukohdassa, Kehä III:n ja Hämeenlinnan väylän risteyksen tuntumassa. Alueelta on hyvät ajoneuvo- ja joukkoliikenneyhteydet.

Ajoneuvoliikennöinti suunnittelualueelle tapahtuu Kehä III:lta lännestä saavuttaessa Sanomatietä ja Härkähaantietä pitkin. Idän suunnasta saavuttaessa Vantaankoskentietä ja Härkähaantietä pitkin. Härkähääntie on alueellinen kokoojakatu, jonka keskiarkiliikennemäärä vuonna 2021 oli 2 770 ajoneuvoa/arkivuorokausi. Suunnittelualueella on kaksi päättyvää tonttikatua Isontammentie ja Kinkerikuja.

Suunnittelualueen joukkoliikenneyhteydet ovat Kehäradan Vehkalan aseman läheisyyden takia hyvät. Vehkalan asema sijaitsee 400 m etäisyydellä alueen länsipuolella. Lisäksi Härkähaantiellä kulkee kaksi joukkoliikenteen linjaa. Niillä pääsee Kivistöstä Vehkalan aseman kautta Martinlaaksoon. Lähimmät joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat 50 m etäisyydellä alueen luoteispuolella.

Kaava-alueella sijaitsevien tonttikatujen Isotammentien ja Kinkerikujan varressa kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Myös Härkähaantien pohjois- ja eteläpuolella on yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Alueelta on hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet etelään Kehä III:n alikulun kautta. Kehä III:n pohjoisreunassa kulkeva kävelyn ja pyöräilyn reitti mahdollistaa sujuvat yhteydet itään ja länteen.

Vesihuolto

Vesijohto ja jätevesiviemäröinti

Kaava-alueella sijaitsee yleistä vesihuoltoverkostoa Isontammentien eteläosassa, kaava-alueen ja Hämeenlinnanväylän välissä olevalla kävelyn ja pyöräilyn väylällä idässä ja puretun koulun tontilla. Kaava-alueen pohjoisosassa olevalla pellolla on yksityinen tonttivesijohto, joka palvelee Härkähaantien pohjoispuolella olevaa omakotitaloa.

Kaava-alue kuuluu Myyrmäen painepiiriin. Alueen painetaso vaihtelee välillä +83…+100. Tarkat painetasot selviävät HSY:n liitoskohtalausunnoista. Jätevedet johdetaan etelän suuntaan Martinlaaksoon ja sieltä lännen suuntaan ja Espooseen. Espoossa jätevedet johdetaan Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Alueella on hulevesiviemäröintiä Isontammentien eteläosassa sekä Isontammentien itä-länsisuuntaisella osuudella. Hulevesiviemäröintiä on jonkin verran myös puretun koulun tontilla. Nämä koulun pihan kuivatusta palvelleet hulevesiviemärit voidaan poistaa käytöstä tontin rakentamisen myötä. Katujen alla olevat yleiset hulevesiviemärit tulee joko säilyttää tai siirtää tulevan rakentamisen tieltä, sillä niihin johdetaan alueen hulevedet rakentamisen jälkeen tonttiviivytyksen kautta. Hulevedet purkavat alueelta etelään Kehä III:n alitse ja itään Hämeenlinnanväylän alitse.

Kaukolämpö

Vantaan Energian mukaan alue on mahdollista liittää kaukolämpöverkkoon.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia keski- ja pienjännitemaakaapeleita sijaitsee suunnittelualueella ja sen läheisyydessä Isotammentien ja Härkähaantien varressa. Isotammentien varressa sijaitsee myös yksi Vantaan Energian muuntamo.

Suurjännitekaapeleiden johtoreitti sivuuttaa suunnittelualueen kaakossa Kehä III liikenne alueella. Voimajohtoalue ei ulotu suunnittelualueelle.

Ympäristöhäiriöt

Aluetta rasittavat Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän liikennemelu sekä lentoliikenteestä aiheutuva melu.

Tieliikenteestä aiheutuvan melun määrä vaihtelee suunnittelualueella noin 50 dB ja noin 65 dB välillä. Lentomelun voimakkuus on koko kaava-alueella yli 60 dB. Kaava-alueen eteläosa kuuluu lisäksi lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeeseen. Alueen meluolosuhteet eivät mahdollista melulle herkän toiminnan sijoittamista alueelle.

Alue sijoittuu yleiskaavassa osoitetulle lentomeluvyöhykkeelle L1 (LDEN yli 60 dB). Yleiskaavan lentomelumääräyksen tarkempi sisältö on kerrottu selostuksen kohdassa ”2.2.1 Asemakaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset”.



Kaava-alueen päivä- ja yöaikaiset keskiäänitasot (kuva kaavan meluselvityksestä, Sitowise 2022).

2.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan Vantaan kaupungin omistuksessa.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
412-1-15	Vantaan kaupunki	0,3
412-1-16	Vantaan kaupunki	0,4
412-1-22	Vantaan kaupunki	1,4
412-1-29	Vantaan kaupunki	2,1
412-1-36	Vantaan kaupunki	0,1
412-5-41	Vantaan kaupunki	0,8
412-5-43	Vantaan kaupunki	0,7
412-6-0	Vantaan kaupunki	0,5
Yhteensä		**6,2**

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tavoitteena on, että edistetään hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Hanke on näiden tavoitteiden mukainen.

Maakuntakaava

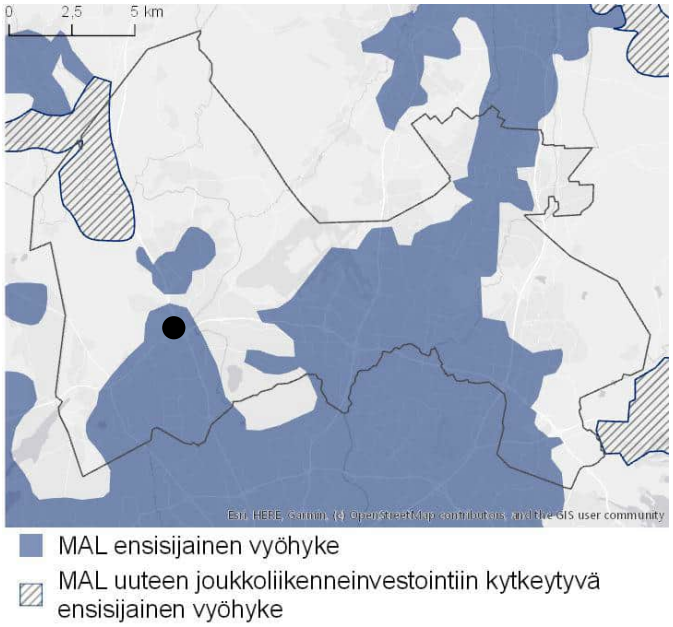


Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Suunnittelualue on merkitty karttaan keltaisella ympyrällä ja se sijoittuu kartassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle. Asemakaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

MAL 2019 suunnitelma

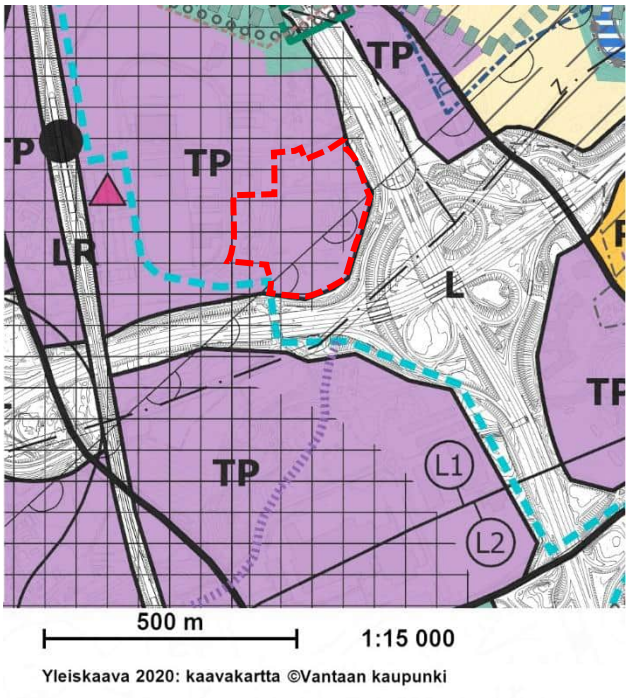
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.



Ote MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävistä vyöhykkeistä. Kaava-alueen sijainti on esitetty mustalla ympyrällä.

Vehkalan työpaikka-alue ja nyt suunnittelun kohteena oleva alue, sijoittuvat MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeelle Vehkalan aseman, Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n läheisyyteen, joten kaavahanke edesauttaa MAL-tavoitteiden saavuttamista.

Yleiskaava



Yleiskaava 2020: kaavakartta ©Vantaan kaupunki

Vantaan yleiskaavassa alue on osoitettu monipuolisille toimisto- ja palvelutoiminnoille sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille tuotantotoiminnoille. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Ruutukuvioisena alue on kestävän kasvun vyöhykettä.

Alue sijoittuu lentomeluvyöhykeelle L1 (LDEN yli 60 dB). Alueelle ei saa rakentaa uusia asuntoja eikä sijoittaa muita melulle herkkiä toimintoja.

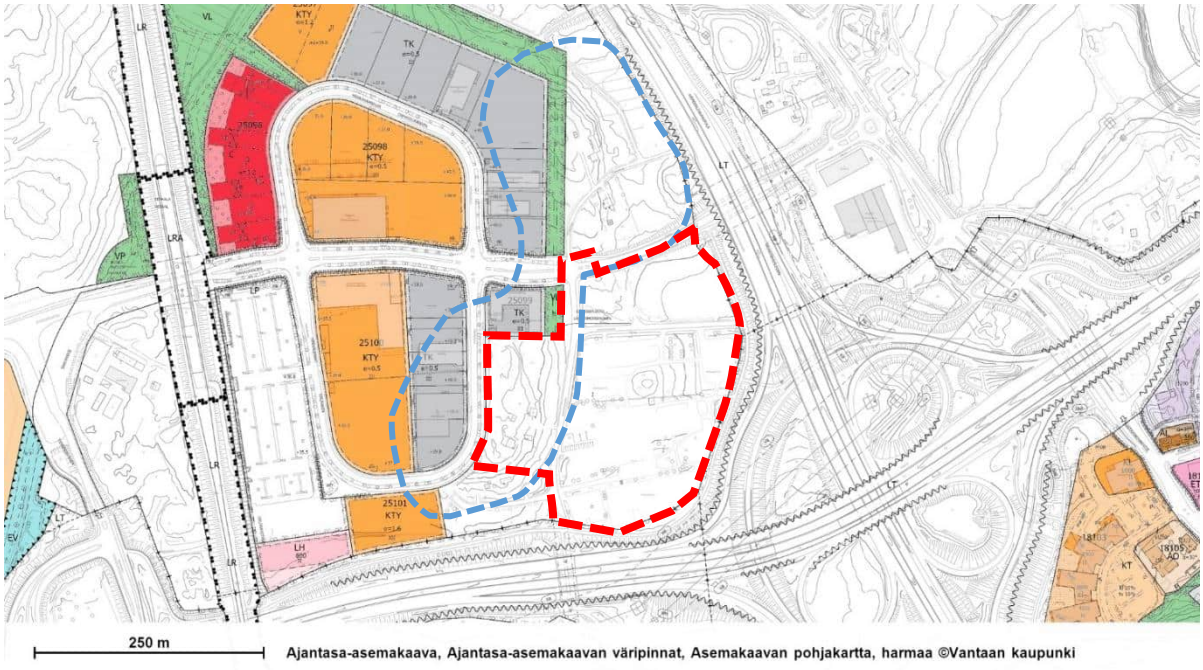
Korjausrakentaminen ja tuhoutuneen asuinrakennuksen korvaaminen on sallittu. Korvaavan asuinrakennuksen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikenteen melua vastaan tulee olla vähintään 38 dB. Lisäksi alue on osittain lentokoneiden laskeutumisvyöhykettä, jolla melu on huomioitava rakentamisessa. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Suunnittelualue on merkitty karttaan punaisella katkoviivalla. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Asemakaava

Suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta. Alue rajautuu lännessä Vehkalan työpaikka-alueet 1 asemakaavaan (250900) sekä idässä ja etelässä Kehä III:n asemakaavaan (181000).

Suunnittelualueen länsiosassa Härkälenkin ja Isotammentien välisellä alueella on myös vireillä vuonna 2015 käynnistetty Vehkalan työpaikka-alueet 2 (251000) asemakaavatyö.



Ote ajantasa-asemakaavasta. Suunnittelualueen sijainti on merkitty punaisella katkoviivalla. Sinisellä katkoviivalla on merkitty vuonna 2015 vireille tullut Vehkalan työpaikka-alueet 2 (251000) asemakaavatyö.

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Vantaan hulevesiohjelma (Vantaan kaupunki, 2009)

Hulevesiohjelman tavoitteena on vähentää kaupunkirakenteen tiivistymisen haitallisia vaikutuksia tulvariskien hallintaan ja ympäristönsuojeluun.

Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli (Vantaan kaupunki, 2014)

Vantaan hulevesiohjelmaa tukeva toimintamalli ohjaa suunnittelua hulevesien hajautettuun ja luonnonmukaiseen käsittelyyn.

Kivistön suuralueen visio 2042

Suunnittelulla toteutetaan Kivistön vision 2042 mukaisia tavoitteita (kaupunkisuunnittelulautakunta 21.8.2017). Visioksi on määritelty Onnellinen Kivistö – vehreä ja aktiivinen kotikaupunki. Visiotyössä Kivistön suuralue on määritelty muodostuvan viidestä eri aluetyypistä: Kivistön keskusta, Tiivistyvä Kivistö, Kulttuurimaiseman Kivistö, Metsäinen Kivistö ja Elinkeinojen Kivistö. Kaava-alue sijoittuu Kivistön suuralueen eteläosaan, joka on visiossa nimetty elinkeinojen Kivistöksi. Kyseisen aluetyypin tavoitetilaksi on määritelty: Elinkeinojen Kivistö on toiminnallisesti monipuolinen ja muuntautuva toimintaympäristö, joka on aktiivinen ympäri vuorokauden. Tilaa vievät toiminnat sovitetaan ympäristöön.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vehkalan kinkerit asemakaava on tullut vireille 16.12.2020. Kaavatyö on mainittu ensimmäisen kerran vuoden 2021 kaavoitusohjelmassa. Kaavatyö on aloitettu kaupungin toimesta ja se tehdään ns. kaupungin omana työnnä.

Kaava-alueen rajausta on tarkistettu 30.3.2022 päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan: suunnittelualueeseen on lisätty kaupungin omistukseen siirtyneet kaksi kiinteistöä vuonna 2016 vireille tulleesta Vehkalan työpaikka-alueet 2:n asemakaava-alueesta.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistaja ja maanvuokraajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: kaupunkirakenne ja -ympäristön toimiala (kiinteistöt ja tilat, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kadut ja puistot), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

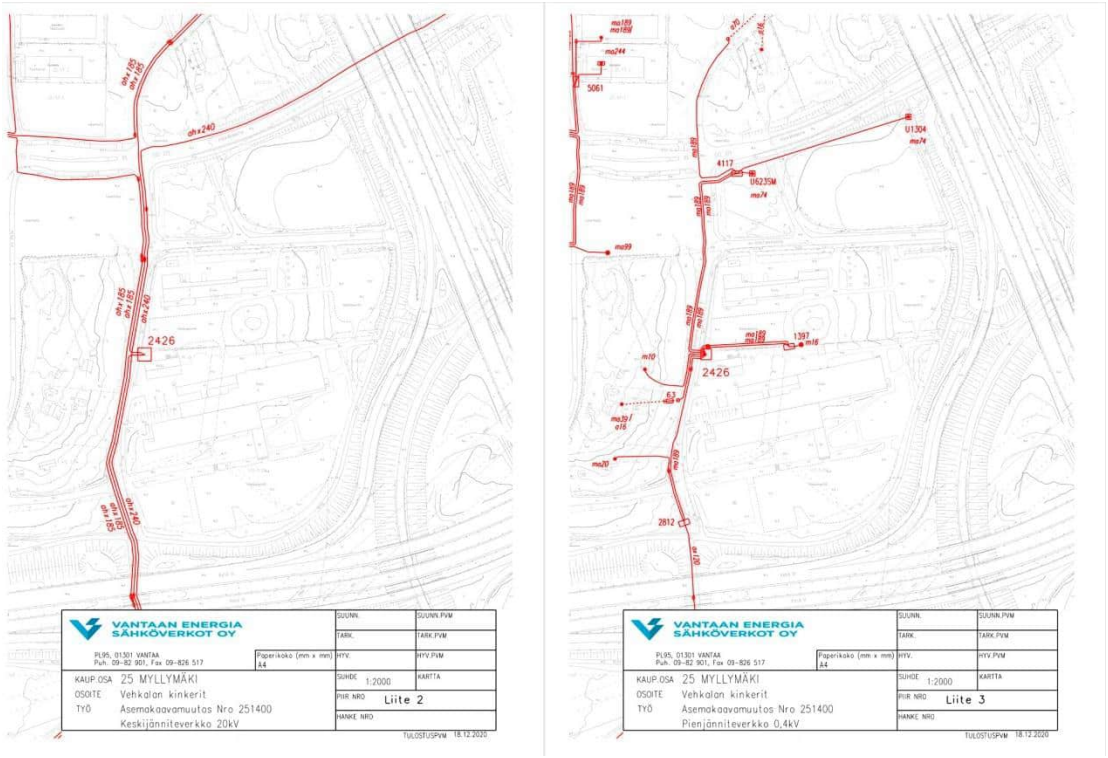
Asemakaavoituksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Kaava-aineistoa on esitelty Kivistön kaupunkisuunnittelun avointen ovien tilaisuuksissa Kivistön kirjastossa 27.10.2021 sekä 31.3.2022 ja Kivistön kyläjuhlilla 17.9.2022. Kaavatyötä esiteltiin myös 22.4.2021 koronarajoitusten takia virtuaalisesti järjestetyssä Kivistön yleisötilaisuudessa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka julkaistiin 16.12.2020, saatiin 31.1.2021 mennessä 7 mielipidettä. Mielipiteissä ei vastustettu alueen kaavoittamista, sen sijaan esitettiin alueen suunnitteluun liittyviä tavoitteita ja toivomuksia.

Museovirasto totesi lausunnossaan, että heidän ja Vantaan kaupunginmuseon välisen työnjaon perusteella kaupunginmuseo antaa asiasta lausunnon. Vantaan kaupungin museon lausunnossa todetaan, että alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja, eikä siltä tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Lausunnossa todetaan myös, että museota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n lausunnon mukaan keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat alle esitettyjen karttaliitteiden 2–3 mukaisesti.



Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n lausunnon liitteet 2 ja 3 joissa on esitetty alueelle sijoittuvat pienjännitekaapelit.

Yhtiön suurjänniteilmajohdot sijoittuvat kaava-alueen etelän ja kaakon puolelle, Kehä III:n liikennealueelle sijoittuvalle johtoreitille. Lausunnossa todetaan myös, että alueen suunnittelussa tulee huomioida varaukset uusille pien- ja keskijännitekaapeloinneille sekä mahdollisesti tarve uudelle muuntamolle. Mahdollisista muuntamoiden sijainneita on käyty s-postikeskustelua Vantaan Energia kanssa kaavaehdotuksen vaihtoehtoja pohdittaessa. Kaukolämpöverkon osalta lausunnossa todetaan vain, että alue on mahdollista liittää kaukolämpöverkkoon.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa lausunnossaan, että aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi.

Helsingin seudun liikenteellä (HSL) ei ollut huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Kaavan vireille tulovaiheessa kaava-alueen naapurikiinteistön 412-1-16 omistaja antoi suullisesti mielipiteen. Naapurikiinteistön omistajan mukaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (16.12.2020) maankäyttöluonnoksessa esitetty viheralue ulottuu hänen omistamalleen

kiinteistölle 412-1-16. Kiinteistön omistajan mukaan asemakaava on rajattava siten, että kiinteistö jää kaava-alueen ulkopuolelle. Kaavan vireille tullessa ja 16.12.2020 nähtäville asetetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa em. kiinteistö sijoittuu kokonaan kaava-alueen ulkopuolelle.

Fingrid Oyj mainitsee lausunnossaan, että yhtiön voimajohto sijaitsee kaava-alueen etelä- ja kaakonpuolella olevalla voimajohtoalueella. Lausunnassa tuodaan esille myös suunnittelussa huomioitavia seikkoja, mikäli kaava-alueen rajaus suunnittelun edetessä muuttuu siten että se koskee myös voimajohtoaluetta. Kaavaehdotuksessa lausunnossa mainittu voimajohtoalue varoalueineen sijoittuu kaava-alueen ulkopuolelle.

Asemakaavaehdotus oli kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 21.3.2023.

Kaupunginhallitus hyväksyi asemakaavaehdotuksen 17.4.2023 jonka jälkeen asemakaavaehdotus oli MRA §27:n mukaisesti nähtävillä 3.5.- 1.6.2023. Nähtävilläolon aikana kaavastaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.

Nähtävilläolon aikana 8.5.2023 kaava-aineistoa esiteltiin Kivistön kirjastolla pidetyssä asukastilaisuudessa. Nähtävilläolon jälkeen kaava-aineisto on ollut esillä syksyllä Kivistön kyläjuhlilla 16.9.2023.

Lausunnot ja niiden huomioiminen

Lausunnot nähtävillä olleesta asemakaavaehdotuksesta pyydettiin 1.6.2023 mennessä. Lausuntoja pyydettiin 13 taholta ja niitä saatiin 6 kpl.

Suurimmassa osassa lausunnoista ei ollut huomautettavaa. Uudenmaan liitto ja Uudenmaan ELY-keskus totesivat, että kaavaselostuksen maakuntakaavaa selostava teksti ei ollut ajan tasalla. Lisäksi ELY-keskus huomautti rakentamisen ilmastovaikutuksia ohjaavista kaavamääräyksistä sekä kaavamääräyksissä käytetyistä termeistä ja kaavamääräysten selkeyttämisestä. Lausunnossa tuotiin esille myös kaavatyölle asetettuihin tavoitteisiin liittyviä aiheita kuten liiketilojen määrä ja alueella olevan puuston säilyttäminen.

Tehdyt tarkistukset ja muutokset

Asemakaavaselostuksen kohtaa ”2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset” maakuntakaavan tilannetta selostava teksti on muutettu seuraavaksi: ”Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.”

Kaava määräyksissä käytettyjä termejä on selkeytetty. TY- korttelia-aluetta koskevassa kaavamääräyksessä käytetty termi ”myymälätilat” on korvattu termillä ”liiketilat”

Koko kaava-aluetta koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty ilmastovaikutusten pienentämiseen ja vähähiilisiin rakenneratkaisuihin ohjaavat seuraavat määräykset:

- Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.
- Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Koko kaava-aluetta koskevien ruotsinkielisten kaavamääräysten toimistotilojen autopaikkojen pysäköintinormissa oleva kirjoitusvirhe ”1 bp / 50 m^2-vy” on korjattu seuraavaksi ”1 bp / 60 m^2-vy”.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018–2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Vantaan valtuustokauden strategian tärkein painopistealue kaupunkisuunnittelun osalta on kaupungin tiivistäminen lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta tavoitellaan vahvistettavan resurssiviisaasti. Kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet hyödynnetään rohkeasti ja Vantaan kaupunkiympäristöjen ja asuntojen tavoitellaan olevan kansainvälisesti kilpailukykyisiä. Yrityksille tarjotaan monipuolisia ja vetovoimaisia työpaikka-alueita.

Vantaan valtuustokauden 2021–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018 päivitetty KV 10.10.2022)

- Kaavoitamme ensisijaisesti kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita edistäviä alueita, asemakaavoitettuja täydennysrakentamisalueita sekä kaupungin omistamaa maata.
- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelun keskeisiä tavoitteita ovat:
    - Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
    - Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
    - Viherrakenne on terveyttä tukevaa ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saatavuutta.
    - Luodaan hyvät edellytykset kestävälle ja monimuotoiselle liikkumiselle.
    - Vähennetään liikkumistarvetta.
    - Vähennetään lämmityksen päästöjä.
    - Edistetään vähähiilistä rakentamista.
    - Edistetään rakentamisen kiertotaloutta.
    - Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä.

- Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan Vantaalla suunnitelmallisesti.
- Vahvistetaan toimia metsä- ja suoluonnon monimuotoisuuden parantamiseksi.
- Vesistöjen luonnontilaisuutta ja monimuotoisuutta parannetaan.
- Varmistetaan kattava avoimien alueiden (esim. niityt) verkosto.
- Suojellaan luontoa kulumiselta.
- Hiilinielujen ja hiilivarastojen vahvistaminen.
- Kasvatetaan hiilikädenjälkeä ja edistetään hiilinegatiivisuutta.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vesihuolto

Tavoitteena on vesihuollon kustannustehokas toteutus, hulevesien hallinta kaupungin hulevesiohjelman mukaisesti, sekä pelastuslaitoksen ja muiden toimijoiden erityistarpeiden huomioiminen vesihuollon ratkaisuissa. Tavoitteena on myös, että hankkeen yhteydessä saadaan uusittua alueen vuotoherkkää vesijohtoa ja vanhaa jätevesiviemäriä.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla mm. edistetään vehreän ja viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen, ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Tavoitteena on asemakaavassa määrittää alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso.

Osallisten asettamat tavoitteet

Vantaan Energia Sähköverkot Oy (palaute 14.1.2021)

Alueella sijaitsevat maakaapelit, keski- ja pienjännitekaapelit ja suurjänniteilmajohdot sekä mahdollinen tarve uudelle muuntamolle tulee huomioida suunnittelussa.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Kaavatyön vireille tulon ja 16.12.2020 julkaistun osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisen yhteydessä laadittiin myös ensimmäinen alustava vaihtoehto kaavaratkaisusta havainnollistamaan kaavatyölle asetettuja tavoitteita. Yhtenä kaavan tavoitteena on jatkaa voimassa olevassa kaavassa olevaa Kinkeripuistoa ja sille sijoittuvaa ulkoilureittiä kohti etelään Kehä III:n alittavaa jalankulun ja pyöräilyn reittiä.



Kaavan vireilletulon 16.12.2020 yhteydessä laadittu ensimmäinen luonnos alueen maankäytöstä.

Ensimmäisessä maankäyttö luonnoksessa Kinkeripuiston laajennus sijoittuu Isotammentien alueelle ja sen itäpuolelle. Kaava-aluetta palveleva pohjoiseteläsuunnassa kulkevan tonttikadun sijainti korttelialueiden välissä edellyttää alueen keskellä sijaitsevan kumpareen tasaamista.

Varsinaisen suunnittelun käynnistyessä osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olon jälkeen pohdittiin alueen suunnittelua mm. jalankulku- ja pyöräilyn näkökulmasta. Alueen keskellä sijaitsevan puustoisen kumpareen säilyttäminen ja hyödyntäminen osana alueen jalankulku- ja pyöräily verkostoa otettiin yhdeksi suunnittelun päätavoitteista. Lisäksi alueen suunnitteluun olennaisesti vaikuttivat vuoden 2021 syksyllä kaupungin tekemän maanhankinnat kaava-alueen länsipuolella. Kaupunki hankki yksityisiltä maanomistajilta omistukseensa kiinteistöt 412-1-15 ja 412-1-16. (Kiinteistöt sijoittuvat 7.1.2015 vireille tulleen 251000 Vehkalan työpaikka-alueet 2:n kaava-alueelle. Sopimusteknisistä syistä kyseinen asemakaavatyö ei ole vuoden 2015 jälkeen kuitenkaan edennyt.)

Suunnittelualueen ympäristön maanomistilanteen muuttuessa lähdettiin tutkimaan mahdollista kaava-alueen laajentamista länteen. Laadittiin vaihtoehtoja, jossa kaava-alue rajautuu lännessä Härkälenkkiin.



Alustavat kaavakarttavaihtoehdot 1 ja 2.

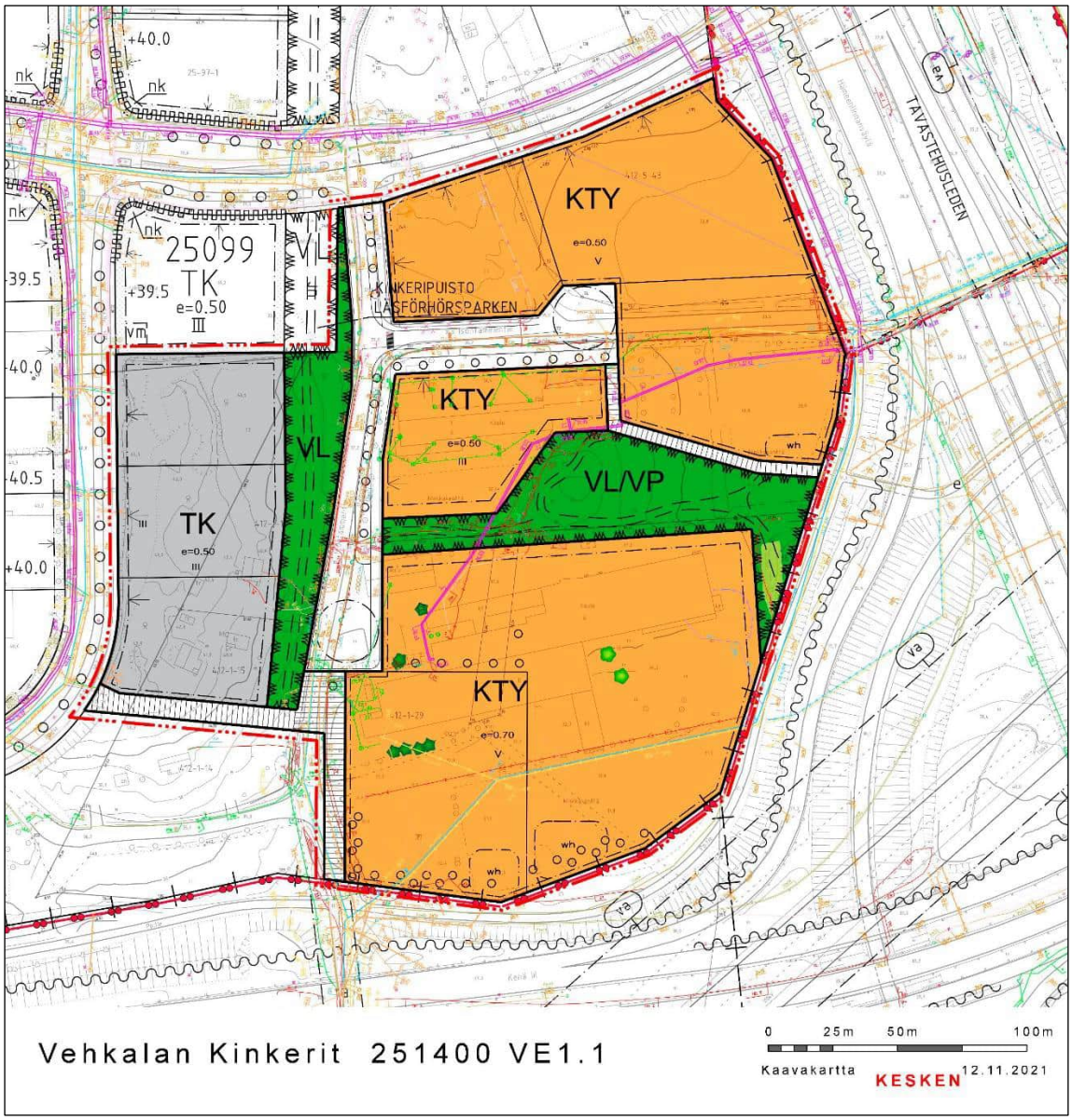
26.10.2021 päivätyssä kaavakartta vaihtoehto 1:ssa ja 27.10.2021 päivätyissä kaavakartta vaihtoehto 2:ssa aluetta palveleva tonttikatu erkanee Härkähaantiestä etelään nykyisen Isotammentien risteyksen kohdalta.

Vaihtoehto 1 koostuu kolmesta KTY- ja yhdestä TK- korttelista. Korttelialueiden rakentamistehokkuudet ovat=0.5. Vaihtoehdon mahdollistama rakennusoikeus on 22 800 k-m^2 ja rakentamisen kerrosluku jokaisessa korttelissa on III. Vaihtoehdon katuverkko hyödyntää molempia alueen olemassa olevia teitä. Jalankulku- ja pyöräliikenteen osalta vaihtoehto kytkeytyy hyvin liikenneverkkoon. Kehä III:n ja Hämeenlinnan väylän alittavat jalankulku- ja pyöräilyreitit on huomioitu hyvin ja kaava ratkaisu sujuvoittaa Vehkalan aseman saavutettavuutta. Alueen olemassa olevaa puustoa säilytetään puistoalueilla. Isotammentien varressa, tien itä puolella oleva muuntamo sijoittuu katualueelle.

Vaihtoehto 2 koostuu kahdesta KTY- ja yhdestä TK- korttelista. Korttelialueiden rakentamistehokkuudet ovat e=0.5. Vaihtoehdon mahdollistama rakennusoikeus 22 000 k-m^2 on hieman vähemmän kuin vaihtoehto 1:ssa. Rakentamisen kerrosluku III on sama kuin vaihtoehto 1:ssa. Alueen pohjois-etelä suuntainen tonttikatu sijoittuu kadun eteläpäässä nykyisen Isotammentien itäpuolelle. Kaava-alueella oleva muuntamo on mahdollista säilyttää puistoalueella. Vaihtoehdosta 1:sta poiketen alueen sisäinen jalankulku- ja pyöräliikenne toimii tonttikatujen ja puistoalueille osoitettujen ulkoilureittien varassa. Alueen ainoa jalankululle ja pyöräilylle varattu katu yhdistää kaava-alueen pohjois-etelä suuntaisen kadun alueen länsipuolella sijaitsevaan Härkälenkkiin. Alueen olemassa olevaa puustoa säilytetään puistojen lisäksi myös länsi-itä suuntaisen tonttikadun varressa.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

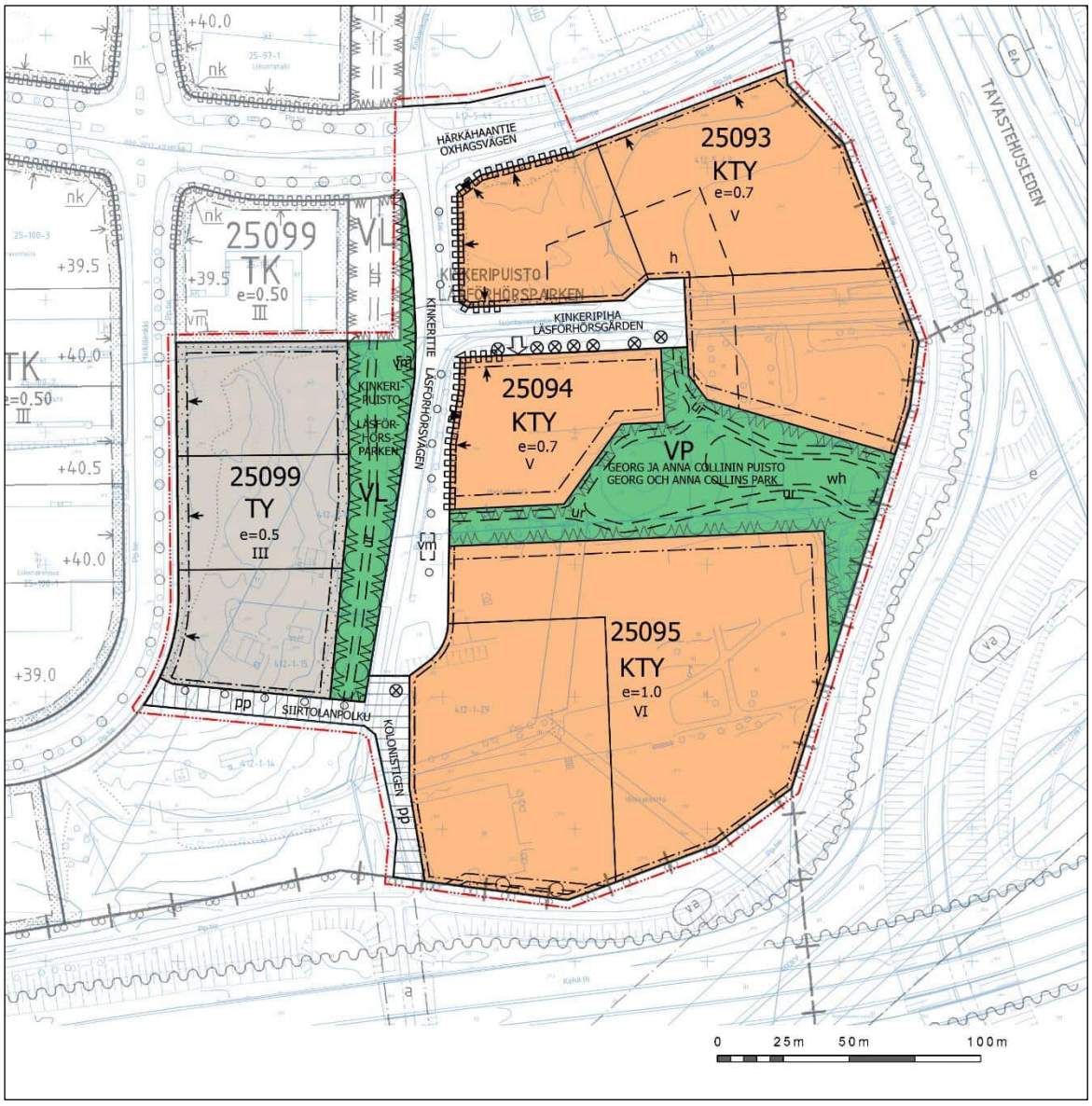
Edellä kuvatuista luonnoksista jatkokehitettäväksi valittiin vaihtoehto 1 ja sen pohjalta laadittiin 12.11.2021 päivätty vaihtoehto 1.1. Suunnittelun tavoitteena oli yhdistää edellä kuvattujen vaihtoehtojen 1 ja 2 parhaat ominaisuudet. Lisäksi pohdittiin kaava-alueen eteläisimmän KTY-korttelin mahdollista tehokkaampaa rakentamista.



Alustava kaavakarttavaihtoehto 1.1. (päivätty 12.11.2021)

Vaihtoehto 1.1:ssa katuverkko sekä jalankulku- ja pyöräilyreitistö noudattavat vaihtoehto 1 esitettyjä ratkaisuja, jossa jalankulku- ja pyöräilyverkon toimivuus myös talviolosuhteissa on paremmin turvattu. Alueen länsi-itäsuuntaisella tonttikadulla säilytetään alueen olemassa olevaa komeaa puustoa samaan tapaan kuin vaihtoehto 2:ssa. Myös alueen eteläosassa sijaitsevalla jalankulkuun ja pyöräilyyn osoitetutulla katualueella jatkosuunnittelun yhteydessä pyritään säilyttämään kaupunkikuvallisesti isossa roolissa oleva hopeasalava. Pinta-alaltaan suurimman korttelin rakentamisen tehokkuutta on nostettu e=0.7 ja rakentamisen kerrosluvuksi on merkitty V. Suunnittelun yhteydessä tarkistettiin myös pohjois-etelä suuntaisen tonttikadun rajauksia ja linjausta siten, että alueella sijaitseva muuntamo on mahdollista säilyttää katua-alueelle suunniteltavalla viherkaistalla.

Vaihtoehto 1.1:n todettiin hyvin huomioivan alueen vahvana identiteettitekijänä olevat puut, muodostavan toimivan ja hyvin ympäristöön kytkeytyvän liikenneverkon ja mahdollistavan myös alueella sijaitsevan muuntamon säilyttämisen. Näin ollen vaihtoehdon 1.1. pohjalta käynnistettiin keväällä 2022 kaava-alueen katu- ja puistoalueiden yleissuunnittelu ja tutkittiin myös alueen kunnallisteknisten verkostojen ja katualueilla säilytettävän puuston vaatimat tilavaraukset.



Asemakaavaehdotuksen kaavakartta 21.3.2023.

Konsulttityön valmistuttua marraskuussa 2022 katu- ja korttelialueiden rajauksiin tehtiin useita pieniä tarkistuksia jokaisella katualueella. Kunnallisteknisten verkostojen osalta, korttelin 25095 eteläosaan lisättiin maanalaisille putkille varattu alueenosa. 12.11.2021 päivätyssä kaavakartta-vaihtoehto 1.1:ssa oleva VL/VP-alueen pohjoisreunaa mukaileva jalankululle ja pyöräilylle varattu katu poistettiin ja korvattiin puistoon rakennettavalla kevyempirakenteisella ulkoilureitillä. Lisäksi alustavan puistosuunnittelun mukaisesti, puistoalueelle merkittiin ohjeellisella rajauksella alue hulevesien käsittelyä varten. Vuoden 2022 kevään ja syksyn aikana pohdittiin myös alueen rakentamisen tehokkuutta. Kaupungin yritystonttien kysynnän perusteella, KTY-korttelialueiden rakentamisen tehokkuutta nostettiin kortteleissa 25093 ja 25094 e=0.5:sta e=0.7:ään ja korttelissa 25095 e=0.7:sta e=1.0:aan. Rakentamisen tehokkuuden kasvaessa myös kaavan mahdollistamaa rakennusten kerroslukua nostettiin korttelissa 25094 ja 25095. Tarkemmin em. vuonna 2022 kaavakarttaan tehdyt muutokset ilmenevät sivuilla 22 ja 23 esitetyistä kuvista.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Kaavaratkaisu perustuu Vehkalan työpaikka-alueet yleissuunnitelmaan ja noudattaa valtuuston 25.1.2021 hyväksymää yleiskaavaa.

Asemakaavalla mahdollistetaan neljä työpaikkarakentamiseen soveltuvaa korttelia (TY ja KTY), jotka jatkavat Vehkalan työpaikka-alueen kaupunkirakennetta idässä Hämeenlinnanväylän ja etelässä Kehä III varteen. Korttelialueiden lisäksi alueita osoitetaan lähivirkistysalueeksi (VL), puistoksi (VP) ja katualueeksi.

Kaava-alue kytkeytyy tieverkon osalta ympäröivään kaupunkirakenteeseen alueen pohjoispuolella sijaitsevan Härkähaantien kautta. Jalankulun ja pyöräilyn osalta kaava-alueelta on hyvät yhteydet myös länteen, etelää ja itään.

Asemakaava luo edellytykset vahvasti joukkoliikenteeseen (raide- ja linja-autoliikenne) sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn tukeutuvan monimuotoisen ja vehreän työpaikka-alueen toteutumiselle.

4.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on 6,21 ha. Alueelle osoitetun rakennusoikeuden määrä on yhteensä 34 876 k-m^2. Koko kaava-alueen aluetehokkuus on e= 0,56 (Luku sisältää korttelialueiden lisäksi myös kaavan katu- ja viheralueet.)

KTY, toimitilarakennusten korttelialue

- Pinta-ala yhteensä 3,6 ha
- Rakennusoikeus 30 685 k-m^2
- KTY-alueiden keskimääräinen tehokkuus e=0,85. (KTY-kortteleiden 25093 ja 25094 tehokkuusluvut ovat e=0,7, ja korttelin 25095 e=0,1.)
- Suurin sallittu kerrosluku on joko V tai VI
- Autopaikkojen vähimmäismäärät:
    - Liiketilat 1 ap / 100 k-m^2
    - Toimistot 1 ap / 60 k-m^2
    - Tuotantotilat 1 ap / 120 k-m^2
- Säältä suojattujen polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
    - Liiketilat 1 pp / 40 k-m^2
    - Toimistot 1 pp / 50 k-m^2
    - Tuotantotilat 1 pp / 250 k-m^2

TY, teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia

- Pinta-ala yhteensä 0,84 ha
- Rakennusoikeus 4 191 k-m^2
- Tehokkuus e=0,5
- Suurin sallittu kerrosluku on III

- Autopaikkojen vähimmäismäärät:
    - Liiketilat 1 ap / 100 k-m^2
    - Toimistot 1 ap / 60 k-m^2
    - Tuotantotilat 1 ap / 120 k-m^2
- Säältä suojattujen polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
    - Liiketilat 1 pp / 40 k-m^2
    - Toimistot 1 pp / 50 k-m^2
    - Tuotantotilat 1 pp / 250 k-m^2

VL, lähivirkistysalue

- Pinta-ala yhteensä 0,28 ha

VP, puisto

- Pinta-ala yhteensä 0,62 ha

Katualueet

- Pinta-ala yhteensä 0,87 ha

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Härkälenkin varteen sijoittuvan korttelin 25099 (TY, teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia) rakentamien noudattaa kaavan tavoitteiden mukaisesti pitkälti jo osittain rakentuneen Härkälenkin ja Härkähaankujan TK- kortteleiden rakentamistapaa ja mittakaavaa. Rakennusten arkkitehtuurista ja rakentamattomien tontin osien käsittelystä on annettu useita vastaavia kaavamääräyksiä kuin voimassa olevassa Vehkalan työpaikka-alueet 1:n asemakaavassa. Rakennusten arkkitehtuuria koskevat määräykset koskevat suurelta osin kadunpuoleisten julkisivujen jäsentelyä ja sisäänkäyntien sijoittelua ja luonnetta.

Kinkeritien itäpuolisten kortteleiden 25093, 25094 ja 25095 (KTY, toimitilarakennusten korttelialue) rakentaminen erottuu Vehkalan työpaikka-alueen itä osassa omana kokonaisuutena. Rakentaminen on hivenen tehokkaampaa ja kaava sallii myös kerrosluvultaan korkeampaa rakentamista kuin kaava-alueen länsiosassa ja voimassa olevan kaavan alueella keskimäärin. Myös kortteleiden 25093 ja 25095 koot mahdollistavat isommat tontit ja näin ollen massaltaan isompien rakennusten toteuttamisen kuin alueen itäosassa ja Vehkalan asema tuntumassa.

Hulevesien käsittelystä ja viherrakentamisesta on annettu myös määräykset. Tonteilla tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Kaavamääräysten mukaan rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Vantaalla on käytössä vihertehokkuus menetelmä. Kaavamääräykset edellyttävät, että korttelialueilla täyttyy vihertehokkuuden tavoiteluku 0,8. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta pinta-alaan. Vihertehokkuus-menetelmän avulla varmistetaan riittävä vihreä ja läpäisevä pinta-ala tonteilla. Näiden merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa ja sen hillitsemisessä korostuu kaupunkien tiivistyessä.

Alueen keskeisestä sijainnista, tehokkaasta rakentamisesta ja työpaikka-alueiden toiminnallisesta luonteesta johtuen korttelit on osoitettu suurelta osin rakentamiseen ja muille työpaikka-alueille ominaisille toiminnoille. Näin ollen tilaa vehreille istutuksille tonteilla jää vähän. KTY kortteleissa kaavamääräys edellyttää, että rakennusten kattopintalasta 80 % tulee toteuttaa kasvikattoina. TY-korttelia koskeva vastaava kaavamääräys edellyttää kattopintalasta 40 % toteuttamaan

kasvikattoina. Kasvikattoja voidaan hyödyntää kortteleiden hulevesien käsittelyssä. Osaltaan ne myös parhaimmillaan toteuttavat Vantaan tavoitetta säilyttää ja lisätä luonnon monimuotoisuutta rakennetuilla alueilla.

Kaavaan sisältyy kaksi viheraluetta, joilla säilytetään alueella olevaa puustoa. Georg ja Anna Collinin puiston suunnitelmissa on varauduttu myös alueella muodostuvien hulevesien käsittelyyn. Viheralueiden lisäksi puustoa säilytetään kaavassa osoitetuilla katualueilla. Kaavatyön yhteydessä laaditun katu- ja puistoalueiden yleissuunnittelutyössä katualueille sijoittuvien puiden kunto arvioitiin ja säilytettäviksi valitut puut on merkitty kaavakarttaan.

Uusituvan energian käytöstä kaavassa määrätään, että korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa.

4.3 ALUEVARAUKSET

Kaavaratkaisussa on osoitettu korttelialueita työpaikkarakentamiseen (KTY, TY). Lisäksi alueita on osoitettu viheralueiksi (VL, VP) ja katualueiksi. Kaavamääräyksissä on useita kaikkia korttelialueita koskevia määräyksiä, jotka käsittelevät pysäköintiä, ulkomainontaa, vihertehokkuutta, rakentamisen ilmastovaikutuksia, vähähiilisiä rakennusmateriaaleja, uusiutuvaa energiaa, hulevesien käsittelyä, rakentamisen korkeutta ja meluntorjuntaa.

Kaava-alueen pinta-alasta (6,2 ha) korttelialueita on 72 % (4,4 ha), katualueita 14 % (0,9 ha) ja virkistysalueita 14 % (0,9 ha).

Kaavamääräykset ovat esitetty kappaleessa 8. Keskeisiä kaavassa tehtyjä ratkaisuja, kaavamääräyksiä, -merkintöjä ja niihin liittyviä tavoitteita käyttötarkoitusalueittain selostetaan seuraavaksi.

4.3.1 Korttelialueet

KTY, toimitilarakennusten korttelialue

Kaavamääräysten mukaan alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuusrakennuksia ja niiden yhdistelmiä. Rakennusten ensimmäiseen kerrokseen saa sijoittaa liike-, näyttely- ja kokoontumistiloja 20 % rakennusoikeudesta.

Toimisto- ja liikerakennusten kattokerrokseen saadaan sijoittaa työntekijöiden käyttöön tarkoitettuja tiloja, talvipuutarhoja sekä kuntosalitiloja rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja.

Rakennusten kattopinta-alasta vähintään 80 % tulee toteuttaa kasvikattona.

Korttelialueita koskeen useita rakennusten arkkitehtuuria ja alueelle muodostuvaa kaupunkikuvaa koskevia määräyksiä. Kaavamääräysten mukaan arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, värikästä sekä toimintaa ja rakentamistekniikkaa ilmentävää. Ilmastointi- ja muut tekniset tilat, laitteet ja rakenteet tulee olla näkyvissä ja niitä tulee hyödyntää rakennuksen arkkitehtuurissa.

Kaavakartan nuolimerkinnät kortteleissa 25093 ja 25094 ohjaavat rakentamisen kiinni Härkähaantien, Kinkeritien ja osittain Kinkeripihan varteen. Alueelle muodostuvan katukuvan elävöittämiseksi kaavamääräyksillä ohjataan rakentamista mm. siten, että rakennukset avautuvat tontin puoleisten piha-alueiden lisäksi myös suoraan kadulle. Kaavamääräyksen mukaan Kinkeritien ja Kinkeripihan varteen sijoittuviin rakennuksiin tulee järjestää vähintään yksi pääsisäänkäynti Kinkeritien tai Kinkeripihan puolelta. Pääsisäänkäynnin yhteyteen tulee varata vähintään 6 säältä suojattua paikkaa polkupyörien pysäköintiin.

Alueen rakentuessa syntyy kaupunkikuvallisesti merkittävä kohta Härkähaantien ja Kinkeritien risteykseen. Kaavamääräyksissä edellytetään rakennuksen pääsisäänkäynnin sijoittamista risteykseen rajautuvalle tontin osalle.

Kaupunkikuvaan vaikuttavat myös kaavamääräykset rakennuksissa käytettävistä pääväreistä ja lasin käytöstä osana julkisivumateriaaleja (julkisivupinnasta vähintään 20 % on lasia). Härkähaantien varteen sijoittuvien rakennusten kadunpuoleisten julkisivujen luonnetta ja rytmiä ohjataan lisäksi siten, että julkisivut tulee jäsentää enintään 50 metrin mittaisiin osiin porrastuksilla, sisäänvedoilla tai vastaavilla rakenteilla.

Kortteleiden niiltä osin missä rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalan rajaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein. Näitä rakenteita saa sijoittaa tonttia reunustavalle istutettavalle alueelle.



Näkymä Härkähaantien ja Kinkeritien risteyksestä KTY-korttelin 25093 suuntaan. Kaavamääräysten mukaisesti tekniset tilat, laitteet ja rakenteet ovat osa rakennusten arkkitehtuuria. Kaava edellyttää yhden pääsisäänkäynnin sijoittamista risteykseen.

TY Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö aiheuttaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.

Härkälenkkiin rajautuva TY-kortteli 25099 on luontevaa jakaa kaavaan merkityn ohjeellisen tonttijaon mukaan kolmeen tonttiin. Alueelle sijoittuvien toimijoiden tarpeiden mukaan korttelissa voi olla myös yksi tai kaksi tonttia.

Kaavamääräyksen mukaan alueella saa rakentaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuusrakennuksia. Liike- ja toimistotilojen rakentamista on rajoitettu kaavamääräyksissä siten, että enintään 25 % rakennusoikeudesta saa toteuttaa toimistotiloina ja enintään 25 % rakennusoikeudesta saa käyttää pääkäyttötarkoitukseen liittyviin myymälä- ja muihin siihen verrattaviin tiloihin. Lisäksi korttelialuetta koskee kaavamääräys, jonka mukaan rakennusten kattopinta-alasta 40 % tulee toteuttaa kasvikattona.

Rakennusten kadunpuoleisten julkisivujen arkkitehtuuria ja alueelle syntyvän kaupunkikuvan muodostumista ohjataan pitkälti samoilla määräyksillä kuin kaava-alueen KTY-korttelissa. Rakennusten värejä, julkisivujen materiaaleja, sisäänkäyntejä sekä tonttien aitaamista koskevat määräykset

ovat samoja KTY-korttelialueilla (selostettu tarkemmin yllä kohdassa KTY, toimitilarakennusten korttelialue). Härkälenkin varteen sijoittuvien rakennusten kadunpuoleisten julkisivujen luonnetta ja rytmiä ohjataan lisäksi siten, että julkisivut tulee jäsentää enintään 40 metrin mittaisiin osiin porrastuksilla, sisäänvedoilla tai vastaavilla rakenteilla.



Näkymä TY-korttelista Härkälenkin varresta. Reipas värien käyttö sekä kaavamääräysten mukaisesti sijoitetut rakennusten pääsisäänkäynnit kadunpuoleisilla julkisivuilla elävöittävät ja rytmittävät kaupunkikuvaa.

4.3.2 Muut alueet

VL, lähivirkistysalue

Kaavassa osoitettu Kinkeripuisto -niminen VL-alue laajentaa voimassa olevassa asemakaavassa olevaa saman nimistä lähivirkistysaluetta etelään kohti Kehä III:n alikulku yhteyttä. Kinkeripuisto on osa laajempaa viheralueiden verkkoa. Kinkeripuistoon kaavassa osoitettu ulkoilureitti parantaa Petikon laajojen ulkoilualueiden saavutettavuutta kaava-alueen lisäksi Kehä III:n eteläpuolisten alueiden osalta. Kinkeripuiston koillisosaan Kinkeritien varteen on varattu ohjeellinen rakennusala puistomuuntamoa varten Vantaan Energia Oy:n tarpeiden mukaisesti.

VP, puisto

KTY-kortteleiden keskellä Kinkeritien itäpuolella sijaitsee Georg ja Anna Collinin puisto -niminen puistoalue. Suunnittelun tavoitteena on ollut säilyttää puistoksi osoitetulla alueella nykyistä puustoa mahdollisimman paljon. Erityisesti puiston keskelle sijoittuvalla kumpareella kasvavilla jykevillä koivuilla on vahva vaikutus alueen identiteettiin ja alueelle muodostuvaan kaupunkikuvaan. Puistoon on osoitettu ulkoilureitti, joka yhdistää Kinkeritien ja Kinkeripihan jalankulku- ja pyöräilyreitit Hämeenlinnanväylän alikulkuyhteyden suuntaa. Ulkoilureittiyhteys täydentää alueen jalankulku- ja pyöräilyverkkoa.



Näkymä kaavassa puistoksi osoitetulta alueelta syyskuussa 2021. Kuvassa näkyvät koivut ja keskellä taaempana näkyvä puurivi säilyvät kaavan VP-alueella.

Puistoalueelle on kaavassa osoitettu myös ohjeellisella rajauksella alue hulevesin käsittelyyn. Alustavan puistosuunnitelman mukaisesti alueelle on tarkoitus toteuttaa luonnonmukaiset hulevesipainanteet, jotka muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden ympäröivän puiston kanssa. Painanteiden luiskat ja pohjat ovat kasvillisuuspeitteiset ja ne hoidetaan niittämällä säännöllisesti, kuten myös laajemmin painanteiden ympäristö.

Katualueet

Kaavaan sisältyy kaksi työpaikka-alueiden luonteenomaisesti raskaalle liikenteelle mitoitettua päättyvää tonttikatua ja yksi jalankululle- ja pyöräilylle varattu katu. Alueen molempien tonttikatujen varressa kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.

Korttelialueiden rakennuttua alueella oletetaan olevan kohtalaisesti kaava-alueen sisäistä liikennettä. Kaavassa osoitettu katuverkko ei mahdollista moottoriajoneuvojen läpiajoliikennettä. Kävely ja pyöräily on pääasiassa alueelle suuntautuvaa asiointi- ja työmatkaliikennettä ja vähäisessä määrin läpikulkuliikennettä. Jalankululle ja pyöräilylle varatut reitit mahdollistavat liikkumisen alueen kautta ja parantavat Vehkalan aseman saavutettavuutta esim. Vantaankosken suunnasta. Kaava mahdollistaa useita vaihtoehtoja korttelialueiden rakentamiseen, joten tonttien lopullinen käyttötarkoitus vaikuttaa myös oleellisesti alueen liikennemääriin.

Ajoneuvoliikenteelle osoitetut tonttikadut (Kinkeritie ja Kinkeripiha) sijoittuvat alueella jo olevien katujen kohdille (Isotammentie ja Kinkerikuja). Kaava-alue kytkeytyy ajoneuvoliikenteen osalta ympäröivään liikenneverkkoon Kinkeritien ja Härkähaantien risteyksen kautta.

Kaavatyön yhteydessä laaditussa katujen yleissuunnitelmassa Kinkeripihan ja Kinkeritien leveydet on mitoitettu työpaikka-alueen tarpeita vastaaviksi ja katujen päihin on suunniteltu kääntöpaikat. Kinkeritien varteen on yleissuunnitelmassa osoitettu pysäköintitaskuja palvelemaan alueen asiointi yms. lyhytaikaista pysäköintiä.

Härkähaantien ja Kinkeritien liittymän pohjois- ja etelätulosuunnille on suunniteltu keskisaarekkeet. Liittymän läntisen tulosuunnan suojatien ylitys on kavennettu yksikaistaiseksi. Edellä mainitut toimenpiteet mahdollistavat jalankulkijan turvallisemman kadunylityksen.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Hanke sijoittuu yleiskaavassa rakentamiseen tarkoitetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta täydentävää ja tiivistävää. Kaupunkirakenteen tiivistämisen myötä avautuu mahdollisuus säilyttää taajamien ulkopuolisia ja ympäröiviä luontoalueita vähemmän pirstoutuneina ja yhtenäisempinä sekä edistää luonnonmonimuotoisuuden säilyttämistä kaupunkien ulkopuolisilla alueilla.

Rakentamattomana alue säilyisi nykyisellään osittain metsittyvänä jättömaana. Alue sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne

Asemakaava jatkaa Vehkalan työpaikka-alueen rakentumista idän suuntaan. Ratkaisu monipuolistaa ja edistää työpaikka-alueen kehittymistä ja luo tiivistä ja tehokasta, kaupunkirakennetta. Rakentaminen sijoittuu kävelymatkan päähän Kehäradan Vehkalan asemasta. Joukkoliikenteenpysäkit sijoittuvat lähikävelyetäisyydelle. Hanke edistää kestävää yhdyskuntarakennetta.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen muuttaa vahvasti alueen kaupunkikuvaa verrattuna nykyhetkeen. Härkähaantien varressa kaava-alueen kohdalla kaupunkikuva muuttuu vahvasti rakennetummaksi. Kinkeritien ja Härkähaantien kainalossa oleva pienehkö lehtipuumetsikkö sekä metsikön itäpuolella oleva avoin niitty katoavat. Tilalle nousee katutilaa rajaava värikäs toimitilarakennus, jonka kaupunkikuvalliseen laatuun em. risteyksen kohdalla on kaavamääräysten mukaan kiinnitettävä erityistä huomiota. Samoin kaupunkikuva muuttuu Kinkeritien ja Kinkeripihan varressa nykyisestä rakentamattomasta avoimesta tilasta tehokkaasti rakennetuksi työpaikka-alueeksi. Puisto- ja katualueilla säilytettävät ja istutettavat puut tuovat vehreyttä muuten tehokkaasti rakennettuun ympäristöön.

Härkälenkin varteen sijoittuva TY-korttelin 25099 täydentää nykyistä osittain vielä rakenteilla olevaa työpaikka-aluetta. TY-korttelin rakentaminen yhtenäistää Vehkalan alueen kaupunkikuvaa kaava-alueen länsiosassa.

Palvelut ja työpaikat

Asemakaava täydentää Vehkalan aseman itäpuolelle rakentuvaa työpaikka-aluetta. Kaavan rakentumisen myötä Vehkalan alueen palvelutarjonta kasvaa ja alueelle syntyy uusia työpaikkoja.

Vehkalan yleissuunnitelmatyön yhteydessä (vuonna 2012) koko Vehkalan työpaikka-alueelle on arvioitu syntyvän 9500 työpaikkaa. Yleissuunnitelmassa laskentaperusteina on käytetty KTY-alueilla 1 työpaikka/80 k-m^2 ja TT-alueet 1 työpaikka/100 k-m^2. Näillä laskentaperiaatteilla nyt kaavoitettavalle alueelle syntyy yhteensä 426 työpaikkaa.

Arviot voivat osoittautua epätarkoiksi. Jos kaava-alueen tehokkaimmat KTY-korttelialueet toteutuvat esimerkiksi toimistotyöpaikkavaltaisina, voi yritysten henkilöstömäärä olla toiminnan luonteen takia arviota suurempi. Asemakaava mahdollistaa hyvin erityyppisten toimintojen/yritysten sijoittumisen alueelle, joten työpaikkamäärän tarkempi arviointi on hankalaa.

Taloudelliset vaikutukset

Asemakaava tuottaa lentomelualueelle soveltuvaa toimitila- ja teollisuustoimintaa, mikä lisää kaupungin työpaikkatarjontaa ja elinvoimaa liikenteellisesti hyvällä sijainnilla.

Katujen ja vesihuollon rakentamisen kustannuksiksi on laskettu noin 2 800 000 €. Kadut on mitoitettu täysperävaunullisten rekkojen tarpeisiin, mikä lisää niiden tilantarvetta. Muutoin katujen tilavaraukset ovat normaalit. Kinkeritietä osaltaan leventää se, että sillä pysytetään oleva muuntamo. Tämä kuitenkin säästää kustannuksia verrattuna siihen, että muuntamoa siirrettäisiin.

Yleisiin alueisiin kuuluvat lisäksi kaksi puistoaluetta, joista Kinkeripuisto on varattu pohjoiseteläsuuntaisen viheryhteyden tarpeisiin.

Kaupunki on ostanut vuonna 2021 kaava-alueelta ja sen ympäristöstä kolme omakotikiinteistöä, mikä on ollut edellytys asemakaavakokonaisuuden toteuttamiselle. Näin koko kaava-alue on kaupungin omistuksessa. Maanhankintakulut ja kunnallistekniikan rakentamiskustannukset katetaan maanmyyntituloilla.

Virkistys

Kaavassa osoitetut viheralueet (Kinkeripuisto, Georg ja Anna Collinin puisto) ovat osa laajempaa viheralueiden verkostoa. Kaavan viheralueet ja niille toteutettavat ulkoilureitit varmistavat laajempien virkistyskäyttöön osoitettujen alueiden (Petikko) hyvän saavutettavuuden yhdyskuntarakenteen tiivistyessä. Hanke on VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteiden mukainen.

Liikenne

Kaava-alueen rakentuminen lisää liikennettä kaava-aluetta laajemmin koko Vehkalan työpaikka-alueella. Kaavan vahvistuttua ensivaiheessa liikennettä aiheuttavat alueen rakentamisesta aiheutuva toiminta. Alueen rakennuttua alueelle sijoittuvien yritysten toiminnasta aiheutuvaa päivittäistä ajoneuvoliikennettä on tässä vaiheessa vaikea arvioida. Ajoneuvoliikenteen arvioidaan suuntautuvan pääsääntöisesti Härkähaantien kautta länteen Kehä III:lle tai itään Vantaankoskentien suuntaan. Liikenteen arvioidaan olevan kaikkina vuorokauden aikoina sujuvaa.

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Kehäradan Vehkalan asemasta ja linja-autoliikenteen runkoyhteydestä. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta.

Vesihuolto

Asemakaavan myötä korttelin 25095 alueella sijaitseva yleinen vesijohto ja jätevesiviemäri tullaan siirtämään etelämmäksi kaava-alueen ja Kehä III:n välissä kulkevan jalankulku- ja pyörätien yhteyteen. Siirtoja tarvitaan myös pohjoisempana, jossa korttelin 25093 alueelle sijoittuva hulevesiviemäri siirretään etelämmäksi Georg ja Anna Collinin puiston reunaan. Lisäksi Härkähaantien pohjoispuolelta tuleva korttelin 25093 luode-kaakko suunnassa halkaiseva yksityinen tonttivesijohto poistuu käytöstä. Em. tonttivesijohto liitetään Härkähaantien vesijohtoon.

Uutta vesihuoltoa toteutetaan Kinkeritielle, jonne tarvitaan sekä kadun kuivatusta että tonttien kuivatusta varten hulevesiviemäröinti. Kinkeritielle on suunniteltu tilavaraus uudelle vesijohdolle, jonka toteutusaikataulua ja reittivaihtoehtoja vielä tarkastellaan.

Kinkeripihalle tulee hulevesiviemäri sekä vesijohto ja jätevesiviemäri palvelemaan uusia tontteja. Nämä linjat johdetaan Kinkeripihan päästä Georg ja Anna Collinin puiston kautta kaava-alueen itäreunaan ja liitetään siellä nykyisiin vesihuoltolinjoihin. Georg ja Anna Collinin puistossa varaudutaan viivyttämään kaava-alueella muodostuvia hulevesiä ennen niiden johtamista eteenpäin hulevesijärjestelmässä.

Ympäristöhäiriöt

Alueen rakentuessa katujen ja toimitilojen rakennushankkeet saattavat aiheuttaa jossain määräin melu- tai muita ympäristöhäiriöitä, mikä voidaan katso normaaliksi rakentamisesta aiheutuvaksi

häiriöksi. Kaavamääräysten mukaan alueelle saa sijoittaa vain ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta toimintaa sekä toimisto- liike- ja näyttelytiloja. Tonttien rakennuttua kaavan mukaisesti yritysten toiminta ei siis lisää alueen ympäristöhäiriöitä.

Rakentumisen myötä alueen sisäinen liikenteen kasvu etenkin raskaan liikenteen osalta saattaa aiheuttaa jonkin verran normaalille työpaikka-alueelle ominaista melua ja tärinää.

Tällä hetkellä ja myös alueen rakentamisen jälkeen alueella mitoittavina ympäristöhäiriöinä ovat lentomelu ja Hämeenlinnanväylän sekä Kehä III:n tieliikennemelu. Alueen meluolosuhteet on huomioitu toimistotilojen ja muiden vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Rakentamisella on aina vaikutuksia luontoon ja luonnonympäristöön. Kaava-alueella rakentaminen edellyttää jonkin verran puuston kaatoa, mutta toisaalta suuri osa kaava-alueen nykyisestä puustosta pystytään säästämään VL-, VP- ja katualueilla.

Korttelin 25093 alueella rakentaminen edellyttää Kinkeritien ja Härkähaantien risteyksen kainaloon sijoittuvan 0,3 ha lehtipuuvaltaisen metsikön kaatamista. Samoin metsikön itäpuolinen kukkaketona toiminut pelto jää rakentamisen alle. Muilta osin kortteli 25093 on Kinkerikujan katupohjaa ja rakentamatonta hiekkakenttää, jolla rakentamisen vaikutukset luonnonympäristöön jäävät vähäisiksi. KTY-kortteleita koskevan kaavamääräyksen mukaan rakennusten katoista 80 % tulee toteuttaa kasvikattoina. Riippuen toteutuksesta, kasvikattojen yhteenlaskettu pinta-ala on noin puolet korttelin pinta-alasta. Kasvikatot tasoittavat korttelista valuvia hulevesihuippuja ja tukevat luonnon monimuotoisuuden säilymistä alueella.

Korttelin 25099 alueella (TY) olevat vehreät omakotitalojen pihat ja puustoinen kalliokumpare muutetaan työpaikkatonteiksi. Alueen maaston korot tasataan noudattamaan Härkälenkin katualueen korkoja. Näin ollen korttelin 25099 alueella luonnonympäristö katoaa. Kaavamääräysten mukaan rakennusten katoista 40 % tulee toteuttaa kasvikattoina. Maantasossa ainoa kasvillisuudelle varattu alue on korttelialuetta reunustava 2–4 m leveä istutettava alue, jolle on mahdollista sijoittaa pensas- ja köynnösistutuksia.

Kortteleissa 25094 ja 25095 alueelta purettujen koulurakennusten jäljiltä alueet ovat rakentamatonta hiekkakenttää. KTY- kortteleita koskevan kaavamääräysten mukaan rakennusten katoista 80 % tulee toteuttaa kasvikattoina. Näiden kortteleiden osalta kaavan mukainen rakentaminen lisää luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluita alueella nykyiseen tilanteeseen verrattuna.

Kaava-alueen kaikkia kortteleita koskien, vehreyttä ja kasvillisuutta edellytetään kaavamääräyksissä myös vihertehokkuus vaatimuksella, joka tulee olla vähintään 0,8. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista sekä vahvistetaan luonnon monimuotoisuuden säilymistä rakennetuilla alueilla.

Kaavassa moottoriajoneuvoille osoitetut katualueet noudattavat alueen nykyistä katuverkkoa ja katualueilla säilytetään useita olemassa olevia puita. Lisäksi Kinkeritien varteen on katujen yleissuunnitelmassa tilavaraukset uusille katupuuistutuksille. Katujen toteutuksella ei ole merkittävää vaikutusta luonnon ympäristöön.

Kaavassa osoitetuilla viheralueilla on tarkoitus säilyttää olemassa olevaa puustoa mahdollisimman paljon. Alueelle toteuttavat ulkoilureitit toteutetaan olemassa oleva puusto huomioiden. Georg ja Anna Collinin puistoon osoitettu hulevesien käsittelyyn varattu alue, voi toimia luonnon monimuotoisuuden keskittymänä rakennetussa ympäristössä. Veden myötä kasvillisuus ja hyönteismaailma rikastuvat ja hyönteiset tarjoavat ravintoa linnuille sekä sammakkoeläimille. Näin ollen kaava voi lisätä luonnon monimuotoisuutta alueella.

Suurimmalta osaltaan kaavaratkaisu hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Vettä läpäisemättömän pinnan määrä kasvaa kaavan toteuttamisen myötä. Odotettavissa on, että tontit tulevat olemaan pääosin vettä läpäisemätöntä pintaa, mikä korostaa hulevesien hallinnan tärkeyttä. Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite Vantaalla on, että virtaamahuiput eivät rakentamisen myötä kasvaisi luonnontilaan verrattuna. Hulevesien hallintaa toteutetaan sekä tonteilla että alueellisissa viivytysrakenteissa ennen hulevesien johtamista alueelta eteenpäin. Tästä huolimatta rankimpien sateiden aikana virtaamat alueen ulkopuolelle kasvavat alueen rakentumisen myötä.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavan vaikutukset ilmastoon syntyvät suunnitelman toteuttamisen sekä alueen käytön aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä.

Kaavan merkittävimmät päästölähteet ovat rakennusten rakentaminen sekä pidemmällä aikajaksolla tarkasteltuna rakennusten korjaaminen, rakennusten käytön aikainen energiankulutus sekä alueen liikenne. Lisäksi päästöjä aiheuttaa infrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito, rakennetun maapinta-alan kasvun myötä sekä alueen toimijoiden kulutuksen aiheuttamat päästöt.

Vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat kuitenkin vähäiset. Asemakaavan toteutuminen tiivistää pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta. Alue tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Alue kytkeytyy hyvin olemassa oleviin kunnallisteknisiin rakenteisiin. Nämä ratkaisut vähentävät yksityisautoilun ja uuden kunnallistekniikan rakentamisen tarvetta ja auttavat siten hillitsemään kasvihuonepäästöjen lisääntymistä.

Lisäksi kaavamääräykset edellyttävät rakentamisen olevan elinkaarikestävää ja energiatehokasta sekä uusiutuvan energian tuottamista korttelialueilla. Kaavamääräykset edellyttävät myös hiilijalanjälkilaskelmaa rakennusluvan yhteydessä. Kaavassa on myös määräys vähähiilisen betonin käytöstä betonirunkoisissa rakennuksissa.

Kaavan mukainen korttelialueiden vihertehokkuustaso on vähintään 0,8. Vihertehokkuuden – kasvikattojen, istutusten ja hulevesielementtien – avulla pyritään hillitsemään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä rakennetussa ympäristössä. Kasvillisuus vähentää tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia, vähentää koneellisen viilennyksen tarvetta rakennuksissa ja lisää alueen viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Keko-tarkastelut

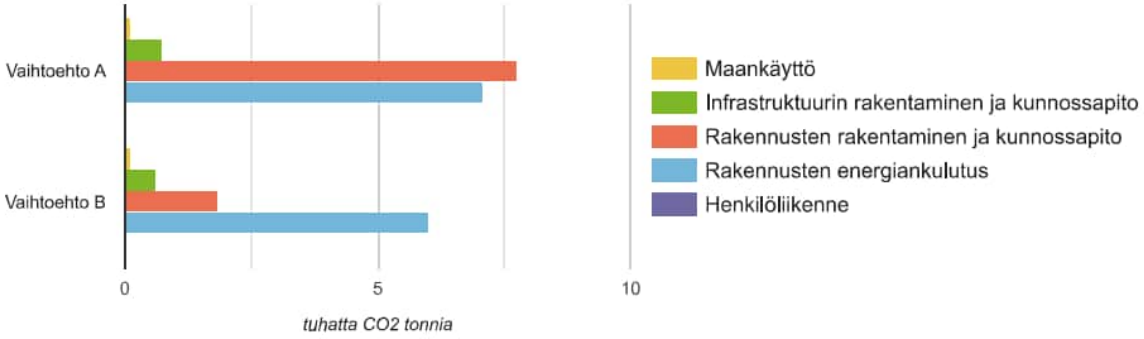
Kaava-aluetta ja alueen tuottamia kasvihuonekaasupäästöjen määrää on tarkasteltu kahden erilaisen rakentamisvaihtoehdon avulla käyttäen hyväksi Suomen ympäristökeskuksen Keko- eli kaavoituksen ekolaskuri -työkalua.

Vaihtoehto A:ssa ns. tavanomaisessa ratkaisussa alueelle toteutettavien rakennusten materiaaleina oli käytetty terästä, betonia, kevytsoraharkkoa, terästä ja lasia. Vaihtoehto B:ssa rakennusten materiaaleista em. materiaalien ohella oli 50 % puuta. Rakennusten ylläpitoon käytetyn energian ja sen tuotannon osalta vaihtoehdot poikkesivat toisistaan siten, että vaihtoehto A:ssa rakennusten lämmitys oli kokonaisuudessa hoidettu kaukolämmöllä. Vaihtoehto B:ssa lämmitykseen käytetystä energiasta 50 % saatiin uusiutuvista energiamuodoista (30 % maalämpö ja 20 % aurinkoenergia).

Tarkastelussa arvioitiin kaavassa sallitun rakentamisen kasvihuonepäästöt 50 vuoden ajanjaksolla. Vaihtoehto A:ssa suurin päästölähde oli rakennusten rakentaminen ja kunnossapito, kun taas vaihtoehto B:ssa suurimmat päästöt aiheutti rakennusten energiakulutus, mikä oli kuitenkin

vähemmän kuin vaihtoehto A:n vastaavat päästöt. Infrastruktuurin rakentamisen ja kunnossapidon osuus oli molemmissa vaihtoehdoissa vähäinen suhteessa muihin päästöjä aiheuttaviin tekijöihin. Myös yritysten toimenkuva ja sen vaikutus rakennusten käytön aikaiseen liikenteeseen aiheuttaa merkittäviä päästöjä, mutta laskelmassa sitä ei ole arvioitu.

Vaihtoehto A:n mukaisen toteutuksen aiheuttamat päästöt 50 vuoden aikajaksolla olivat laskurin mukaan yhteensä 15 694 tuhatta CO2 tonnia. Vaihtoehto B:n vastaavat päästöt samalla aikajaksolla olivat yhteensä 8 556 tuhatta CO2 tonnia, eli noin 45 % pienemmät verrattu verrattuna vaihtoehto A:n aiheuttamiin päästöihin.



Tarkasteltujen vaihtoehtojen kasvihuonekaasupäästöt jaoteltuna (50 vuoden aikajaksolla).

Tarkastelusta on havaittavissa, että selvästi merkittävin vaikutus päästöihin on alueen tonttien rakentamisen aikana tehdyillä materiaalivalinnoilla ja rakennusten kunnossapidolla sekä jossain määrin uusiutuvan energian käytöllä.

Asemakaava määräyksiin on lisätty kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen kaksi ilmastovaikutusten pienentämistä ja vähähiilisiä rakennusmateriaaleja koskevaa määräystä. Rakennusten energiatehokkuuden taso voidaan määritellä tonttien luovutusten yhteydessä.

Yhteenvetona voidaan todeta, että Ilmastovaikutusten kannalta kaava-alueen sijainti on hyvä, sillä se täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tukeutuu raideliikenteeseen. Kaava-alueen toteuttamisessa rakentamisen sekä käytönaikaisia päästöjä on mahdollista pienentää monella tavalla. Ilmastovaikutuksia voidaan pienentää esimerkiksi suosimalla puurakenteita tai kierrätysmateriaaleja rakennuksissa ja tuottamalla osa rakennuksissa kuluvasta energiasta uusiutuvilla energianlähteillä, kuten aurinkopaneeleilla, joiden sijoittamiseen suuret yhtenäiset kattopinnat sopivat hyvin.

Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinnan tavoitteena on, että alueelta poistuvan virtaamahuipun suuruus ei kasva rakentamisen myötä. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Lisäksi Georg ja Anna Collinin puistoon on kaavakartassa osoitettu aluevaraukset hulevesien käsittelyyn. Kaavatyön yhteydessä laaditussa yleissuunnitelmassa em. aluevarauksille on suunniteltu kaksi hulevesien viivytysallasta alueellista viivytystä varten.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista pyritään ehkäisemään alueelle sijoittuvien toimijoiden rakennuslupamenettelyn yhteydessä. Kaavamääräysten mukaan rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli. Tontti- tai korttelikohtainen hulevesisuunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan vihertehokkuuslaskurin avulla sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10 minuuttia. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasauksessa tulee huomioida sadetilanne, jonka rankkuus on 167 l/s/ha ja kesto on 30 minuuttia. Tällöin hulevesien tulee mahtua lammikoitumaan piha-alueille, joilla ei normaalitilanteessa viivytetä vesiä. Näillä sadetapahtumilla tontilta saa poistua samansuuruinen virtaama kuin sieltä laskennallisesti poistuisi luonnontilassa. Näitä sadetilanteita harvinaisemmat sateet saa ohjata tulvareittejä pitkin yleisille alueille.

Georg ja Anna Collinin puistoon on suunnitteilla sijoittaa kaksi hulevesiallasta alueellista hulevesien hallintaa varten. Viivytysaltaat tarvitaan, jotta hulevesien virtaamahuippuja saadaan tasattua ennen hulevesien johtamista eteenpäin nykyisiin hulevesiviemäreihin, joita ei ole mitoitettu kaavan aiheuttamille virtaamille. Hulevesialtaiden viivytyskapasiteetti on noin 220–230 m³. Tonttien viivyttäessä omat hulevetensä riittävät nämä altaat yhdessä tonttien viivytyksen kanssa hallitsemaan kerran 50 vuodessa toistuvat 10 minuutin ja 60 minuutin sadetapahtumat.

4.5 NIMISTÖ

Kaava-alueen nimistö on päätetty nimistöryhmän kokouksessa 10.5.2022.

Käytössä olevat nimet:

Kinkeripuisto, Läsförhörsparken

Puisto laajenee, nykyinen nimi on vuodelta 2013.

Uudet nimet:

Kinkeripiha, Läsförhörsgården

Kadun sijainti vanhan koulupihan paikalla.

Kinkeritie, Läsförhörsparken

Härkähaantieltä etelään erkaneva katu, jolta haarautuu itään Kinkeripiha.

Siirtolanpolku, Kolonistigen

Tällä kohdalla on 1950-luvun lopussa ollut Siirtolaksi kutsutulle alueelle (jossa oli lähinnä kesäasutusta) johtava Siirtolantie.

Georg ja Anna Collinin puisto, Georg och Anna Collins park

Helsingin maalaiskunta ja Vantaan yhteiskoulun kannatusyhdistys ry ostivat alueelle 1950- ja 60 luvun taitteessa rakennetuille kouluille tontit Övre Månsaksesta Georg ja Anna Collinilta.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Korttelialueiden toteutuksen osalta kaavaratkaisu on väljä. Kaava mahdollistaa alueelle sijoittuvien toimijoiden tarpeiden mukaan useita erilaisia toteutus vaihtoehtoja, joita kaavatyön yhteydessä tarkasteltiin kortteleittain karkeilla massamalleilla. KTY-kortteleille laadittiin kolme ja TY- korttelille kaksi toteutusvaihtoehtoa.

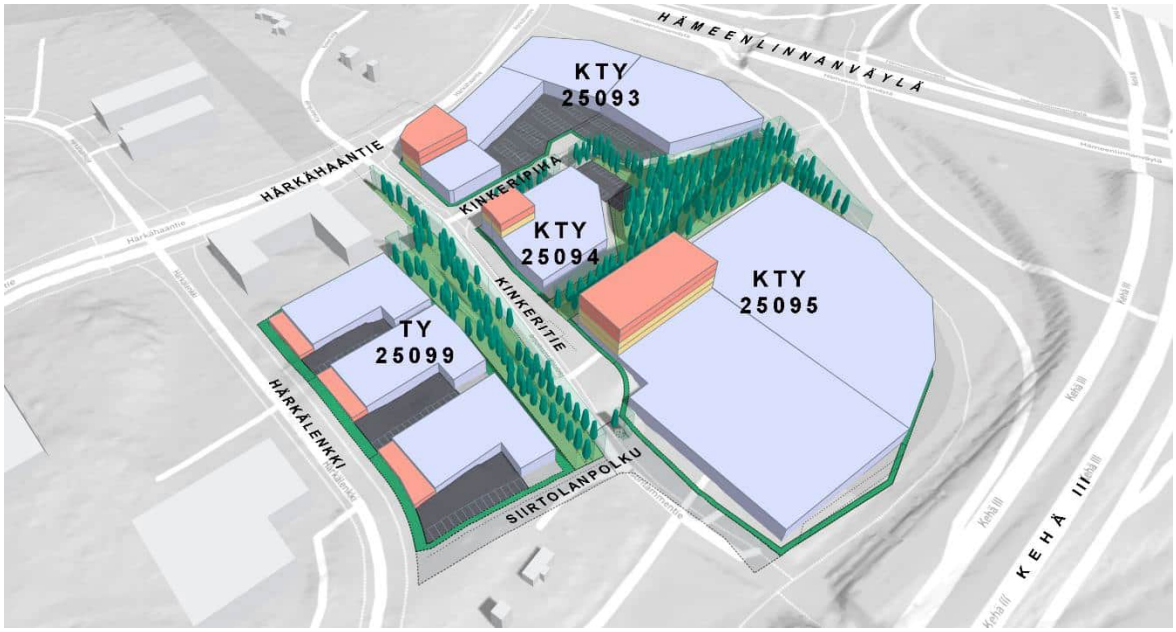
Tarkasteluissa testattiin KTY-kortteleiden kortteleiden toimivuutta tapauksissa, joissa rakennusoikeus painottuu kaavan mukaisesti joko tuotantotiloihin tai toimisto- ja liiketiloihin. Lisäksi laadittiin tarkastelu ns. hybridivaihtoehdosta, jossa rakennusoikeus jakaantuu tasaisemmin eri toimintojen kesken. Tuotantotiloihin painottuvassa vaihtoehdossa toimisto- ja liiketilojen osuus korttelin rakennusoikeudesta oli yhteensä 20 %, loput 80 % oli käytetty tuotantotiloihin. Toimistotiloihin painottuvassa vaihtoehdossa koko rakennusoikeus oli käytetty toimistotiloihin. Hybridi

vaihtoehdossa toimistotiloihin ja tuotantotiloihin oli käytetty kumpaankin 40 % rakennusoikeudesta (yhteensä 80 %) ja loput 20 % jäi liiketiloille.

TY-korttelia koskevassa tuotantotiloihin painottuvassa vaihtoehdoissa rakennusoikeudesta 90 % oli tuotantotilaa ja loput 10 % käytettiin toimistotiloihin. Toisessa toimisto- ja liiketiloihin painottuvassa vaihtoehdossa, näihin tiloihin oli käytetty kaavan mahdollistama maksimi, eli yhteensä 50 % rakennusoikeudesta (toimistotilat 25 % ja liiketilat 25 %).

Tarkasteluiden lähtökohtana kaikissa kortteleissa oli, että tuotantotilat ovat 1. kerroksisia, 8 m korkuisia ja sijaitsevat rakennusten maantasokerroksessa kaikki samassa tasossa. Kaavan mahdollistamat toimisto- ja liiketilat ym. toiminnot sijoitettiin tarkasteluissa useampaan kerrokseen kaavan mukaisesti katuihin rajautuville tontin osille. Ajoneuvopysäköinti pyrittiin vaihtoehdoissa lähtökohtaisesti sijoittamaan maantasoon ilman rakenteellista pysäköintiä.

Rakennusoikeuden painottuessa tuotantotiloihin, KTY- korttelissa 25093 pysäköinnin vaatima tila peittää kaikki rakentamiselta vapaaksi jäävät alueet. Kortteleissa 25094 ja 25095 pysäköinti joudutaan toteuttamaan rakenteellisesti useampaan tasoon tai esim. maanalaisena tuotantotilojen alla. TY- korttelissa pysäköinti mahtuu tonteille mutta vapaata muille toiminnoille osoitettavaa piha-aluetta ei juurikaan jää.



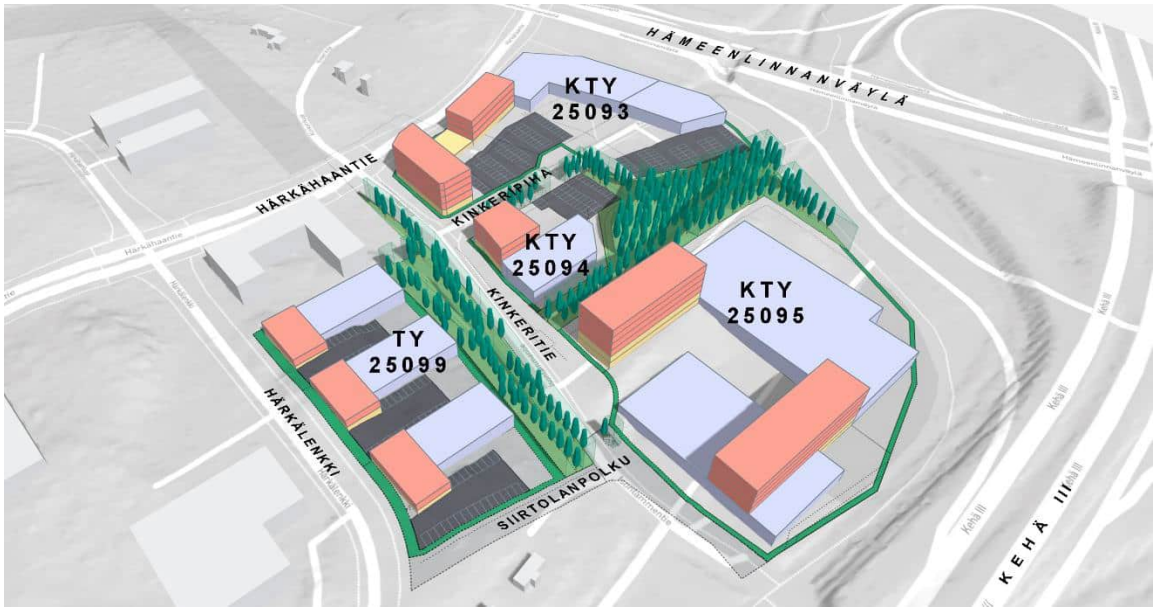
Tuotantotiloihin painottuva toteutusvaihtoehto. Kuvassa sinisellä tuotantotilat, punaisella toimistotilat ja keltaisella liiketilat.

Toimistotiloihin painottuvassa vaihtoehdossa KTY- kortteleissa rakennukset ovat V ja VI-kerroksisia. TY- korttelissa Härkälenkin puoleiset osat rakennuksista ovat II-kerroksisia. Tarkastelu osoittaa, että kaikissa kortteleissa rakentamatonta alaa tonteille jää runsaasti ja pysäköinti voidaan sijoittaa maantasoon. Lisäksi etenkin KTY-kortteleissa piha-alueita voidaan käyttää myös muihin toimintoihin tai ne voidaan istuttaa ja hyödyntää hulevesien käsittelyyn.



Toimistotiloihin painottuva toteutusvaihtoehto. KTY-kortteleissa koko rakennusoikeus on käytetty toimistotiloihin. TY- korttelissa toimisto ja liiketiloihin on käytetty rakennusoikeudesta kaava sallima maksimi 25 % + 25 %.

Hybridi vaihtoehdossa KTY- kortteleissa 25093 ja 25094 rakentamien ja pysäköinti pystytään sijoittamaan luontevasti ja vapaata piha-aluetta jää myös muille toiminnoille. Korttelissa 25095 rakentamisen tehokkuuden takia (e=1,0) pysäköinti todennäköisesti joudutaan toteuttamaan rakenteellisesti joko rakennusten alle tai päällekkäin useampaan tasoon.



Hybridi vaihtoehdossa rakennusoikeus On KTY- kortteleissa jaettu: tuotantotilat 40 %, toimistotilat 40 % ja liiketilat 20 %. TY-korttelin toteutus on sama kuin yllä olevassa toimistotiloihin painottuvassa vaihtoehdossa.

Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavoituksen yhteydessä on laadittu alustavat yleissuunnitelmat koskien katu- ja puistoalueita sekä vesihuoltoa. Yleissuunnitelmat toimivat lähtötietona katujen ja kunnallistekniikan jatkosuunnittelussa. Näissä suunnitelmissa on esitetty myös puistoon tarvittavat alueelliset

viivytysaltaat sekä puistoon suunniteltu kunnallistekniikka.

Alueen kunnallistekniikan ja katujen rakentaminen on tarkoitus aloittaa, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen ja asemakaava on tullut voimaan.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Anna-Riitta Kujala	asemakaavapäällikkö va
	Annakaisa Haanpää	aluearkkitehti (14.8.2023 alkaen)
	Veli-Pekka Ristimäki	asemakaava-arkkitehti
	Oona Länsisalmi	asemakaava-arkkitehti
	Noora Laak	asemakaava-arkkitehti
	Hertta Ahvenainen	asemakaava-arkkitehti (9.5.2023 saakka)
	Panu Petteri Kujala	asemakaava-arkkitehti (14.11.2022 alkaen)
	Kai Zukale	kaavoitusinsinööri
	Riikka Mattila	kaavatekninen koordinaattori
	Saara Toivoniemi	kaavatekninen koordinaattori
	Ville Leppänen	asemakaavasuunnittelija
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Kadut ja puistot:	Elina Kettunen	vesihuollon suunnittelu (31.1.2023 saakka)
	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu (31.1.2023 alkaen)
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
	Teemu Vihervaara	liikenteen alueinsinööri
	Mikko Kettunen	alueinsinööri (5.5.2023 saakka)
	Satu Onnela	maisema-arkkitehti, katualueet
	Sirpa Mäkilä	maisema-arkkitehti, viheralueet
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Petri Isokoski	lupakäsittelijä
Ympäristökeskus:	Jarmo Honkanen	ympäristösuunnittelija
Kiinteistöt ja tilat:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikka

Vantaan Energia:	Antti Hartikainen
HSY:	Matti Lehtoniemi
A-Insinöörit:	Hamilkar Alava Bergroth
	Jari Koskela
	Teemu Riihimäki
	Mikko Romu
	Henri Hunnakko
Maanlumo:	Krista Muurinen

Rolf Autio
Reeta Pellinen

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 24. päivänä lokakuuta 2023

Veli-Pekka Ristimäki
asemakaava-arkkitehti

Annakaisa Haanpää
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	28.11.2022
Kaavan nimi	251400 Vehkalan Kinkerit		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	16.12.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092251400
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	6,2099	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	6,2099
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	

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

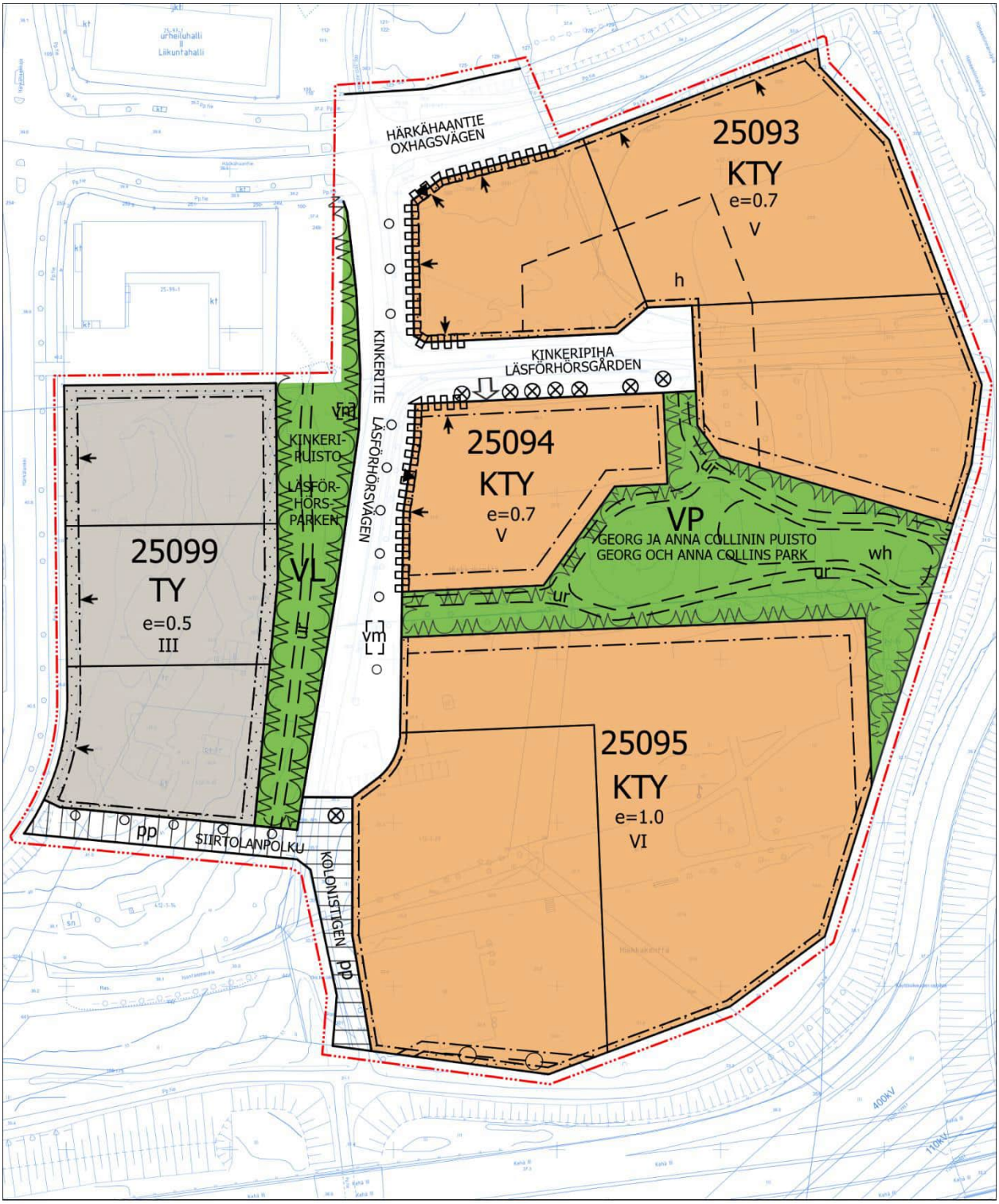
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,2099**	**100,0**	**34876**	**0,56**	**6,2099**	**34876**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	3,6032	58,0	30685	0,85	3,6032	30685
T yhteensä	0,8382	13,5	4191	0,50	0,8382	4191
V yhteensä	0,8944	14,4			0,8944	
R yhteensä						
L yhteensä	0,8741	14,1			0,8741	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

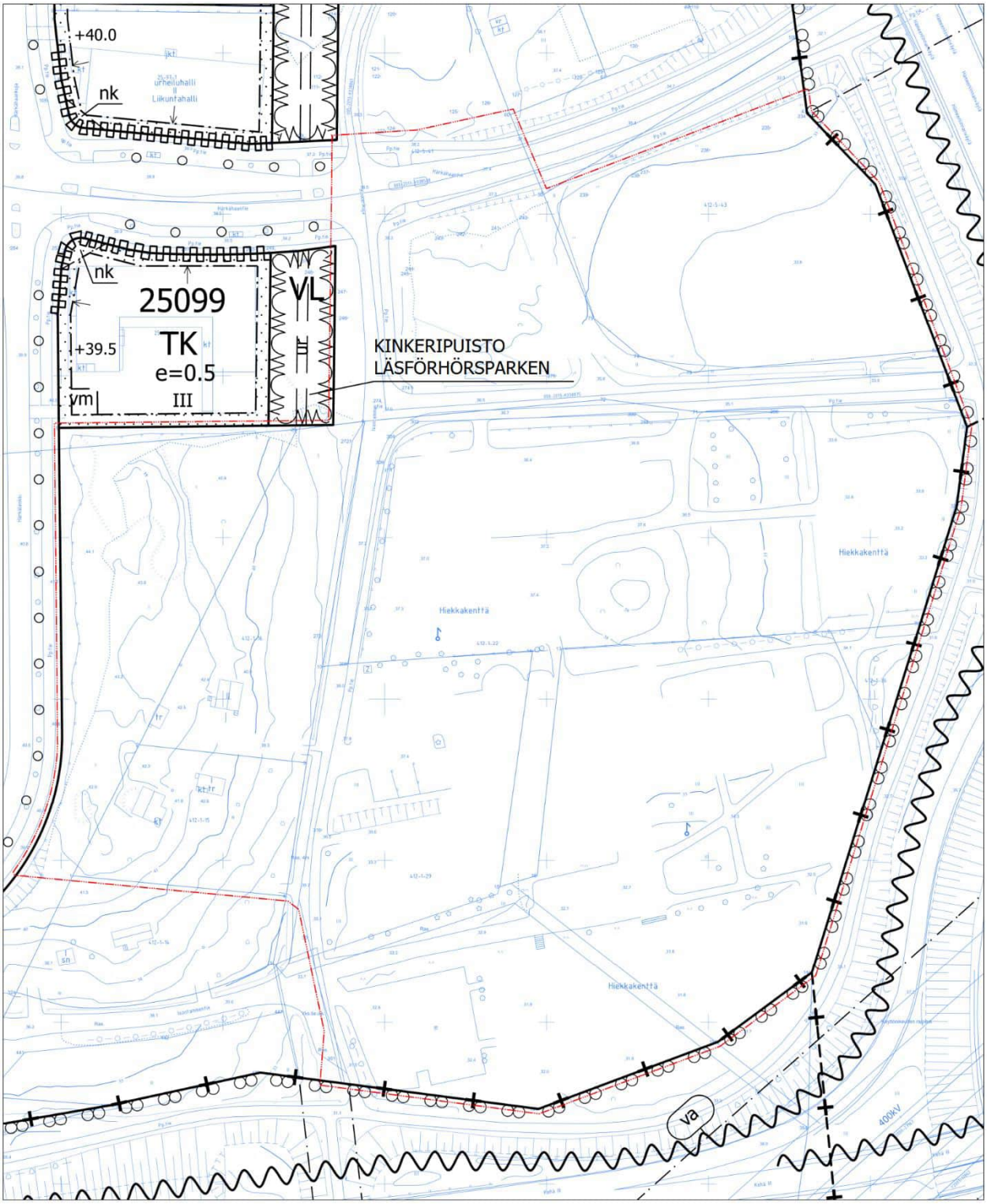
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,2099**	**100,0**	**34876**	**0,56**	**6,2099**	**34876**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	3,6032	58,0	30685	0,85	3,6032	30685
KTY	3,6032	100,0	30685	0,85	3,6032	30685
T yhteensä	0,8382	13,5	4191	0,50	0,8382	4191
TY	0,8382	100,0	4191	0,50	0,8382	4191
V yhteensä	0,8944	14,4			0,8944	
VP	0,6161	68,9			0,6161	
VL	0,2783	31,1			0,2783	
R yhteensä						
L yhteensä	0,8741	14,1			0,8741	
Kadut	0,7121	81,5			0,7121	
Kev.liik.kadut	0,1620	18,5			0,1620	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVAEHDOTUS
1:1000

0 25 50 100 Metriä



ASEMAKAAVAEHDOTUS
1:1000

0 25 50 100 Metriä

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

251400

Päiväys
Datum

24.10.2023

Vantaan kaupunki

Vehkalan kinkerit

Vanda stad

Veckals läsförför

Kaupunginosa 25, MYLLYMÄKI

Stadsdel 25, KVARNBACKA

Asemakaava

Korttelit 25093-25095 ja 25099 sekä katu- ja virkistysalueet.

1:1000

Detaljplan

Kvarteren 25093-25095 och 25099 samt gatu och rekreationsområden.

1:1000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
KTY	**Toimitilarakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.**
	Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuusrakennuksia ja niiden yhdistelmiä.	På området får byggas kontorsbyggnader och industribyggnader som inte stör miljön, liksom kombinationer av dessa.
	Rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen saa sijoittaa liike-, näyttely- ja kokoontumistiloja 20 % rakennusoikeudesta.	I byggnadernas första plan får affärs-, utställnings- och samlingslokaler på 20 % av byggrätten placeras.
	Toimisto- ja liikerakennusten kattokerrokseen saadaan sijoittaa työntekijöiden käyttöön tarkoitettuja tiloja, talvipuutarhoja sekä kuntosalitiloja rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja.	I kontors- och affärsbyggnadernas takvåning får placeras utrymmen avsedda för de anställda, vinterträdgårdar och gymlokaler utan att byggrätten och våningstalet utgör ett hinder. Dessa utrymmen räknas inte vid dimensioneringen av bilplatser.
	Kattopinta-alasta vähintään 80 % tulee toteuttaa kasvikattona.	Av takytan ska minst 80 % byggas som vegetationstak.
	Kaupunkikuva	**Stadsbild**
	Arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, värikästä sekä toimintaa ja rakentamistekniikkaa ilmentävää.	Arkitekturen ska vara av hög kvalitet, färggrann och avspegla verksamheten och byggnadstekniken.
	Ilmastointi- ja muut tekniset tilat, laitteet ja rakenteet tulee olla näkyvissä ja niitä tulee hyödyntää rakennuksen arkkitehtuurissa.	Ventilations- och övriga tekniska utrymmen, anordningar och konstruktioner ska vara synliga och de ska utnyttjas i byggnadens arkitektur.
	Kinkeritien ja Kinkeripihan varteen sijoittuviin rakennuksiin tulee järjestää vähintään yksi pääsisäänkäynti Kinkeritien tai Kinkeripihan puolelta. Pääsisäänkäynnin yhteyteen tulee varata vähintään 6 säältä suojattuja paikkaa polkupyöräpysäköintiin.	I byggnader som placeras vid Läsförhörsvägen och Läsförhörsgården ska minst en huvudentré ordnas från Läsförhörsvägen eller Läsförhörsgården. I anslutning till huvudentrén ska minst 6 väderskyddade platser för cykelparkering reserveras.
	Korttelissa 25093 yksi pääsisäänkäynti tulee sijoittaa Härkähaantien ja Kinkeritien risteykseen.	I kvarteret 25093 ska en huvudentré placeras i Oxhagsvägens och Läsförhörsvägens korsning.

	Kadun puoleiset julkisivut tulee aukottaa siten, että julkisivupinnasta vähintään 20 % on lasia.	Fasaderna mot gatan ska förses med öppningar så att minst 20 % av fasadytan består av glas.
	Härkähaantien puoleiset julkisivut tulee jäsentää enintään 50 metrin mittaisiin osiin porrastuksilla, sisäänvedoilla tai vastaavilla rakenteilla.	Fasaderna mot Oxhagsvägen ska struktureras i högst 50 meter långa sektioner genom avtrappningar, indragna partier eller motsvarande konstruktioner.
	Rakennuksen julkisivuissa tulee käyttää kahta toisistaan selkeästi erottuvaa päävärii. Julkisivun päävärinä ei saa käyttää valkoista, mustaa tai harmaan sävyjä.	Två huvudfärger som tydligt avviker från varandra ska användas i byggnadens fasader. Vitt, svart eller gråa nyanser får inte användas som huvudfärg i fasaden.
	Mikäli rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalan rajaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein. Näitä rakenteita saa sijoittaa tonttia reunustavalle istutettavalle alueelle.	Om byggnaderna inte placeras så att de är fast i byggnadsytan mot gatan, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar och staketkonstruktioner. Dessa konstruktioner får placeras i det område som kantar tomten och kommer att planteras.
	Korttelissa 25093 Härkähaantien ja Kinkeritien risteykseen rajautuvalla tontin osalla rakennuksen kaupunkikuvalliseen asemaan on kiinnitettävä erityistä huomioita.	I kvarteret 25093 ska särskild uppmärksamhet fästas vid den stadsbildsmässiga ställningen hos byggnaden på den tomtdel som gränsar till Oxhagsvägens och Läsförhörsvägens korsning.
	Ulkoalueet	**Utomhusområden**
	Ulkovarastointialueet ja varastokatokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle ja ulkoilureiteille tai naapuritontin käyttöpihojen suuntaan. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.	Områdena och skärmtaken för upplagring utomhus ska avgränsas så att det material som lagras inte syns på ett iögonenfallande sätt från gatan, liksom inte heller till friluftslederna eller granntomtens gårdsplaner. Upplagringen utomhus får inte inverka negativt på landskapet eller på annat vis vara till skada för miljön.
	Tontilla olevien rakennusten, varastojen, katosten ja ulkovarastointia rajaavien rakenteiden tulee muodostaa materiaaleiltaan ja rakennustavaltaan yhtenäinen arkkitehtoninen kokonaisuus.	De byggnader, förråd, skärmtak eller konstruktioner som avskärmar upplagringen utomhus måste till sina material och sitt byggnadssätt utgöra en arkitektonisk helhet.
	Katoksissa tulee käyttää kasvikattoja.	I takkonstruktionerna ska gröntak användas.
	Rakentamatta jäävät tontin osat tulee istuttaa niiltä osin, kun niitä ei käytetä liikenteelle tai pysäköintiin. Istutettavat alueet on pidettävä huolitellussa kunnossa.	De tomtdelar som blir obebyggda ska planteras till de delar som de inte används för trafik eller parkering. Områdena som planteras ska hållas i ett vårdat skick.
	Mikäli tontti aidataan, aita tulee olla kolmilanka verkkoa.	Om en tomt inhägnas, ska inhägnaden bestå av tretrådsnät.
	Korttelissa 25094 rakentaminen ja tonttia rajaavat rakenteet Kinkeripihan läheisyydessä eivät saa aiheuttaa haittaa tai vahinkoa katualueella oleville puille ja puiden juuristoille.	I kvarteret 25094 får inte byggande och konstruktioner som avgränsar tomten i närheten av Läsförhörsgården störa eller skada träden och trädens rötter i gatuområdet.
TY	**Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.**	**Kvartersområde för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art.**
	Alueella saa rakentaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuusrakennuksia.	På området får industribyggnader som inte stör miljön byggas.
	Enintään 25 % rakennusoikeudesta saa käyttää toimistotiloja varten.	Högst 25 % av byggrätten får användas för kontorslokaler.
	Enintään 25 % rakennusoikeudesta saa käyttää pääkäyttötarkoitukseen liittyviä myymälä- ja muita siihen verrattavia tiloja varten.	Högst 25 % av byggrätten får användas för affärs- och andra därmed jämförbara lokaler som anknyter till det huvudsakliga användningsändamålet.
	Kattopinta-alasta vähintään 40 % tulee toteuttaa kasvikattona.	Av takytan ska minst 40 % byggas som vegetationstak.
	Kaupunkikuva	**Stadsbilden**
	Arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, värikästä ja kaupunkikuvaa rikastuttavaa.	Arkitekturen ska vara av hög kvalitet, färggrann och den ska berika stadsbilden.
	Ilmastoitilaitteet ja muut tekniset laitteet tulee integroida muuhun rakennussuunnitteluun.	Ventilationsanläggningar och andra tekniska anordningar ska integreras i den övriga byggnadsplaneringen.
	Rakennuksiin tulee järjestää vähintään yksi pääsisäänkäynti kadun puolelta. Sisäänkäynnin yhteyteen tulee varata vähintään 6 säältä suojattua paikkaa polkupyöräpysäköintiin.	Till byggnaderna ska minst en huvudentré ordnas från gatan. I anslutning till entrén ska minst 6 väderskyddade platser för cykelparkering reserveras.
	Kadun puoleiset julkisivut tulee aukottaa siten, että julkisivupinnasta vähintään 20 % on lasia.	Fasaderna mot gatan ska förses med öppningar så att minst 20 % av fasadytan består av glas.
	Kadun puoleiset julkisivut tulee jäsentää enintään 40 metrin mittaisiin osiin porrastuksilla, sisäänvedoilla tai vastaavilla rakenteilla.	Fasaderna mot gatorna ska struktureras i högst 40 meter långa sektioner genom avtrappningar, indragna partier eller motsvarande konstruktioner.

Rakennuksen julkisivuissa tulee käyttää kahta toisistaan selkeästi erottuvaa pääväriä. Julkisivun pääväriná ei saa käyttää valkoista, mustaa tai harmaan sävyjä.

Mikäli rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalan rajaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein. Näitä rakenteita saa sijoittaa tonttia reunustavalle istutettavalle alueella.

Två huvudfärger som tydligt avviker från varandra ska användas i byggnadens fasader. Vitt, svart eller gråa nyanser får inte användas som huvudfärg i fasaden.

Om byggnaderna inte placeras så att de är fast i byggnadsytan mot gatan, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar och staketkonstruktioner. Dessa konstruktioner får placeras i det område som kantar tomten och kommer att planteras.

Ulkoalueet

Ulkovarastointialueet ja varastokatokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle ja ulkoilureiteille tai naapuritontin käyttöpihojen suuntaan. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.

Tontilla olevien rakennusten, varastojen, katosten ja ulkovarastointia rajaavien rakenteiden tulee muodostaa materiaaleiltaan ja rakennustavaltaan yhtenäinen arkkitehtoninen kokonaisuus.

Rakentamatta jäävät tontin osat tulee istuttaa niiltä osin, kun niitä ei käytetä liikenteelle tai pysäköintiin. Alueet on istutettava ja ne on pidettävä huolitellussa kunnossa.

Mikäli tontti aidataan, aita tulee olla kolmilankaverkkoa.

Utomhusområden

Områdena och skärmtaken för upplagring utomhus ska avgränsas så att det material som lagras inte syns på ett iögonenfallande sätt från gatan, liksom inte heller till friluftslederna eller granntomtens gårdsplaner. Upplagringen utomhus får inte inverka negativt på landskapet eller på annat vis vara till skada för miljön.

De byggnader, förråd, skärmtak eller konstruktioner som avskärmar upplagringen utomhus måste till sina material och sitt byggnadssätt utgöra en arkitektonisk helhet.

De tomtdelar som blir obebyggda ska planteras till de delar som de inte används för trafik eller parkering. Områdena ska förses med planteringar och hållas i ett vårdat skick.

Om en tomt inhägnas, ska inhägnaden bestå av tretrådsnät.

VP

Puisto.

Puistoreittejä suunniteltaessa ja toteutettaessa tulee huomioida, etteivät ne aiheuta haittaa olemassa olevalle puustolle.

Park.

Då parkleder planeras och anläggs ska hänsyn tas till att de inte stör det existerande trädbeståndet.

VL

Lähivirkistysalue.

Område för närrekreation.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Ulkomainonta ei saa heikentää liikenneturvallisuutta.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja.

Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa.

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,8. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Bestämmelser som gäller hela planområdet

Utomhusreklam får inte försämra trafiksäkerheten.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors-Vanda flygplats hinderbegränsande ytor.

Förnybar energi ska produceras i kvartersområdet.

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

I byggnader med betongstomme ska koldioxidfattig betong användas delvis. Koldioxidutsläppen ska intygas med Finska Betongföreningens räknare eller motsvarande metod som tillhandahålls av tredje part.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,8. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Ympäristömelu

Toimistojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Miljöbuller

Ljudnivåskillnaden ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller vara minst 35 dB mellan kontors och motsvarande tysta arbetslokalers ut- och insida.

Pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

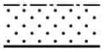
- Liiketilat 1 ap / 100 k-m²
- Toimistot 1 ap / 60 k-m²
- Tuotantotilat 1 ap / 120 k-m²

Parkering

Minimiantalet bilplatser:

- Affärslokaler 1 bp / 100 m²-vy
- Kontor 1 bp / 60 m²-vy
- Produktionslokaler 1 bp / 120 m²-vy

	Säältä suojattuja helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja varten on varattava tilaa seuraavasti:	Utrymme för väderskyddade och lättillgängliga cykelplatser ska reserveras enligt följande:
	- Liiketilat 1 pp / 40 k-m²	- Affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy
	- Toimistot 1 pp / 50 k-m²	- Kontor 1 cp / 50 m²-vy
	- Tuotantotilat 1 pp / 250 k-m²	- Produktionslokaler 1 cp / 250 m²-vy
	Maanpäälliset pysäköintialueet tulee jäsentää rakentein tai istutuksin. Rakenteelliset pysäköintitilat ja -alueet tulee ratkaista korkeatasoisesti, kiinnittämällä huomiota pysäköintilaitosten valoisuuteen sekä kaupunkikuvan ja viihtyvyyden vaatimuksiin.	Parkeringsområden ovan jord måste indelas genom konstruktioner eller planteringar. Byggda parkeringsutrymmen och -områden ska ha högklassiga lösningar genom att uppmärksamhet fästs vid belysningen i parkeringsanläggningarna, liksom stadsbildsmässiga och trivselkrav.
	Hulevedet	**Dagvatten**
	Tonteilla tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	På tomterna ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
———	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
—·—·—	**Osa-alueen raja.**	**Gräns för delområde.**
— — —	**Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.**	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
———	**Ohjeellinen tontin raja.**	**Riktgivande tomtgräns.**
25	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
MYLLYMÄKI	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
25093	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
KINKERITIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
III	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
e=0.7	**Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/ rakennuspaikan pinta-alaan.**	**Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens/byggnadsplatsens yta.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
h	**Ohjeellinen alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.**	**Instruktivt för områdets interna servicetrafik reserverad del av område.**
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**
	Rakennuksen kadunpuoleisesta julkisivusta vähintään 60 % on rakennettava nuolen osoittamaan rakennusalanrajaan kiinni.	Av byggnadens fasad mot gatan ska minst 60 % byggas fast i den gräns till byggnadsytan som anges av pilen.
	Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla suora uloskäynti porrashuoneista.	**Beteckningen anger att denna sida av byggnaden skall ha direkt utgång från trapphusen.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**



Istutettava alueen osa.

Rakennusten kadunpuoleisten sisäänkäyntien yhteyteen sijoitettavia polkupyöräpaikkoja saa sijoittaa Istutettavalle alueelle.

Tonttia rajaavia aita-, muuri-, ja kivikorirakenteita saa sijoittaa istutettavalle alueelle.

Del av område som skall planteras.

Cykelplatser som placeras i anslutning till byggnadernas entréer mot gatan får placeras i området som planteras.

Staket-, mur- och stenkorgskonstruktioner som avgränsar tomten får placeras i området som planteras.

Säilytettävä/istutettava puurivi

Trädrad som skall bevaras/planteras



Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

Mikäli puu kaatuu tai muutoin kuolee, sen tilalle tulee istuttaa vastaava isoksi kasvava lehtipuu.

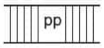
Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.

Om ett träd faller eller dör på ett annat sätt ska ett motsvarande lövträd som blir storvuxet planteras istället för det.



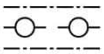
Katu.

Gata.



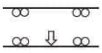
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.



Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.

Ungefärligt läge för in- och utfart.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar 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.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

LIITE 1 katujen ja puistojen yleissuunnitelma



MERKINTÖJEN SELITYKSET:

- Säilytettävä puusto
- Istutettava lehti- tai havupuu
- Nurmi / niitty
- Hulevesiuoma (ma = maapohja)
- Ajorata, asfaltti
- Kevyen liikenteen väylä, asfaltti
- Betonikiveys tai nurmikivi
- Noppakiveys
- Kivituhka (puistokäytävät)
- Suunniteltu reunatuki (harmaa luonnonkivi)
- Suunniteltu madallettu reunatuki
- Reunakivetön reunalinja (päällysteen reuna)
- +99,05 Likimääräinen korkeus
- Uusi hulevesiviemäri / kaivo
- pokkileikkaukset 1-1, 2-2, 3-3 ja 4-4, ks. piir. xxxxx/x-x

VANTAAN KAUPUNKI
KADUT JA PUISTOT

Hyv
Tark.
Suunn.

25 MYLLYMÄKI, VEHKALAN TYÖPAIKKA–ALUE 1
KINKERITIE
VÄLILLÄ KEHÄ III – HÄRKÄHAANTIE

ASEMAPIIRUSTUS

Mittakaava 1:1000
Koord.järj. ETRS-GK25
Korkeusjärj. N2000
Liitt.piir.nro

214	ALUSTAVAT KATUSUUNNITELMAT
42	ALUSTAVAT PUISTOSUUNNITELMAT

Piir.nro 59222-1

GEOTEK-NIIKKA Hyv. Tark.
A-INSINÖÖRIT 14.09.2022 Tark. A. Hamilkar
14.09.2022 Suunn. J. Koskela

LIITE 2 vihertehokkuus, tuloskortit kortteleittain

Tuloskortti

Päivämäärä 24.1.2023
Osoite Kinkeripiha
Kaavan numero ja kortteli 251400_Vehkalan kinkerit/25093

Vihertehokkuuslaskelma

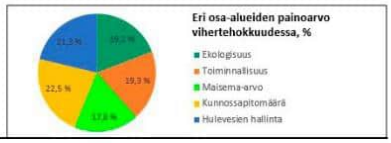
Viher-tehokkuus	1,0
Tavoitetaso	0,8

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	2	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	5	36

Hulevesimäärä m³	
92,7	
Valuma kerroin C	
0,9	
Viivytystilavuustarve m³	
92,7	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	93,6
Läpäisemättömän pinnan osuus	
28 %	





Tuloskortti

Päivämäärä 24.1.2023
Osoite Kinkeripiha
Kaavan numero ja kortteli 251400_Vehkalan kinkerit/25094

Vihertehokkuuslaskelma

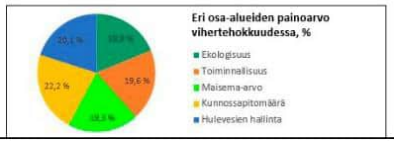
Viher-tehokkuus	1,1
Tavoitetaso	0,8

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	1	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	4	36

Hulevesimäärä m³	
21,0	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m³	
21,0	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	21,2
Läpäisemättömän pinnan osuus	
40 %	





Tuloskortti

Päivämäärä 30.1.2023
Osoite Kinkeritie
Kaavan numero ja kortteli 251400_Vehkalan Kinkerit/25095

Vihertehokkuuslaskelma

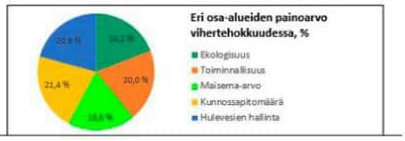
Viher-tehokkuus	1,1
Tavoitetaso	0,8

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	1	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	8	36

Hulevesimäärä m³	
90,0	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m³	
90,0	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	108,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
32 %	





Tuloskortti

Päivämäärä 27.1.2023
Osoite Härkälenkki 8-10
Kaavan numero ja kortteli 251400_Vehkalan kinkerit/25099

Vihertehokkuuslaskelma

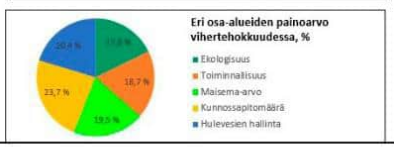
Viher-tehokkuus	1,2
Tavoitetaso	0,8

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	2	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	6	36

Hulevesimäärä m³	
40,8	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m³	
40,8	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	52,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
29 %	





VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAEHDOTUS
251400
Vehkalan kinkerit
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus / Kivistö / A-RK, AHA, V-PR

24.10.2023

Kaupunginhallitus 17.4.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta nro 251400 / Vehkalan kinkerit. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 6 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1 30.5.2023 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)	Asemakaavan alueella on siirrettävää ja käytöstä poistettavaa yleistä vesihuoltoverkostoa. Kaavatyön yhteydessä päävesijohdolle on tarkasteltu tilavaraus alueen halki. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset yleisen vesihuollon putkille ja laitteille kaava-alueen ja Kehä III:n välissä kulkevan jalankulku- ja pyörätien alueelle. Johtosiirtojen toteutus tulee varmistaa ja sopia ELY-keskuksen kanssa. Mikäli ELY-keskus ei myönnä lupaa johtojen sijoittamiselle, tulee ennen kaavan toteutusta selvittää vaihtoehtoinen sijainti johdolle, mahdollisten pumppaamoiden tarve ja tilavaraus sekä eri vaihtoehtojen kustannukset.	Ei tarkistuksia.
NRO 2 31.5.2023 Uudenmaan liitto	Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa kaavaehdotuksesta. Uudenmaan liitto toteaa, että selostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee päivittää. Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.	Selostuksen kohtaa 2.2.1 on maakuntakaavan osalta tarkistettu lausunnon mukaisesti.

NRO 3 31.5.2023 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Vantaan Energia haluaa, että asemakaavassa huomioidaan alueella sijaitsevien maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Muuntamoiden ohjeelliset rakennusalat Kinkeripuistossa ja Kinkeritien katualueella tulee säilyttää. Alue liitettävissä kaukolämpöverkkoon Härkähaantieltä tai Härkälenkistä. Mikäli alueelle olevia verkostoja joudutaan siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Ei tarkistuksia.
NRO 4 31.5.2023 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa Vantaan Kinkerit asemakaavaehdotuksesta.	Ei tarkistuksia.
NRO 5 1.6.2023 Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (ELY)	Selostuksen teksti maakuntakaavan osalta ei ole ajan tasalla. Teksti tulee tarkentaa. Lausunnossa kiinnitetään huomiota käytettyihin termeihin liiketilat/myymälätilat. TY-kaavamääräyksestä tulee käsitykseen, että ne olisivat synonyymeja. Määräyksiä on syytä selkeyttää. Aineistoa on syytä tarkentaa, mihin määritelty myymälätilojen prosenttiosuus rakennusoikeudesta perustuu. Vehkalan yleissuunnitelmasta saa käsityksen laajasta työpaikka-alueesta, jossa lausunnolla olevasta kaavaratkaisusta	Selostuksen kohtaa 2.2.1 on maakuntakaavan osalta tarkistettu lausunnon mukaisesti. Kaava määräyksissä käytettyjä termejä on selkeytetty lausunnon mukaisesti. TY- korttelia-aluetta koskevassa kaavamääräyksessä käytetty termi ”myymälätilat” on korvattu termillä ”liiketilat”. Vehkalan yleissuunnitelmaa käsittelevä kappale on poistettu kaavaselostuksesta.

	päätellen sallitaan myymälätiloja. ELY-keskus muistuttaa, että myös alue voi olla vaikutustensa kautta vähittäiskaupan suuryksikköön verrattava. Joustavan toteutustavan takia todellisia ilmastovaikutuksia ei kaavaratkaisussa kunnolla tunneta, ellei kaava ohjaa niitä selkeämmin. Tarkemmalla ilmastovaikutusten ohjaamisella voidaan varmistaa, että kaava linjassa kaupungin kestävyystavoitteiden kanssa. Kaavaselostuksen ilmastovaikutusten huomiointi on toteava, eikä varsinaista vaikutusten arviointia ole tehty. Jatkosuunnittelussa ja viimeistelyssä on syytä kiinnittää huomioita rakentamisen päästöjen vähentämiseen. On hyvä, jos olemassa olevaa puustoa säilytetään, mutta tavoitteen saavuttaminen edellyttää sitä, että kaavamääräys ohjaisi ensisijaisesti puuston säilyttämiseen. Kaavan VP- ja VL-alueiden meluolosuhteet puoltavat alueiden osoittamista suojaviheralueeksi EV.	Koko kaava-aluetta koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty kaksi ilmastovaikutusten pienentämistä ja vähähiilisiä rakenneratkaisuja koskevaa kaavamääräystä. Selostuksen kohtaa ”4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta” on täydennetty koskien vaikutusten arviointia.
NRO 6 1.6.2023 Fingrid OYJ	Asemakaava-alueen reunalla on Fingrid Oyj:n 400 kV (kilovoltin) voimajohto Espoo - Tammisto yhteisellä voimajohtoalueella Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 2x110 kV voimajohtojen kanssa. Fingridin toiminnot jäävät asemakaavan ulkopuolelle. Meillä ei ole huomautettavaa asemakaavan ratkaisusta.	Ei tarkistuksia.

NRO 1
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 30.5.2023

Lausunto:

Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa:
”Asemakaava koskee kortteleita 25093, 25094, 25095 ja 25099 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 25, Myllymäki. Vehkalan kinkerit asemakaava laajennetaan Vehkalan nykyistä osittain vielä rakenteilla olevaa työpaikka-aluetta itään kohti Hämeenlinnanväylää. Kaavalla muutetaan entinen Vantaankosken koulun alue sekä Härkälenkin ja Isotammentien väliin sijoittuvat kaavoittamattomat kiinteistöt työpaikka-alueeksi. Asemakaavoitettava alue on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa. Alueen pinta-ala on noin 6,2 hehtaaria.

Kaava-alueella sijaitsee yleistä vesihuoltoverkostoa Isontammentien eteläosassa, kaava-alueen ja Hämeenlinnanväylän välissä olevalla kävelyn ja pyöräilyn väylällä idässä ja puretun koulun tontilla. Kaava-alueen pohjoisosassa olevalla pellolla sijaitsee yksityinen tonttivesijohto, joka palvelee Härkähaantien pohjoispuolella olevaa omakotitaloa. Hulevedet purkavat alueelta etelään Kehä III:n alitse ja itään Hämeenlinnanväylän alitse.

Asemakaavan myötä korttelin 25095 alueella sijaitseva yleinen vesijohto ja jätevesiviemäri tullaan siirtämään etelämmäksi kaava-alueen ja Kehä III:n välissä kulkevan jalankulku- ja pyörätien yhteyteen. Uutta vesihuoltoa toteutetaan Kinkeritielle (tarvitaan sekä kadun kuivatusta että tonttien kuivatusta varten hulevesiviemäröinti) ja Kinkeripihalle (tarvitaan hulevesiviemäri sekä vesijohto ja jätevesiviemäri palvelemaan uusia tontteja). Kinkeritielle on suunniteltu tilavaraus uudelle päävesijohdolle, jonka toteutusaikataulua ja reittivaihtoehtoja vielä tarkastellaan. Uudet vesihuoltolinjat johdetaan Kinkeripihan päästä Georg ja Anna Collinin puiston kautta kaava-alueen itäreunaan ja liitetään siellä nykyisiin vesihuoltolinjoihin. Georg ja Anna Collinin puistossa varaudutaan viivyttämään kaava-alueella muodostuvia hulevesiä ennen niiden johtamista eteenpäin hulevesijärjestelmässä.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:
Asemakaavan muutosalueella on laajalti siirrettävää ja käytöstä poistettavaa yleistä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat ja kustannusarviot on esitetty tarkemmin vesihuollon yleissuunnitelmien yhteydessä. Vesihuollon tulee olla toteutettavissa HSY:n käytäntöjen mukaisesti, ja suunnitteluun ja toteutukseen tulee varata riittävästi aikaa.

Kaavahankkeen yleissuunnitelmassa uudelle päävesijohdolle on tarkasteltu tilavaraus alueen halki ja siitä tehdään rakennussuunnitelmat kaavahankkeen yhteydessä. Päävesijohdon toteutus ja aikataulu määrittyvät HSY:n päävesijohtohankkeen edetessä.

Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset yleisen vesihuollon putkille ja laitteille kaava-alueen ja Kehä III:n välissä kulkevan jalankulku- ja pyörätien alueelle. Kaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa johtosiirtojen toteutusmahdollisuus ja sopia johtojen sijoituksesta ELY-keskuksen kanssa. Mikäli ELY-keskus ei myönnä lupaa vesihuoltolinjojen sijoittamiselle, tulee ennen kaavan toteutusta selvittää vaihtoehtoinen sijainti vesihuoltolinjoille, mahdollisten pumppaamoiden tarve ja tilavaraus sekä eri vaihtoehtojen kustannusvaikutukset.

Yksityisen vesijohdon siirrosta ja sen toteutuksesta pois korttelin 25093 alueelta tulee sopia johdon omistajan kanssa. HSY ei osallistu yksityisen vesijohdon siirtokustannuksiin.

Vastine:

Putkille suunnitellut mahdolliset uudet sijainnit sijoittuvat kaava-alueen ulkopuolelle Kehä III:n ja kaava-alueen väliin. Lausunto ja siinä mainitut vaihtoehdot ja kaavaprosessissa huomioitavat seikat ovat olleet esillä ja eri vaihtoehdoista on keskusteltu Vehkalan kinkereiden katu- ja kunnallistekniikan rakennussuunnittelukokouksessa 1.6.2023. Johtojen sijoittuessa kaava-alueen ulkopuolelle ei kaavakartassa eikä -määräyksissä ole niitä koskevia merkintöjä/mainintoja. Maanalaisia johtoja koskevia ratkaisuja suunnitellaan normaali käytännön mukaan jatkossakin yhteistyössä HSY:n kanssa.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 2
Uudenmaan liitto 31.5.2023

Lausunto:

Kiitos lausuntopyynnöstä. Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta asemakaavaehdotuksesta. Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että selostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee päivittää. Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Vastine:

Tarkistukset:

Selostuksen kohtaa 2.2.1 on maakuntakaavan osalta tarkistettu lausunnon mukaisesti.

NRO 3
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 31.5.2023

Lausunto:

Sähköverkko:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suur-, keski- ja pienjännitejohdot sijaitsevat karttaliitteiden 1–3 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavaehdotuksessa muuntamoiden ohjeelliset rakennusalat Kinkeripuistossa ja Kinkeritien katualueella vm-merkinnällä tulee säilyttää sellaisenaan.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko:
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 4). Alue liitettävissä kaukolämpöverkkoon Härkähaantieltä tai /Härkälenkistä. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:

Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit on huomioitu asemakaavassa ja kaavamääräyksissä sekä kaavatyön yhteydessä laaditussa alustavassa kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa.

Kaavakarttaehdotuksessa osoitettuja muuntamoille varattuja rakennusaloja ei ole tarpeen siirtää.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 4
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) 31.5.2023

Lausunto:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa Vantaan Kinkerit asemakaavaehdotuksesta.

Vastine:

-

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 5
Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (ELY) 1.6.2023

Lausunto:

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan Vehkalan kinkerit asemakaavaehdotuksesta (nro 251400). Vantaan yleiskaava on ollut asemakaavan laatimisen ohjeena. Asemakaava ottaa huomioon yleiskaavan tavoitteet. ELY-keskus tuo esiin, ettei selostuksen teksti maakuntakaavan osalta ole ajan tasalla. Teksti tulee tarkentaa.

Myymälätiloista
Asemakaava sallii seuraavasti myymälätilaa:

<u>KTY, toimitilarakennusten korttelialue</u>

Kaavamääräysten mukaan alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuusrakennuksia ja niiden yhdistelmiä. Rakennusten ensimmäiseen kerrokseen saa sijoittaa liike-, näyttely- ja kokoontumistiloja 20 % rakennusoikeudesta. Määräys tarkoittaa, että liiketiloja saa olla noin 6000 k-m^2.

<u>TY Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö aiheuttaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.</u>

Kaavamääräyksen mukaan alueella saa rakentaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuusrakennuksia. Liike- ja toimistotilojen rakentamista on rajoitettu kaavamääräyksissä siten, että enintään 25 % rakennusoikeudesta saa toteuttaa toimistotiloina ja enintään 25 % rakennusoikeudesta saa käyttää pääkäyttötarkoitukseen liittyviin myymälä- ja muihin siihen verrattaviin tiloihin. Tämä tarkoittaa, että kaava sallii noin 1000 k-m^2 pääkäyttötarkoitukseen liittyvää myymälätilaa.

ELY-keskus kiinnittää huomiota käytettyihin termeihin liiketilat/myymälätilat. Varsinkin TY-kaavamääräyksestä tulee käsitykseen, että ne olisivat synonyymeja. Määräyksiä on syytä selkeyttää.

Aineistoa on syytä tarkentaa, mihin määritelty myymälätilojen prosenttiosuus perustuu.

Lisäksi ELY kiinnittää huomiota, että Vehkalan yleissuunnitelmasta saa käsityksen varsin laajasta työpaikka-alueesta, jossa lausunnolla olevasta kaavaratkaisusta päätellen sallitaan myymälätiloja. ELY-keskus muistuttaa, että myös alue voi olla vaikutustensa kautta vähittäiskaupan suuryksikköön verrattava.

Ilmastovaikutukset
Kaavaratkaisun mahdollistaessa monenlaisia toteutusvaihtoehtoja riippuvat sen ilmastovaikutukset vahvasti toteutustavasta. Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä, on syytä vielä pohtia, onko kaavassa ohjattu ilmastovaikutuksia tarpeeksi vahvasti. Joustavan toteutustavan takia todellisia ilmastovaikutuksia ei kyseisessä kaavaratkaisussa kunnolla tunneta, ellei kaava ohjaa niitä selkeämmin. ELY-keskus katsoo, että vain tarkemmalla ilmastovaikutusten ohjaamisella voidaan varmistaa, että kaava linjassa kaupungin kestävyystavoitteiden kanssa.

Kaavaselostuksen ilmastovaikutusten huomiointi on toteava, eikä varsinaista vaikutusten arviointia ole tehty. Vaikka kaavaselostuksen mukaan "Asemakaavassa on useita alueelle muodostuvan kaupunkikuvan luonteeseen ja laatuun vaikuttavia kaavamääräyksiä", ei rakentamisen ilmastovaikutuksia ohjata kaavamääräyksin. Mittavan uudisrakentamisen aiheuttamien rakentamisen aikaisten päästöjen takia kaavan jatkosuunnittelussa ja viimeistelyssä on syytä kiinnittää huomioita rakentamisen päästöjen vähentämiseen. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksiin on mahdollista sisällyttää tarkempaa ilmastovaikutusten pienentämiseen ja vähähiilisiin rakenneratkaisuihin liittyvää ohjausta, esimerkiksi asettamalla vaatimuksia käytettävien materiaalien vähähiilisyydelle tai asettamalla hiilijalanjäljen ja energiatehokkuuden raja-arvot.

On kuitenkin hyvä, että yhteiskäyttötilojen rakentaminen mahdollistetaan ja että kasvikattojen toteuttamista edellytetään kaavamääräyksin. On myös hyvä, jos olemassa olevaa puustoa säilytetään, mutta tavoitteen saavuttaminen edellyttää sitä, että kaavamääräys ohjaisi ensisijaisesti puuston säilyttämiseen.

Meluntorjunta
Kaavassa osoitettujen VP- ja VL-alueiden meluolosuhteet puoltavat alueiden osoittamista suojaviheralueeksi EV, vaikka alueiden ylläpito voikin vastata puistojen vastaavaa.

Vastine:

Selostuksen kohtaa 2.2.1 on maakuntakaavan osalta tarkistettu lausunnon mukaisesti.

Myymälätiloista
Kaavassa määritelty liiketilojen toteuttamiseen sallittu prosenttiosuus rakennusoikeudesta perustuu kaavalle asetettuihin tavoitteisiin. Asemakaavatyö päätavoitteena on ollut kaavan vireilletulosta lähtien laajentaa asemakaavoitettua aluetta kehäradan itäpuolella vuonna 2014 voimaan tulleen (Vehkalan työpaikka-alueet 1) asemakaavan periaatteiden mukaisesti. Näin ollen nyt kaavoitettavan asemakaavan kaavamääräykset ovat pitkälti samoja ja saman suuntaisia kuin viereisellä Vehkalan työpaikka-alueet 1:n asemakaava-alueella. Kaavamääräykset ovat samoja etenkin niiden määräysten osalta, mitkä on todettu toimiviksi ja varmistavan hyvin työpaikka-alueelle (Vehkalan työpaikka-alueet 1) asetettujen tavoitteiden toteutuminen. Näitä määräyksiä ovat mm. lausunnossa esille tuodut prosenttiluvut (KTY-alueilla 20 % ja TY alueilla 25 %) joilla määritellään kaavan sallimat

liiketiloihin käytettävät rakennusoikeudet. Vehkalan työpaikka-alueet 1:n voimaantulon (vuoden 2014) jälkeen ei ole ilmennyt tarvetta, perusteltavissa olevia syitä tai muita erityisiä syitä miksi em. prosenttilukuja tulisi tämän asemakaavatyön yhteydessä kaavoitettavilla korttelialueilla muuttaa.

Lausunnossa tuodaan esille huoli Vehkalan yleissuunnitelman sallimasta liiketilojen määrästä ja niiden mahdollisista vaikutuksista. Vuonna 2012 laadittu oikeusvaikutukseton Vehkalan yleissuunnitelma on katsottu vanhentuneen 11.1.2023 voimaan tulleen oikeusvaikutteisen yleiskaavan myötä. (Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.) Lisäksi alue on jo lähtenyt rakentumaan osittain yleissuunnitelmasta poiketen mm. katu- ja viherverkonverkon osalta. Vanhentunutta yleissuunnitelmaa koskeva kappale on poistettu kaavaselostuksesta.

Ilmastovaikutukset
Lausunnossa todetaan: ”Kaavaselostuksen ilmastovaikutusten huomiointi on toteava, eikä varsinaista vaikutusten arviointia ole tehty.” Kaavaselostuksen kohtaa ”4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta” on täydennetty koskien vaikutusten arviointia. Kaavaselostuksessa kerrotaan myös, kuinka kaavan ilmastovaikutuksia on arvioitu Suomen ympäristökeskuksen Keko- eli kaavoituksen ekolaskuri työkalulla. Laskurilla arvioitiin kahden erilaisen rakentamisvaihtoehdon kasvihuonepäästöjä 50 vuoden aikajaksolla. Teknologian ja rakennusmateriaalien kehityksen myötä tulevaisuudessa alueen hiilidioksidipäästöt voivat olla myös pienemmät kuin mitä kaavaprosessin aikana tehdyissä arvioissa.

Lausunnossa kehotetaan vielä pohtimaan, onko kaavassa ohjattu ilmastovaikutuksia tarpeeksi vahvasti. Alueen rakentamisesta johtuvia Ilmastovaikutuksia ja vaikutusten ohjaamista on pohdittu ennen kaavan vireilletuloa ja kaavaprosessin aikana etenkin kaavamääräysten laadinnan yhteydessä. Lausunnon ohjeistuksen mukaisesti kaavan ilmastovaikutusten ohjaamista on pohdittu myös kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen mm. seuraavasti: Asemakaavan tavoitteena on monipuolinen työpaikka-alue, joka koostuu rakentamisen ohjaamisen näkökulmasta väljistä ja joustavista tonteista, jotka mahdollistavat useita erilaisia toteutusvaihtoehtoja. Asemakaavaselostuksen kohdassa ”5. Asemakaavan toteutus”, kaavaratkaisun eri toteutusvaihtoehtoja on havainnollistettu karkeilla massamalleilla. Tavoitteiden mukaisen joustavan kaavaratkaisun takia kaavan ilmastovaikutuksiin liittyviä muuttujia on paljon ja kuten lausunnossa todetaan; joustavan toteutustavan takia todellisia ilmastovaikutuksia ei kunnolla tunneta. Tästä huolimatta kaavatyölle asetetuista tavoitteista (useita toteutustapoja mahdollistavista tonteista) on haluttu pitää kiinni. Joustavuuteen liittyvien tavoitteiden mukaisesti kaavassa ei ole määritelty teknisiin ratkaisuihin ja rakenteisiin liittyviä numeerisia raja-arvoja, koska tekniset ratkaisut ja materiaalit saattavat kehittyä tulevaisuudessa kaavan voimaantulon jälkeen. Lausunnon pohjalta kaavamääräyksiin on kuitenkin lisätty kaksi ilmastovaikutusten pienentämiseen ja vähähiilisiin rakenneratkaisuihin ohjaavaa määräyksiä em. kaavan joustavuustavoitteet huomioiden (määräykset tarkemmin alempana kodassa "tarkistukset").

Kaupungin hiilineutraalisuus tavoite vuoteen 2030 mennessä, edellyttää kaupungilta ilmastovaikutusten vähentämiseen liittyvää ohjausta alueen jatkosuunnittelussa myös asemakaavan voimaantulon jälkeen. Ilmastovaikutuksiin vaikuttavia tekijöitä voidaan määritellä ja edellyttää luontevasti siinä vaiheessa, kun alueelle sijoittuva toimija ja tontin maankäyttö kokonaisuutena ovat selvillä tonttien luovutuksen yhteydessä ennen rakennuslupaprosessia. Rakennuslupaprosessin aikana rakennusvalvonta ohjaa hankkeen suunnittelua ilmastovaikutuksia vähentäviin rakennusteknisiin ratkaisuihin ja rakentamisen aikaisten päästöjen vähentämiseen. Lupaprosessin yhteydessä voidaan tarvittaessa

rakennushankkeen laajuus huomioiden edellyttää mm. rakennuksen käyttöikäsuunnitelma ja selvitystä elinkaariominaisuuksista sekä mahdollisesti rakennuksen jatkokäyttöskenaario.

Lausunnossa todetaan; ” On myös hyvä, jos olemassa olevaa puustoa säilytetään, mutta tavoitteen saavuttaminen edellyttää sitä, että kaavamääräys ohjaisi ensisijaisesti puuston säilyttämiseen.”
Kaavan tavoitteena on vehreä monipuolinen työpaikka-alue. Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu, kaavamääräykset sekä kaavatyön yhteydessä laaditut katu- ja puistoalueiden yleissuunnitelmat, varmistavat hyvin tämän tavoitteen toteutumisen. Vehkalan kinkerit on ensimmäinen asemakaava Vantaalla, jossa kaava edellyttää olemassa olevan puuston säilyttämistä uusilla rakennettavilla katualueilla. Katu- ja korttelialueiden rajat on kaavassa osoitettu siten, että suurin osa alueen merkittävimmästä puustosta sijoittuu katu- ja viheralueille. Katualueilla säilytettävät puut on merkitty kaavakarttaan ja niiden tarkat sijainnit on huomioitu kaavatyön yhteydessä laadituissa katu- ja puistosuunnitelmissa. Kaavan viheralueiden tarkemmassa suunnittelussa olemassa olevaa puustoa pyritään säilyttämään mahdollisuuksien mukaan. Viheralueille toteutettavista reiteistä, muuntamosta ja hulevesirakenteista johtuen todennäköisesti yksittäisten puiden kaatamiselta ei voida kuitenkaan kokonaan välttyä. Kaavatyön ja työpaikka-alueen toiminnallisten tavoitteiden mukaisesti korttelialueilla ei edellytetä puuston säilyttämistä.

Meluntorjunta
Lausunnossa todetaan, että kaavassa osoitettujen VP- ja VL-alueiden meluolosuhteet puoltavat alueiden osoittamista suojaviheralueeksi EV.

On totta, että kaavassa osoitettujen viheralueiden meluolosuhteet eivät ole virkistyskäytön ja ulko-oleskelun näkökulmasta ihanteelliset. Kaavassa osoitettujen viheralueiden rooli ja merkitys alueelle muodostuvassa kaupunkikuvassa on merkittävä ja selvästi muu kuin suojaviheralue. Kaavassa osoitetut viheralueet sijoittuvat korttelirakenteen keskelle eivätkä muodosta minkään yksittäisen alueen suojavyöhykettä tai suojaviheraluetta. Näin ollen on katsottu että, kaavassa osoitetut VL- ja VP- käyttötarkoitusmerkinnät ovat perusteltuja ja että ne kuvaavat lausunnossa ehdotettua EV-aluetta paremmin viheralueiden roolia kaupunkirakenteessa ja alueen kaupunkikuvassa. - Vantaalla on asemakaavoissa osoitettuja puistoja vastaavilla melualuilla useita muitakin, kuten esim. Karhumäenkallio ja Karhumäenpuisto Avipoliksessa ja Samuel Broteruksen puisto ja Tulppaanipuisto Tikkurilassa. Vehkalan kinkerit kaavan viheralueiden käyttötarkoitusmerkinnät ovat linjassa em. viheralueiden kanssa.

Tarkistukset:

Asemakaavaselostuksen kohtaa ”2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset” maakuntakaavan tilannetta selostava teksti on muutettu seuraavaksi: ”Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakunta-kaava.”

Kaava määräyksissä käytettyjä termejä on selkeytetty lausunnon mukaisesti. TY- korttelia-aluetta koskevassa kaavamääräyksessä käytetty termi ”myymälätilat” on korvattu termillä ”liiketilat”.

Vehkalan yleissuunnitelmaa käsittelevä kappale on poistettu kaavaselostuksesta.

Selostuksen kohtaa ”4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta” on täydennetty koskien vaikutusten arviointia.

Lausunnon mukaisesti koko kaava-aluetta koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty ilmastovaikutusten pienentämiseen ja vähähiilisiin rakenneratkaisuihin ohjaavat seuraavat määräykset:

- Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.
- Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

NRO 6
Fingrid OYJ 1.6.2023

Lausunto:

Asemakaava-alueen reunalla on Fingrid Oyj:n 400 kV (kilovoltin) voimajohto Espoo - Tammisto yhteisellä voimajohtoalueella Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 2x110 kV voimajohtojen kanssa. Lausuimme OAS-vaiheesta 29.1.2021.

Fingridin toiminnot jäävät asemakaavan ulkopuolelle. Meillä ei ole huomautettavaa asemakaavan ratkaisusta.
Voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää. Fingridistä erillinen risteämälausunto. Pyydämme toimittamaan lausuntopyynnön ensisijaisesti verkkosivun kautta www.fingrid.fi/kantaverkko/maankaytto-ja- ymparisto/luvat-ja-lausunnot tai tarvittaessa sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi.

Fingrid Oyj:n voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.

Vastine:

-

Tarkistukset:

-

17 § **Asemakaavan muutos 002519 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 52 Veromies / Tikkurilantie 129 / SP**

VD/4938/10.02.04.00/2022
SP/MHÄ/PVE/VIK

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan asuinkerrostalorakentamista 19 000 k-m2, uuden päiväkodin ja urheilukentän sekä uuden katuyhteyden rakentaminen. Kaavamuutosalue sijaitsee näkyvällä paikalla Tikkurilantien varressa ja on osa uusiutuvaa Aerolan aluetta. Aerolasta suunnitellaan metsäkaupunkia, joka on puurakentamisen alue ja kunnioittaa ihmisen ja luonnon välistä suhdetta Alvar Aallon hengessä.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 52122, 52307 ja osaa korttelista 52308 sekä katu-, tori-, virkistys- ja erityisaluetta, kaupunginosassa 52 Veromies.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa korttelia 52307, osaa korttelista 52308 ja katualuetta, kaupunginosassa 52 Veromies.

Tonttijako koskee kortteleita 52122, 52307 ja osaa korttelista 52308.

Alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa osoitteessa Tikkurilantie 129 ja Rälssitie 11–13. Asemakaava-aluetta rajaa etelässä ja lännessä Tikkurilantie, pohjoisessa Pyhtäänkorventie ja Pyhtäänkorvenkuja ja idässä Rälssitie ja kortteli 52308.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Kaavamuutosalue on Vantaan kaupungin omistuksessa.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut POOK Arkkitehtitoimisto Oy, WE3 sekä Sitowise Oy konsultteina.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC) ja kestävän kasvun vyöhykettä. Tikkurilantie on osoitettu liikenneyhteydeksi, jolla kulkee raitiotie ja pyöräliikenteen baana.

Asemakaavamuutos
Asemakaavalla mahdollistetaan kahden uuden asuinkorttelin, päiväkodin ja liikuntakentän rakentaminen. Kaavamuutos otettiin kiireellisenä työohjelmaan 2022, koska alueelle tarvitaan uusi päiväkoti, jonka on tarkoitus aloittaa toimintansa syksyllä 2025. Alue on osa uudistuvaa Aerolaa, jossa rakennusten tulee olla pääosin puurakenteisia. Asuinkerrostalot muodostavat polveilevan rakennusmuurin Tikkurilantien varteen ja niiden kivijalkaan tulee liike- ja yhteistiloja. Asuinrakennukset ovat korkeudeltaan 5–8 kerrosta. Päiväkoti on kaksikerroksinen ja siihen on suunniteltu 168 tilapaikkaa. Pysäköinti on keskitetty korttelikohtaisiin laitoksiin. Uusi liikuntakenttä sijoittuu osaksi asuinkorttelia ja palvelee sekä Veromiehen asukkaita että koululaisia. Liikkumisen mahdollisuuksia täydentää viereisen pysäköintilaitoksen katolle rakennettava julkinen liikuntapaikka. Nykyistä metsää pyritään säilyttämään

asukkaiden ja päiväkodin pihoilla. Ammattiopisto Varian toimipiste voi jatkaa toimintaansa, mutta uuden katuyhteyden rakentaminen pienentää hieman tonttia ja aiheuttaa muutoksia pysäköintijärjestelyihin. Kaava-alue on tarkoitus toteuttaa vaiheittain meluntorjunta ja Varian pysäköintitarpeet huomioiden.

Asuinkerrostalojen korttelialueen (AK) pääkäyttötarkoituksen mukainen rakennusoikeus on 19 000 k-m2 ja liike- ja toimistotilojen rakennusoikeus on 650 k-m2. AK-tontin 52307-5 tehokkuusluku on e=1,35 ja AK-tontin 52122-2 tehokkuusluku on e=1,59. Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueella (YO) sijaitsee ammattiopisto Varian toimipiste ja sen rakennusoikeutena säilyy 20 000 k-m2. Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialueen (YL) rakennusoikeus 2 500 k-m2. Tontille on tarkoitus rakentaa uusi päiväkoti. Rakennusoikeutta suunnittelualueelle muodostuu yhteensä 42 300 k-m2. Rakennusoikeus pienenee yhteensä 2 673 k-m2 verrattuna aiemmin voimassa olevaan teollisuusalueen kaavaan. Rakennusoikeus mahdollistaa noin 380 uutta asukasta alueelle (laskennallinen mitoitus 50 km2 / asukas).

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Rakennusten tulee erottua toisistaan siten, että Tikkurilantien korttelijulkisivut muodostuvat vähintään kolmen rakennuksen julkisivusta. Tikkurilantien varteen muodostetaan avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros. Asuinrakentamisessa ja päiväkodissa tulee suosia puurakentamista ja julkisivujen tulee olla pääasiassa puuta. Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kallioihin. Resurssiviisauden periaatteiden mukaisesti asemakaavassa on esitetty vaatimuksia uusiutuvan energian käytöstä, vihertehokkuudesta, varautumisesta sähköautoihin sekä asukkaiden yhteisöllisten tilojen rakentamisesta. Asuinkorttelin ja päiväkodin pihoille on merkitty alueet, joilla puustoa tulee säilyttää ja uudistaa siten, että alueen metsäinen luonne säilyy. Lisäksi päiväkodin pihalla arvopuut suojellaan.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 20.6.2022.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saapui 7 kpl.
Kaavamuutoksesta järjestettiin 15.8.2022 asukastilaisuus tontilla. Tilaisuuteen osallistui kolme alueen asukasta.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa 19 000 k-m2 (arvioitu asukasmäärä 380).

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Muutoskustannukset
Vantaan kaupunki ei maksa oman maan kaavoituksesta vuoden 2012 jälkeen vireillä tulleissa kaavamuutoksissa.

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 § 17

Kaupunkisuunnittelujohtaja va:n esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 6.6.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002519 sekä tonttijakoehdotus, 52 Veromies / Tikkurilantie 129,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 21.6.–21.8.2023. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunkiympäristölautakunta päätti 6.6.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 9 ja saatiin 7 kappaletta.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n lausunnossa pysäköintilaitoksien tonteille pyydettiin lisäämään muuntamot salliva määräys. Kaavakarttaa on täydennetty lausunnon perusteella.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) lausunnossa otettiin kantaa kaavaratkaisun ilmastovaikutuksiin ja niiden arviointiin, melumääräyksiin sekä raitiotien mahdollisiin tärinä- ja runkomeluvaikutuksiin. Kaavakarttaa ja kaavan vaikutusten arviointia on täydennetty lausunnon perusteella.

Tehdyt tarkistukset
Saatujen lausuntojen johdosta kaavamääräyksiin on tehty tarvittavat tarkistukset. Tarkistuksesta on kuultu MRA 32 §:n mukaisesti erikseen niitä osallisia, joita muutos koskee. Mielipiteitä kuulemisesta ei saatu.

Asemakaavakarttaa on tarkistettu myös päiväkodin jatkosuunnittelun ja sahapistiäisen elinympäristön huomioimisen perusteella. Päiväkodin tontilla rakennusalan, talousrakennusten, arvopuiden ja säilytettävän metsäalueen rajauksia tarkistettiin päiväkodin tarkempien suunnitelmien perusteella. Vaadittujen autopaikkojen vähimmäismäärää pienennettiin 28:sta 24:än. Asemakaavan hiilineutraalisuutta koskevia määräyksiä tiukennettiin siten, että alueen pysäköintilaitoksiin rakennettavista autopaikoista vähintään 10 % tulee varustaa sähköauton latauspisteillä. EV-alueelle lisättiin määräykset sahapistiäiselle (*Dolerus triplicatus*) soveltuvan elinympäristön toteuttamisesta. Kaavakartalle korjattiin tonttijaon lisäksi tonttijaon muutos. Liikenteen yleissuunnitelmaan tarkistettiin päiväkodin saattoliikenteelle varattujen autopaikkojen osalta.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavan selostusta on täydennetty rakentamisen aiheuttaman metsäkadon ja maaperän hiilensidontakyvyn osalta sekä suunnittelualueella elävän sahapistiäisen vuoksi. Sahapistiäisen nykyinen elinympäristö häviää kaavaratkaisun vuoksi, mutta lajille tulee toteuttaa korvaava elinympäristö kaava-alueeseen kuuluvalle EV-alueelle. Sahapistiäiselle on suunniteltu myös kaksi muuta korvaavaa

elinympäristöä, jotka sijaitsevat Veromieheen jo kaavoitetuilla puistoalueilla (Rälssipuisto ja Pytinojanpuisto).

Kaupunkiympäristölautakunta 24.10.2023 § 17

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 24.10.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002519 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 52 Veromies / Tikkurilantie 129.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Tuomas Mutanen teki seuraavan muutosesityksen. Muutetaan asemakaavan piha-alueita koskeva kaavamääräys ”Piha-alueen toteutuksessa tulee pyrkiä säilyttämään kasvillisuutta ja ennallistamaan rakentamisen takia kaadettua kasvillisuutta” muotoon: ”Piha-alueen toteutuksessa tulee säilyttää kasvillisuutta ja pyrkiä ennallistamaan rakentamisen takia kaadettua kasvillisuutta.”

Muutosehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 24.10.2023 (II)
- Asemakaavamuutoksen selostus 24.10.2023 (II)
- Lausunnot ja vastineet 24.10.2023

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti, vs. Merja Häsänen, p. 050 302 8958,
asemakaava-arkkitehti Päivi Veijola, p. 043 826 6958
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002519

Päiväys
Datum

24.10.2023

Vantaan kaupunki

TIKKURILANTIE 129

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavamuutos
Korttelit 52122, 52307 ja osa korttelia 52308 sekä katu-, tori-, virkistys- ja erityis-alueet.

Tonttijako
Osa korttelia 52308.

Tonttijaon muutos
Korttelit 52122, 52307 ja osa korttelia 52308.

1:2000

Vanda stad

DICKURSBYVÄGEN 129

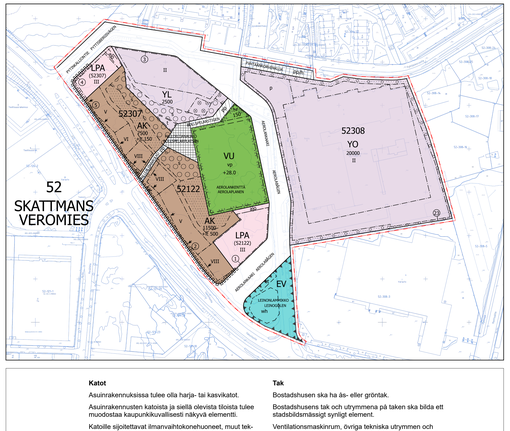
Stadsdel 52, SKATTMANS

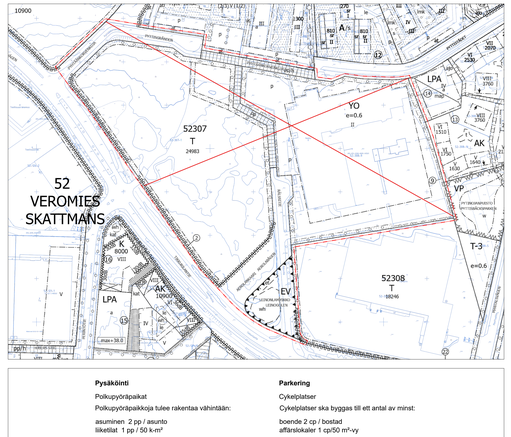
Ändring av detaljplanen
Kvarteren 52122, 52307 och del av kvarteret 52308 samt gatu-, torg-, rekreations- och specialområden.

Tomtindelning
Del av kvarteret 52308.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 52122, 52307 och del av kvarteret 52308.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Yleistä
Alueen kaikkien rakennusten ja ympäristörakentamisen tulee muodostaa ehjä arkkitehtoninen kokonaisuus.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeataso-saista.

Kadun puoleiset korttelialueen sivut tulee rakentaa umpikorttelina, jossa rakennukset ovat koko matkalta kiinni toisissaan.

Tikkurilantien varressa tulee noin 20 metrin välein rakennuksen julkisivuun tai kortteli-in reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Tikkurilantien kulmaukset tulee tehostaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja/tai ympäristörakentamisen keinoin.

Aluella tulee noudattaa Aviapoikisen taiteen yleissuunnitelmaa.

Osa rakennusten käyttöenergiasta on toteutettava paikallisesti korttelialueella uusiutuvan energian keinoin.

Korttelin jätehuolto tulee järjestää keskitetysti. Jätetilat saa sijoittaa LPA-korttelialueelle.

Rakennusoikeus
Korttelissa 52307 asuinrakennusten kivijalkakerrokseen tulee rakentaa liiketilaa vähintään 100 k-m².

Korttelissa 52122 asuinrakennusten kivijalkakerrokseen tulee rakentaa liiketilaa vähintään 300 k-m².

Asukkaiden yhteistiloja ja varastoja saa rakentaa asemakaavan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Korttelin tulee rakentaa varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi asukkaiden yhteistiloja; kerho- ja harrastetiloja, talosaunoja, pesuloita ja kuivatustiloja vähintään se määrä, joka vastaa 2 %:a rakennusoikeudesta.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa virtehuoneella.

Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Yleimmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikoja tai väestönsuoja.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

Rakennukset
Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.

Asuinrakentamisessa tulee suosia puurakentamista ja julkisivujen tulee olla pääasiassa puuta.

Tikkurilantien korttelijulkisivujen on muodostuttava vähintään kolmen rakennuksen julkisivusta.

Rakennuksen pääsisäänkäynnit tulee sijoittaa kadun puolelle. Asuinrakennuksen porrashuoneen sisäänkäynti tulee sijoittaa myös pihan puolelle.

Liiketilojen tulee olla jaettavissa ja yhdistettävissä useampaan osaan, joihin jokaiseen on suora kulkuyhteys kadulta.

Asukkaiden yhteistilat tulee sijoittaa keskitetysti ja pääosin kivijalkakerrokseen.

Asukkaiden yhteiset saunatilat tulee sijoittaa rakennuksen ylimpään kerrokseen. Se saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee liittyä oma ulko-oleskelutila.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.

Julkisivut
Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen ja värityksen tulee olla erilaisia eri rakennuksissa.

Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kalliohin.

Saman rakennuksen kerrosvuoliaat erilaiset osat tulee käsitellä kuin ne olisivat erillisiä rakennuksia.

Rakennuksen kaupunkikuvallisesti tärkeissä, kadun puoleisissa ja kadulle näkyvissä julkisivuissa ei saa sijoittaa näkyviä elementtisaumoja. Muilta osin elementtisaumat tulee hävittää sauman sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla.

Piharakennusten ja -rakenteiden tulee sopia kortteliin rakennusten arkkitehtuuriin.

Kivijalka
Katujulkisivulle tulee muodostaa avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros.

Kivijalkakerrosta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin, runsaalla aukotuksella, rakennusosilla ja valaistuksella.

Kadun varressa kivijalkakerroksen kerroskorkeuden tulee olla vähintään 4,5 m.

Kivijalkakerroksen tiloihin tulee olla suora kulkuyhteys ulkoa.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Allmänt
Områdets alla byggnader och miljöbyggande ska bilda en hel arkitektonisk helhet.

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara urbant och högklassigt och genomförandet ska hålla en hög nivå.

Kvarteren områdets sidor mot gatan ska byggas som ett slutet kvarter, där byggnaderna är fast i varandra på hela sträckan.

Vid Dickursbyvägen ska något vackert och intresseväckande placeras genom arkitektoniska medel eller miljöbyggande med cirka 20 meters mellanrum i byggnadsfasaden eller kanten av kvarteret, länga gångsträcket.

Dickursbyvägens hörn ska byggas som en särskilt högklassig plats genom arkitektur, konst, belysning och/eller miljöbyggande.

Översiktsplanen för konst i Aviapolis ska iaktttas i området.

Korttelialueesta tulee laatia yhtenäinen pihasuunnitelma.

Korttelialueen virtehehokkuuden tulee olla vähintään 1,0. Virtehehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Kadun tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muuton käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun tai aukioon.

Korttelin piha-alue tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta. Pihan tulee olla pääosin maanvaraista.

Piha-alueen toteutuksessa tulee säilyttää kasvillisuutta ja pyrkiä ennallistamaan rakentamisen takia kaadettua kasvillisuutta.

Pihan toteutuksessa tulee hyödyntää alueelle ominaisia paikallisia lajivalintoja.

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suurikasi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvutilavuuksilla ja lajivalinnoilla.

Istutettavien puiden taimien rungonympärykseen tulee olla vähintään 18 cm.

Korttelialueen yhteinen piha-alue tulee rajata pensasaidoilla ja/tai istutuksilla.

Kulkureiteillä ja pysäköintialueella tulee käyttää läpäisevää pinnoitteita. Asfaltointia saa käyttää ainoastaan ajoreitellä.

Maantasokerroksen asunnoilla tulee olla omat pihat tai terassit.

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen.

Pihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumisen tarvittavia nostopaikkoja.

Melu ja ilmanlaatu
Asuinrakennusten ulkovaipan äänitaseeron ΔLA tielikenne-, raideliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Mikäli julkisivuun kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso, asuinhuoneiston tulee avautua myös julkisivulle, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutaso ohjearvo ei ylitä.

Asuntojen tuuletus tai viileneminen tulee järjestää siten, ettei liikennemelua keskiäänitason (LAeq) asunnossa yötä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai ratiöliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) yötä 45 dB.

Rakilli parvekkeet tulee laittaa.

Julkisivuille, joihin kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso ei suositella rakennettavan oleskelu-parvekkeita. Viherhuoneet voi sallittuja.

Tie-, rata- ja lentoliikenteen melu ei saa viherhuoneissa ylittää päivaikaan keskiäänitasoa 45 dB.

Mikäli oleskeluparvekkeita rakennetaan, tulee ne lasittaa ja aukaisuosuuksista tärkeissä, kadun puoleisissa ja raideliikennettä vastaan on rii-ittävä, jotta melun ohjearvoiaso saavutetaan oleskeluparvekkella.

Asuinkorteissa on rakennuosin huolehdittava siitä, ettei tie- ja raideliikennemelun keskiäänitaso (LAeq) yötä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 45 dB yöllä.

Korteiden vaihettain rakentamisessa tule huomioida oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueiden riittävä välialkainen melusuojaus.

Asuinrakennusten ulkovaipan äänitaseeron ΔLA tielikenne-, raideliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Päiväkodin oleskeluun ja leikkiin käytettävillä piha-alueilla on rakennettava huolehdittava siitä, ettei tie- ja raideliikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä 55 dB päivällä.

Korteiden vaihettain rakentamisessa tule huomioida päiväkodin oleskeluun ja leikkiin käytettävien piha-alueiden riittävä välialkainen melusuojaus.

Jos Tikkurilantielle korttelit 52307 vieroen on rakennettu ratiotie, tulee päiväkodin varhaisaspelus- sekä lapsilleen suunnittelussa varmistaa, että asuinhuoneissa liikennetärinä vw,95 on enintään 0,30 mm/s sekä runkomelu Lprm enintään 35 dB.

Tak
Bostadshusen ska ha ås- eller gröntak.

Bostadshusens tak och utrymmena på taken ska bilda ett stadsbildsmässigt synligt element.

Ventilationsmaskinrum, övriga tekniska utrymmen och tekniska anordningar avsedda för energiproduktion som placeras på tak ska planeras som en del av byggnadens takländskap och arkitektur.

Balkonger
Varje bostad ska ha en balkong, en terrass, en gård eller ett grönrum.

Balkongerna mot gatan och den öppna platsen ska i huvudsak vara indragna.

Endast enstaka utskjutande balkonger som är stadsbildsmässigt motiverade tillåts på gatans och den öppna platsen sida.

Balkongstöttor som när ända ner till marken och ligger utanför byggnadsstommen är inte tillåtna.

Gårdar och dagvatten
För kvartersområdet ska en enhetlig plan över gårdarna utarbetas.

Kvartersområdets grönelfektivitet ska vara minst 1,0. Grönelfektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Utrymmet mellan en byggnad som placeras vid en gata eller öppen plats och gatuområdet eller den öppna platsen ska planeras och genomföras som en del av det högklassigt urbant gatuområdet och det ska ansluta till gatan eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.

Kvarterets gårdsområde ska planeras och anläggas som en sammanhängande grönskande helhet oberoende av tomtindelningen. Gården ska huvudsakligen ligga i marknivå.

Vid anläggandet av gårdsområdet ska man bevara växtlighet och största eller att återställa växtlighet som fälls på grund av byggandet.

I gårdsområdet ska också högvärta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter.

Trädplantor som planteras ska ha en stam med en omkrets på minst 18 cm.

Kvartersområdets gemensamma gårdsområde ska avgränsas med häckar och/eller träd.

På gårdsområdet ska vissa lokala arter som är typiska för området väljas.

Markplansvåningens bostäder ska ha egna gårdar eller terrasser.

I kvartersområdet ska dagvattnet fördröjas. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas samt en plan för hanteringen av dagvattnet under arbetet. Dagvattenplanen ska godkännas av staden.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande.

På gården är det inte tillåtet att placera parkering eller lyftplatser som behövs för räddning.

Buller och luftkvalitet
Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik-, spårtrafik- och flygbuller i bostadshusens ytterhöljde ska vara minst 32 dB.

Om fasaden exponeras för en medelljudnivå som överskrider 65 dB dagtid, ska lägenheten också uppnå god uppe mot en fasad där riktvärdet för bullernivån dagtid i områden för utevistelse inte överskrids.

Bostadsrena ventilation eller nedkylning ska ordnas så att trafikbullrets medeljudnivå (LAeq) i en bostad inte överskrider 30 dB på natten (kl. 22–7) eller att spårtrafikens återkommande tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) inte överskrider 45 dB.

Alla balkonger ska inglasas.

Byggande av balkonger för vistelse rekommenderas inte på fasader som exponeras för en medelljudnivå som överskrider 65 dB dagtid. Grönrum är tillåtna.

Buller från väg-, spår- och flygtrafik får inte överskrida medeljudnivån 45 dB dagtid i grönrum.

Om vistelsebalkonger byggs ska de inglasas och planeras akustiskt så att ljudnivåskillnaden mot väg- och spårtrafik är tillräcklig för att bullrets riktvärdesnivå ska uppnås på balkongerna.

I bostadskvarteren ska man med byggnadssätt se till att väg- och spårtrafikbullrets medeljudnivå (LAeq) i gårdsområden som är avsedda för vistelse inte överskrider 55 dB dagtid och 45 dB nattetid.

Ett etappvist byggande av kvarter ska man beakta att det temporära bullerskyddet är tillräckligt på de ofullbordade kvarterens vistelsegårdar.

Intagen för byggnadernas ersättningsluft ska placeras så högt upp som möjligt på innergårdens sida.

Om en spärvåg har byggts på Dickursbyvägen intill kvartersområdet, ska det vid planeringen av fastighetens bostadshus säkerställas att trafikvibrationerna vw,95 i bostadsrummen uppgår till högst 0,30 mm/s och stombullret Lprm till högst 35 dB.

YO

Pysäköinti
Polkupyöräpaikat

Polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa vähintään:

asuminen 2 pp / asunto
liiketilat 1 pp / 50 k-m²

Polkupyöräpaikoista vähintään 50 % tulee sijoittaa sateella suojattuun ja lukittuun tilaan.

Piha-alueelle mahdollisesti rakennettavien polkupyörien säilytystilojen tulee noudattaa korttelialueen ympäristörakentamisen muotokielitä.

Autopaikat

Korttelin 52307 autopaikat sijoitetaan LPA-tontille 52307-4.

Korttelin 52122 autopaikat sijoitetaan LPA-tontille 52122-1.

Autopaikkoja tulee rakentaa vähintään:

asuminen 1 ap / 110 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap / 2 asuntoa
liiketilat 1 ap / 100 k-m²

Vierasautopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 vieraspaikka / 1 500 k-m².

Korttelialueelle tulee osoittaa lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kuljetuspaikkoja pysäköintiä varten 1 ap / 5000 k-m² porrashuoneen läheisyyteen.

Parkering
Cykelplatser

Cykelplatser ska byggas till ett antal av minst:

boende 2 cp / bostad
affärslokaler 1 cp/50 m²-vy

Av cykelplatserna ska minst 50 % placeras i ett regnskyddat och låst utrymme.

Utrymmen för cykelförvaring som eventuellt byggs på gårdsområdet ska anpassa sig till miljöbyggandets formspråk i kvartersområdet.

Bilplatser

Bilplatserna för kvarteret 52307 placeras på LPA-tomten i kvarteret 52307-4.

Bilplatserna för kvarteret 52122 placeras på LPA-tomten i kvarteret 52122-1.

Bilplatser ska byggas till ett antal av minst:

boende 1 bp / 110 m²-vy, dock minst 1 bp / 2 bostäder

affärslokaler 1 bp / 100 m²-vy

Gästparkeringsplatser ska byggas till ett antal av minst 1 gp / 1 500 m²-vy.

I kvartersområdet ska 1 bp / 5000 m²-vy anvisas i närheten av trapphusen för kortvarig servicepark ering och hemtjänstparkering.

YL

Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue.

Yleistä
Alueen kaikkien rakennusten ja ympäristörakentamisen tulee muodostaa ehjä arkkitehtoninen kokonaisuus.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.

Aluella tulee noudattaa Aviapoikisen taiteen yleissuunnitelmaa.

Osa rakennusten käyttöenergiasta on toteutettava paikallisesti korttelialueella uusiutuvan energian keinoin.

Rakennukset
Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.

Rakentamisessa tulee suosia puurakentamista ja julkisivujen tulee olla pääasiassa puuta.

Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon värehin, kuten metsään ja kalliohin.

Rakennuksissa tulee olla harja- tai kasvikatot.

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen.

Pihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumisen tarvittavia nostopaikkoja.

Melu ja ilmanlaatu
Asuinrakennusten ulkovaipan äänitaseeron ΔLA tielikenne-, raideliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Päiväkodin oleskeluun ja leikkiin käytettävillä piha-alueilla on rakennettava huolehdittava siitä, ettei tie- ja raideliikennemelun keskiäänitaso (LAeq) asunnossa yötä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai ratiöliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) yötä 45 dB.

Korteiden vaihettain rakentamisessa tule huomioida päiväkodin oleskeluun ja leikkiin käytettävien piha-alueiden riittävä välialkainen melusuojaus.

Jos Tikkurilantielle korttelit 52307 vieroen on rakennettu ratiotie, tulee päiväkodin varhaisaspelus- sekä lapsilleen suunnittelussa varmistaa, että asuinhuoneissa liikennetärinä vw,95 on enintään 0,30 mm/s sekä runkomelu Lprm enintään 35 dB.

Parkering
Cykelplatser

Cykelplatser ska byggas till ett antal av minst:

boende 2 cp / bostad
affärslokaler 1 cp/50 m²-vy

Cykelplatserna ska minst 50 % placeras i ett regnskyddat och låst utrymme.

Utrymmen för cykelförvaring som eventuellt byggs på gårdsområdet ska anpassa sig till miljöbyggandets formspråk i kvartersområdet.

Bilplatser

Bilplatserna för kvarteret 52307 placeras på LPA-tomten i kvarteret 52307-4.

Bilplatserna för kvarteret 52122 placeras på LPA-tomten i kvarteret 52122-1.

Bilplatser ska byggas till ett antal av minst:

boende 1 bp / 110 m²-vy, dock minst 1 bp / 2 bostäder

affärslokaler 1 bp / 100 m²-vy

Gästparkeringsplatser ska byggas till ett antal av minst 1 gp / 1 500 m²-vy.

I kvartersområdet ska 1 bp / 5000 m²-vy anvisas i närheten av trapphusen för kortvarig servicepark ering och hemtjänstparkering.

Kvartersområde för byggnader för offentlig närservice.

Allmänt
Alla byggnader och miljöbyggandet i området ska bilda en hel arkitektonisk helhet.

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara urbant och högklassigt och genomförandet ska hålla en hög nivå.

Översiktsplanen för konst i Aviapolis ska iaktttas i området.

En del av byggnadernas förnybarhet ska produceras lokalt i kvartersområdet genom lösningar som bygger på förnybar energi.

Byggnader
Byggnaderna ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.

I byggandet ska trähybrida fasvoriseras och fasadens ska huvudsakligen bestå av trä.

Byggnadernas färgsättning ska baseras på färgerna i områdets natur, som skogen och berghällarna.

Byggnaderna ska ha ås- eller gröntak.

Gårdsbyggnader och -konstruktioner ska anpassa sig till arkitekturen i kvarterets byggnader.

Ventilationsmaskinrum, övriga tekniska utrymmen och tekniska anordningar avsedda för energiproduktion som placeras på tak ska planeras som en del av byggnadens takländskap och arkitektur.

Buller
Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik-, spårtrafik- och flygbuller i dagrhemsbyggnadens ytterhölje ska vara minst 32 dB.

På dagshemmets gårdsområden som används för vistelse och lek ska man genom byggnadssätt se till att väg- och spårtrafikbullrets medeljudnivå (LAeq) inte överstiger 55 dB på dagen.

Vid byggande av kvarter i etapper ska man beakta att det finns ett tillräckligt tillfälligt bullerskydd i dagshemmets gårdsområden som används för vistelse och lek.

Om en spårväg har byggts på Dickursbyvägen intill kvartersområdet 52307, ska det vid planeringen av dagrhemmets utrymmen för småbarnspedagogik och vila säkerställas att trafikvibrationvw,95 i dagrhemmens utrymmen uppgår till högst 0,30 mm/s och stombullret Lprm till högst 35 dB.

Gårdar och dagvatten
Kvartersområdets grönelfektivitet ska vara minst 1,0. Grönelfektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Utrymmet mellan en byggnad som placeras vid en gata eller öppen plats och gatuområdet eller den öppna platsen ska planeras och genomföras som en del av det högklassigt urbant gatuområdet och det ska ansluta till gatan eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.

Vid anläggandet av gårdsområdet ska man bevara växtlighet och största eller att återställa växtlighet som fälls på grund av byggandet.

I gårdsområdet ska också högvärta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter.

Trädplantor som planteras ska ha en stam med en omkrets på minst 18 cm.

På gårdsområdet ska vissa lokala arter som är typiska för området väljas.

Pihat ja hulevesi
Korttelialueesta tulee laatia yhtenäinen pihasuunnitelma.

Korttelialueen virtehehokkuuden tulee olla vähintään 0,6 ja/tai jyvitettynä niiden korttelieiden kesken, joiden nerna vw,95:i bostadsrummen uppgår till högst 0,30 mm/s och stombullret Lprm till högst 35 dB.

Gårdar och dagvatten
Kadun varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun tai aukioon.

Asuinkorteleiden pihaa rajaavilla pysäköintialueiden julkisivuilla tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä muut tarvittavat rakenteet.

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen.

Hiilineutraalisuus
Pysäköintialueissa vähintään 10 % autopaikoista tulee varustaa sähköauton latauspisteillä.

Rakentamisessa tulee käyttää hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja. Julkisivujen päämateriaalien tulee olla pitkäikäisiä ja uusiutettäviä.

Skyddsgrönområde.

I området ska en naturenlig dagvattenbäcksga med markunderlag och vättmarksvegetation planeras och byggas.

En livsmiljö som lämpar sig för vårdsteken (Dolerus triplicatus) ska planeras och skapas i området. På dagvattenbassängens stränder ska träddag och/eller veketåg planteras.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gata.

Öppen plats/torg.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik åtillåten.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

Siffrorna inom parentesen anger de kvarter vilkas bilplatser får förläggas till området.

TOMTINDELNING

För kvarteren på denna detaljplan område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.
Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

(Allekirjoitus aluearkkitehti)

(Allekirjoitus kaupungingeodeetti)

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002519 ASUINKORTTELI JA PÄIVÄ-KOTI, TIKKURILANTIE 129

VEROMIES



havainnekuva (POOK arkkitehtitoimisto Oy)

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 24.10.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002519. Kaavoitus on tullut vireille 20.6.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 52122, 52307 ja osa korttelia 52308 sekä katu-, tori-, virkistys- ja erityisaluetta kaupunginosassa 52 Veromies. (Kumoutuvan asemakaavan kortteli 52307, osa korttelia 52308 ja katualuetta, kaupunginosassa 52 Veromies).

Tonttijako:

Osa korttelia 52308 kaupunginosassa 52 Veromies.

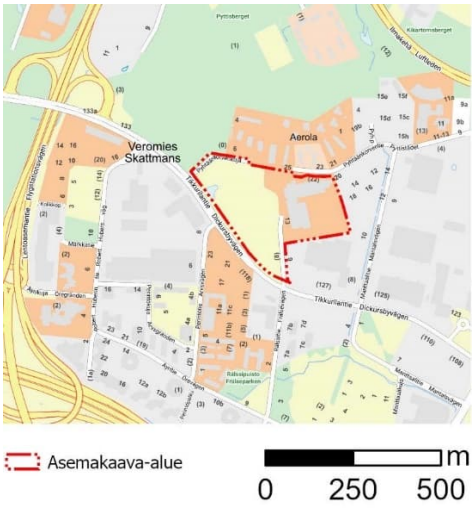
Tonttijaon muutos:

Korttelit 52122, 52307 ja osa korttelia 52308 kaupunginosassa 52 Veromies.

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan uusien asuinkerrostalojen, päiväkodin ja urheilukentän sekä uuden katuyhteyden rakentaminen. Kaavamuutosalue sijaitsee näkyvällä paikalla Tikkurilantien varressa ja on osa uusiutuvaa Aerolan aluetta. Aerolasta suunnitellaan metsäkaupunkia, joka on puurakentamisen alue ja kunnioittaa ihmisen ja luonnon välistä suhdetta Alvar Aallon hengessä.

Kaavan laatija: Agon Shala, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 040 096 4247 ja Päivi Veijola, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 043 826 6958.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa osoitteessa Tikkurilantie 129 ja Rälssitie 11-13. Asemakaava-aluetta rajaa etelässä ja lännessä Tikkurilantie, pohjoisessa Pyhtäänkorventie ja Pyhtäänkorvenkuja ja idässä Rälssitie ja kortteli 52308.

Kokonaissuunnitelmaan kuuluu lisäksi Rälssitien länsipuolella sijaitseva nykyinen logistiikkapalvelujen tontti 52308-3 (Rälssitie 9) sekä osa Pytinojanpuistoa.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan kaupungin jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 22.4.2022.
- Kaavoitus tuli vireille 20.6.2022 ja sai numeron 002519.
- Mielipiteet pyydettiin 22.8.2022 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.
- Hankkeesta järjestettiin 15.8.2022 asukastapaaminen.
- Asemakaavaehdotus asetettiin nähtäville ajalle 21.6.–21.8.2023. Lausunnot pyydettiin 21.8.2023 mennessä ja niitä saatiin 7 kpl. Lausunnon jättivät Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), Vantaan kaupunginmuseo, DNA Oyj ja Telia Finland Oyj. Muistutuksia kaavasta ei tullut.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 11
2. Lähtökohdat ... 12
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 12
2.2 Suunnittelutilanne ... 20
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 26
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 26
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 26
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 30
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 32
4. Asemakaavan kuvaus ... 35
4.1 Kaavan rakenne ... 35
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 36
4.3 Aluevaraukset ... 37
4.4 Kaavan vaikutukset ... 40
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 52
4.6 Nimistö ... 52
5. Asemakaavan toteutus ... 52
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 53
7. Asemakaavan seurantalomake ... 55
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 57

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Viitesuunnitelma 25.9.2023, POOK Arkkitehtitoimisto Oy
- Pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma 26.9.2023, WE3
- Meluselvitys, 23.2.2023, Sitowise Oy
- Liikenteen yleissuunnitelma, 11.9.2023, Vantaan kaupunki, Liikennesuunnittelu
- Hiilineutraalisuusselvitys 29.12.2022, Vantaan kaupunki, Asemakaavoitus

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V.: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Vantaan kaupunki, Asemakaavoitus: Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet. 13.12.2022. (Nähtävillä 1.2. –30.4.2023.)

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavalla mahdollistetaan kahden uuden asuinkorttelin, päiväkodin ja liikuntakentän rakentaminen. Alue on osa uudistuvaa Aerolaa, jossa rakennusten tulee olla pääosin puurakenteisia. Asuinkerrostalot muodostavat polveilevan rakennusmuurin Tikkurilantien varteen ja niiden kivijalkaan tulee liike- ja yhteistiloja. Asuinrakennukset ovat korkeudeltaan 5–8 kerrosta. Päiväkoti on kaksikerroksinen ja siihen on suunniteltu 168 tilapaikkaa. Pysäköinti on keskitetty korttelikohtaisiin laitoksiin. Uusi liikuntakenttä sijoittuu osaksi asuinkorttelia ja palvelee sekä Veromiehen asukkaita että koululaisia. Liikkumisen mahdollisuuksia täydentää viereisen pysäköintilaitoksen katolle rakennettava julkinen liikuntapaikka. Nykyistä metsää pyritään säilyttämään asukkaiden ja päiväkodin pihoilla. Ammattiopisto Varian toimipiste voi jatkaa toimintaansa, mutta uuden katuyhteyden rakentaminen pienentää hieman tonttia ja aiheuttaa muutoksia pysäköintijärjestelyihin. Kaava-alue on tarkoitus toteuttaa vaiheittain meluntorjunta ja Varian pysäköintitarpeet huomioiden.

Asuinkerrostalojen korttelialueen (AK) pääkäyttötarkoituksen mukainen rakennusoikeus on 19 000 k-m^2 ja liike- ja toimistotilojen rakennusoikeus on 650 k-m^2. AK-tontin 52307-5 tehokkuusluku on e=1,35 ja AK-tontin 52122-2 tehokkuusluku on e=1,59. Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueella (YO) sijaitsee ammattiopisto Varian toimipiste ja sen rakennusoikeutena säilyy 20 000 k-m^2. Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialueen (YL) rakennusoikeus 2 500 k-m^2. Tontille on tarkoitus rakentaa uusi päiväkoti. Rakennusoikeutta suunnittelualueelle muodostuu yhteensä 42 300 k-m^2. Rakennusoikeus pienenee yhteensä 2 673 k-m^2 verrattuna aiemmin voimassa olevaan teollisuusalueen kaavaan. Rakennusoikeus mahdollistaa noin 380 uutta asukasta alueelle (laskennallinen mitoitus 50 km^2 / asukas).

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Rakennusten tulee erottua toisistaan siten, että Tikkurilantien korttelijulkisivut muodostuvat vähintään kolmen rakennuksen julkisivusta. Tikkurilantien varteen muodostetaan avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros. Asuinrakentamisessa ja päiväkodissa tulee suosia puurakentamista ja julkisivujen tulee olla pääasiassa puuta. Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kallioihin. Resurssiviisauden periaatteiden mukaisesti asemakaavassa on esitetty vaatimuksia uusiutuvan energian käytöstä, vihertehokkuudesta, varautumisesta sähköautoihin sekä asukkaiden yhteisöllisten tilojen rakentamisesta.



havainnekuva (POOK arkkitehtitoimisto Oy)

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee kaupunkikuvallisesti näkyvällä paikalla Tikkurilantien varressa. Kaavamuutos koskee korttelia 52307, tonttia 52308-9 sekä Pyhtäänkorvenkujaa ja Rälssitien pohjois-osaa. Kortteli 52307 on nykytilanteessa pääosin luonnontilaista metsikköä. Korttelissa on toiminut aiemmin valimoteollisuutta, mutta rakennukset on purettu 2000-luvun alussa. Tontilla 52308-9 (Rälssitie 11-13) sijaitsee Vantaan ammattiopisto Varian Aviapoliksen toimipiste. Koulurakennus on rakennettu vuonna 1987 ja sen laajennusosa 2000-luvulla. Rakennuksen kerrosala on 12 325 m². Tontin piha-alueet ovat pääosin asfaltoituja.

Korttelin 52307 pinta-ala on 41 638 m^2. Tontin 52308-9 pinta-ala on 33 322 m². Kaavamuutosalueen pinta-ala on katualueen osat mukaan lukien yhteensä 8,46 ha.

Asemakaavan yhteydessä laaditaan kokonaissuunnitelma, joka kattaa myös naapuritontin 52308-3. Tontilla 52308-3 (Rälssitie 9) sijaitsee logistiikkakäytössä oleva varastorakennus. Tontin pinta-ala on 30 410 m².



ilmakuva (2019) kaava-alueesta lähiympäristöineen

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Tikkurilantien varteen Veromiehen keskiosiin. Alueen maisemakuvaa hallitsevat mittakaavaltaan suuret väylät ja rakennukset. Tikkurilantie on maisemallisesti merkittävä tielinja, jonka ympärille muu alue on muodostunut. Tielinjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin sitä ympäröivät alueet olivat pääasiassa peltoa. Peltomaisema on nähtävillä vielä 1970-luvun ilmakuvissa, mutta nykyisin alue on suurelta osin asfalttipäällysteistä ja rakennettua. Puustoa on rakennusten lomassa ja teiden reunamilla.

Kaava-alue on pääosin vanhaa peltoaluetta, jolle on rakennettu 1970-luvulla valimo ja 1980-luvulla oppilaitos. Valimon purkamisen jälkeen kortteli 52307 on metsittynyt ja sen nykyinen puusto on pääosin nuorta. Alueelle tehdyssä puustokartoituksessa korttelin pohjoisosassa kasvava tammi ja mäntyjä on määritelty arvopuiksi.

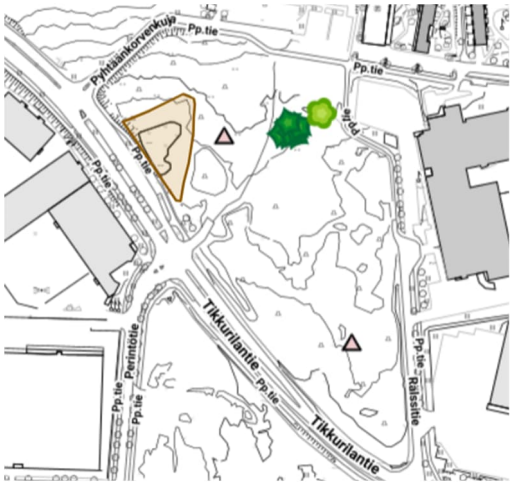


nuorta metsikköä korttelissa 52307

Luonnonolot

Tikkurilantien varressa korttelin 52307 luoteisosassa on todettu vuonna 2020 sahapistiäisen (*Dolerus triplicatus*) elinalue. Sahapistiäinen on luokiteltu vaarantuneeksi lajiksi (VU).

Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvityksessä 2020–2021 (Faunatica) korttelissa 52307 havaittiin tiltaltti ja mustapääkerttu, jotka ovat erityisesti huomioitavia lintulajeja.



sahapistiäisen elinalue (ruskea alue), lintuhavainnot (kolmiot) ja arvopuut (vihreät symbolit)

Sahapistiäinen

Tikkurilantien varrella olevan lammikon ympäristössä elää *Dolerus triplicatus* -sahapistiäinen. Sen toukat käyttävät ravinnokseen vihvilöitä (*Juncus*). Sahapistiäisen suosimia elinpaikkoja ovat mikroilmastoltaan lämpimien pienvesien rannat, joilla kasvaa jouhi- ja röyhyvihvilää. Kaava-alueella sahapistiäisiä on löytynyt etenkin lammikon aurinkoiselta etelärannalta kevyen liikenteen väylän vieressä. Laji.fi-sivuston mukaan *Dolerus triplicatus* -sahapistiäisen ensisijaisina elinympäristöinä ovat vihvilöitä kasvavat tuoreet niityt ja toissijaisina ojat sekä muut kaivannot.

Dolerus triplicatus -sahapistiäisen levinneisyysalue kattaa Laji.fi -sivuston tietojen perusteella eteläisimmän Suomen. Viime vuosina havaintoja on tehty enenevissä määrin, joten sahapistiäinen saattaa olla yleistymässä Suomessa. Lajille ovat kuitenkin tyypillisiä suuret kannanvaihtelut. Vantaalta on havaintoja *Dolerus triplicatus* -sahapistiäistä tähän mennessä vajaasta kymmenestä paikasta. Yhtä lukuun ottamatta kaikki löydöt ovat kolmen viime vuoden ajalta, ja ne keskittyvät Länsi-Vantaalle Kivistön–Keimolan alueelle.



lammikko, jonka ympäristössä elää sahapistiäinen





kuvissa sahapistiäiskoiras ja -naaras (kuvat: Miikka Friman)

Vesistöt ja vesitalous

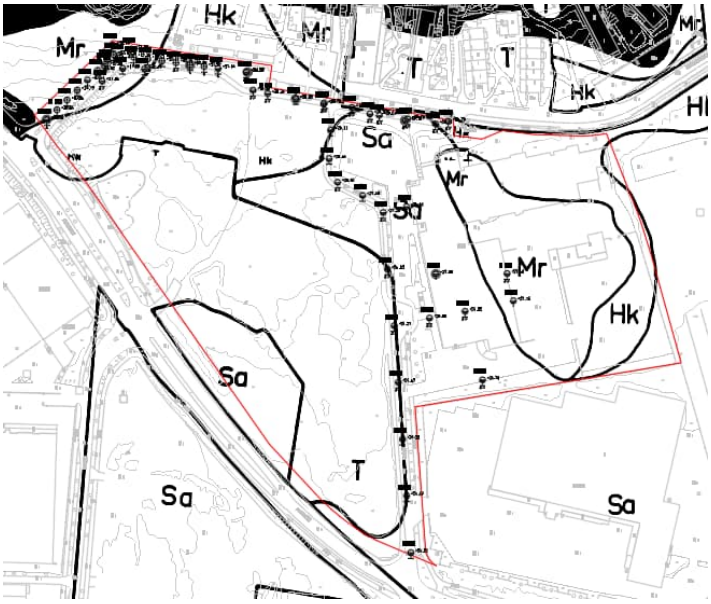
Kaava-alue kuuluu Kirkonkylänojan valuma-alueeseen. Nykyisin alue on rakentamatonta nuorehkoa metsäpohjaa, jossa sijaitsee kosteikkotyyppisiä alavia painanteita. Aikaisemmin alueella on sijainnut teollisuustoimintaan tarkoitettuja rakennuksia, jotka on purettu 2000-luvun alkupuolella. Aluetta ei ole luokiteltu pohjavesialueeksi.

Maaperä

Vantaan kaupungin maalajikartan mukaan suunnittelualueen maaperä on vaihtelevasti täyttömaata (T), savea (Sa), hiekkaa (Hk) ja moreenia (Mr).

Pohjatutkimuksia on tehty Pyhtäänkorvenkujan ja Manttaalien katualueille. Varian tontilla on myös muutama kairauspiste. Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on savea, silttiä, täyttöä, hiekkaa ja moreenia. Savikerros ulottuu syvimmillään n. 3,5 m syvyydelle maanpinnasta. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 9,2 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden tasosta ei ole tietoa.



maalaji- ja pohjatutkimuskartta

Topografia

Alueen maasto viettää Pyhtäänkorvenkujalta alaspäin Tikkurilantien ja Rälssitien risteykseen. Maaston korot vaihtelevat noin +25 ja +32 mpy välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Aviapoliksen suuralueen väestö kasvaa nopeasti. Vuonna 1997 väkiluku oli reilut 4 200 henkeä ja vuonna 2021 jo reilut 20 400 henkeä. Veromiehessä asukkaita oli vuonna 2021 vain 1 434 henkeä. Vantaan väestöennusteen 2021 mukaan Aviapoliksen väestön ennustetaan kasvavan vuoteen 2026 mennessä vajaaseen 23 800 henkeen. Suurin väestönkasvu kohdistuu runsaan uudisrakentamisen myötä Veromiehen kaupunginosaan. Vireillä olevat kaavahankkeet tulevat muuttamaan ennustetta arvioitua suuremmaksi. Vuoteen 2050 mennessä Veromieheen voidaan saada jopa 25 000 uutta asukasta.

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Lähimmät asuinrakennukset sijaitsevat Pyhtäänkorvenkujalla, Pyhtäänkorventiellä ja Perintötiellä.

Palvelut ja työpaikat

Aviapoliksen suuralue on Vantaan suurin työpaikkakeskittymä, jossa vuonna 2020 oli 34 700 työpaikkaa. Kaupunginosista työpaikkoja oli selvästi eniten Veromiehessä, 12 300. Vieressä olevat Pakkala ja Lentokenttä ovat myös merkittäviä työpaikka-alueita. Vuosi 2020 oli Veromiehen työpaikkakehityksessä poikkeuksellinen, sillä Veromiehestä katosi 3 100 työpaikkaa. Pidemmällä ajanjaksolla tarkasteltuna Veromiehen kasvu on kuitenkin ollut omaa luokkaansa, vuodesta 2011 vuoteen 2020 työpaikat ovat lisääntyneet 6 300:lla. Tähän myötävaikutti noin 4 800 työpaikan siirtyminen Lentokentän kaupunginosasta Veromiehen kaupunginosaan vuonna 2014. Aviapoliksen työpaikoista suurin osuus on tukku- ja vähittäiskaupan (27 %) sekä kuljetuksen ja varastoinnin (26 %) toimialalla. Muita merkittäviä toimialoja mm. ovat teollisuus, hallinto- ja tukipalvelutoiminta sekä rakentaminen.

Aviapoliksen kaavarungossa varaudutaan noin 40 000–60 000 työpaikan sijoittumiseen Veromiehen alueelle.

Lentoasema on houkutellut ympärilleen yrityksiä, joille on tarjolla toimitiloja Veromiehen toimistokokonaisuuksissa, mm. Technopoliksessa ja Kehä III:n pohjoispuolella. Alueella on myös hotelleja ja erityiskauppoja. Kehä III:n eteläpuolella sijaitsevat Jumbon liikekeskus ja Flamingon kylpylähotelli ja viihdekeskus. Etelämpänä Pakkalassa on yrityspuisto, jossa sijaitsee mm. ympäristöosaamiskeskus Leija. Vantaan ammattiopisto Varian Rälssitien toimipiste sijaitsee Veromiehessä teollisuus- ja varastoalueen keskellä. Lentoaseman läheisyydessä on Finavian ammatillinen eri-koisoppilaitos Avia Collegessa, jossa annetaan koulutusta eri ilmailuammatteihin, sekä helikopterikoulutuskeskus. Veromiehessä on myös ilmailun valtakunnallinen erikoismuseo, Suomen Ilmailumuseo.

Lähimmät peruskoulut ovat Veromäen koulu sekä Vantaan kansainvälinen koulu Pakkalassa. Perintökujalla toimii yksityinen päiväkoti. Veromiehen ensimmäisen koulu valmistuu todennäköisesti Muuraan vuonna 2027. Atomi-koulukorttelin on arvioitu valmistuvan aikaisintaan vuonna 2029 Äyritielle.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee liikenteellisesti hyvällä paikalla, noin kahden kilometrin päässä Helsinki-Vantaan lentokentältä. Alueelta on sujuvat ajoyhteydet sekä pääkaupunkiseudulle että valtakunnallisesti merkittävään tieverkkoon. Kehärata yhdistää suunnittelualueen pääkaupunkiseudun raideverkkoon. Tikkurilantien pohjoispuolella on Aviapoliksen asema, jonka ympäristöön on rakentunut uutta toimisto- ja hotellirakentamista. Alueelle suunnitellaan myös asuinrakentamista ja monipuolisia palveluja. Lentoasemantien varrella on Technopoliksen toimistokokonaisuus. Tikkurilantien ympäristö on suunnittelualueen läheisyydessä pääosin vanhaa teollisuusaluetta ja metsiköitä. Alueen korkein mäki Pyttisberget sijaitsee suunnittelualueen pohjoispuolella.

Tikkurilantien eteläpuolella on Huberilan kehittyvä alue, joka on nykytilanteessa vielä teollisuuskäytössä. Huberilan alueen kehittämisestä tullaan laatimaan asemakaavaluonnos, jonka valmistelu aloitetaan vuonna 2023.

Kaupunkikuva

Veromieheen on 1950-luvulta lähtien rakennettu Vantaan laajinta, yhtenäistä työpaikka- ja varastoaluetta. Veromiehen kaupunkikuvaa hallitsevat suuret liikenneväylät, metsäiset alueet niiden varressa, mittakaavaltaan suuret, mutta väljästi rakennetut tontit sekä laajat pysäköintialueet.

Työpaikka- ja varastorakennukset ovat arkkitehtuuriltaan pääosin vaatimattomia. Yhdyskuntarakenteen muutos kohti tiivistä kaupunkirakentamista alkaa kuitenkin jo näkyä alueella, kuten Perintötien varrelle rakentuvissa asuinkerrostaloissa.

Kaavamuutosalue sijaitsee kaupunkikuvallisesti näkyvällä paikalla Tikkurilantien varressa. Pyhtäänkorventie ja Pyhtäänkorvenkujan pohjoispuolelle on rakennettu asuinkerrostaloja 2010-luvulla. Veromieheen ollaan laatimassa lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteita, jotka ohjaavat myös kaava-alueen suunnittelua ja kaupunkikuvallista luonnetta.



Ammattiopisto Varian toimipiste



Pyhtäänkorvenkujan asuinrakentamista

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alueen pohjoispuolella sijaitsee vuosina 1953–55 Aero Oy:n korjaamohenkilökunnalle rakennettu asuinalue Aerola, jonka suunnitteli arkkitehti Alvar Aalto. Kokonaisuus käsittää kaksi kaksikerroksista asuinrakennusta sekä huoltorakennuksen. Alvar Aallon suunnittelemat rivitalot porrastuvat luontevasti maastoon. Rakennusten arkkitehtuuri on yksinkertaista, mutta niissä ilmenee hyvin tekijänsä ajaton kädenjälki. (Lähde: Yleiskaava 2007 – Kulttuurimaisemaselvitys, 2005)

Rakennushistoriallisesti arvokkaat Alvar Aallon suunnittelemat rakennukset lähiympäristöineen on suojeltu vuonna 2008 asemakaavalla nro 001942. Rakennukset on peruskorjattu vuosina 2020–21.



Alvar Aallon suunnittelema Aerola

Virkistys

Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee Pyttisberget, joka on Veromiehen laajin metsäisenä säilytettävä alue ja samalla tärkeä lähivirkistysalue Aerolan nykyisille ja tuleville asukkaille.

Liikenne

Jalankulku ja pyöräily

Alueen nykyinen jalankulku- ja pyöräliikenteen verkko on melko harva, sillä valtaosa alueen nykyisten toimintojen sijoittumisesta on perustunut autoliikenteeseen. Teollisuuspainotteisella alueella tarve tiheälle jalankulku- ja pyörätieverkolle on ollut pieni ja usealla alueen kadulla jalankulun ja pyöräilyn yhteys onkin vain kadun toisella puolella.

Merkittävin yhteys itä-länsisuunnassa kulkee Tikkurilantietä ja pohjois-eteläsuunnassa Rälssitietä ja Tammiston kauppatietä pitkin. Tikkurilantietä pitkin pääsee esimerkiksi Tikkurilan ja Kivistön kaupunkikeskuksille ja Rälssitien sekä Tammiston kauppatien kautta Jumbon ja Tammiston alueen kaupan palveluille.

Joukkoliikenne

Kehärata yhdistää alueen raideliikenneverkkoon ja mahdollistaa tiheän vuorovälin junayhteydet Tikkurilan ja Myyrmäen suuntiin 10 minuutin vuorovälein. Matka-aika Tikkurilaan on alle 10 minuuttia, Myyrmäkeen noin 15 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 30 minuuttia. Lähimmälle Aviapoliksen asemalle on kaava-alueelta noin 900 metrin kävelymatka.

Alueella on hyvät bussiyhteydet. Tikkurilantien ja Manttaalitien risteyksessä olevilta pysäkeiltä kulkee runkolinja 570 välillä Lentoasema – Mellunmäki ja Aviabulevardin pysäkeiltä runkolinja 600 välillä Lentoasema – Rautatientori. Lisäksi kaavamuutosalueen kupeessa olevilta lähimmiltä

pysäkeiltä kulkee linjat 561 välillä Kivistö – Itäkeskus ja 562 välillä Lentoasema – Itäkeskus.

Lentoyhteyksien osalta Helsinki-Vantaan lentoasema sijaitsee vain muutaman kilometrin päässä.

Autoliikenne

Alueen sisäiset pääautoliikenneyhteydet tukeutuvat Tikkurilantiehen, Rälssitiehen ja Tammiston kauppatiehen, joista ensimmäinen yhdistää alueen Tikkurilan ja Kivistön kaupunkikeskuksiin. Rälssitie ja Tammiston kauppatie palvelevat erityisesti Jumbon ja Tammiston kaupan alueita.

Pitkämatkaisempaa liikennettä palvelevat lähellä olevat Kehä III ja Tuusulanväylä. Kehä III:lle pääsee kätevästi Lentoasemantien kautta ja Tuusulanväylälle pystyy liittymään joko Kehä III:n, Ilmakehän tai Junkersintien kautta.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaavoitettava alue sijoittuu HSY:n vesihuollon toiminta-alueelle.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hiekkaharjussa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 8000 m^3.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 74 ja ylin on noin + 83. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Alueen jätevedet johdetaan jätevesiviemärissä etelän suuntaan Annefredinpuiston runkolinjaan ja sitä kautta Köyhämäen mittausasemalle. Lopulta jätevedet päätyvät Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Kaava-alue kuuluu HSY:n huleveden viemäröintialueeseen ja alueen kuivatus perustuu osin hulevesiviemäröintiin ja osin tontilla imeytymiseen. Hulevedet johtuvat ojissa sekä hulevesiviemäriverkossa Annefredinpuistossa kulkevaan Kirkonkylänojaan ja sieltä lopulta Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat viereisillä katualueilla.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia sähkökaapeleita on viereisillä katualueilla.

Ympäristöhäiriöt

Lentomelu

Suunnittelualue on yleiskaavan lentomeluvyöhykkeellä m3 (Lden 50–55 dB), mikä ei aseta rajoituksia alueen toiminnoille, mutta asettaa vaatimuksia rakenteiden ääneneristävyydelle. Rakennusjärjestyksen mukaan asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lentomelua ΔL vastaan on oltava tällöin vähintään 32 dB ja toimistotilojen vähintään 28 dB.

Liikennemelu

Vantaan karttapalvelun Tiemelu päivällä 2021 -kartan mukaan kortteliin 52307 kohdistuva liikennemelu on suurimmillaan 65–70 dB Tikkurilantien rajalla. Asemakaavatyön yhteydessä suunnittelualueelle on laadittu tarkempi meluselvitys Sitowisen toimesta.

Pienhiukkaset

Tikkurilantien liikennemäärät kaava-alueen kohdalla ovat nykytilanteessa 8 900 ajoneuvoa/vuorokausi (KAVL) ja vuoden 2050 ennusteessa 9 790 ajoneuvoa/vuorokausi (KAVL). HSY:n ja THL:n määrittelemien ilmanlaatuvyöhykkeiden mukaan suositusetäisyys minimietäisyys asuinrakennuksille on 7 m ja suositusetäisyys 20 m. Suunnitellut asuinrakennusten rakennusalat sijoittuvat 9,5–22,5 metrin päähän Tikkurilantiestä ajoradan reunasta mitattuna. Ilmanlaatuvyöhykkeiden mukainen päiväkodin suositusetäisyys on 40 m Tikkurilantiestä. Päiväkodin tontti sijoittuu 57 metrin päähän kadusta, joten ilmanlaadulle asetettu suositus täyttyy.

Pilaantuneet maat

Päiväkodin tontille suunnitellulta alueelta on laadittu maaperätutkimus kesällä 2022 WSP Finland Oy:n toimesta. Selvityksen mukaan korttelissa 52307 on ollut valimoteollisuutta 1960-luvulta alkaen 2000-luvun alkupuolelle asti. Alueelle on toiminnan aikana läjitetty valimotoiminnasta syntynyttä valuhiekkaa. Kiinteistöllä on tehty maaperätutkimuksia vuosina 1996 ja 2001. Alueen maaperässä on todettu raskasmetalleja ja öljyhiilivetyjä, minkä vuoksi kiinteistön maaperä on kunnostettu massanvaihdolla vuonna 2003. Vuonna 2022 päiväkodin alue tarkistettiin vielä maaperätutkimuksella. Tutkimuksessa päiväkodin alueelta ei löytynyt pilaantuneita maita eikä kohteessa ole pilaantuneen maaperän puhdistustarvetta. Maaperässä todettiin kuitenkin kohonnut arseenipitoisuus, joka on alhainen eikä aiheuta haitallista altistumista. Maaperän arseenipitoisuus on kuitenkin otettava huomioon mm. kaivumassojen sijoittamisessa.

2.1.4 Maanomistus

Kaavamuutosalueen omistaa Vantaan kaupunki.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

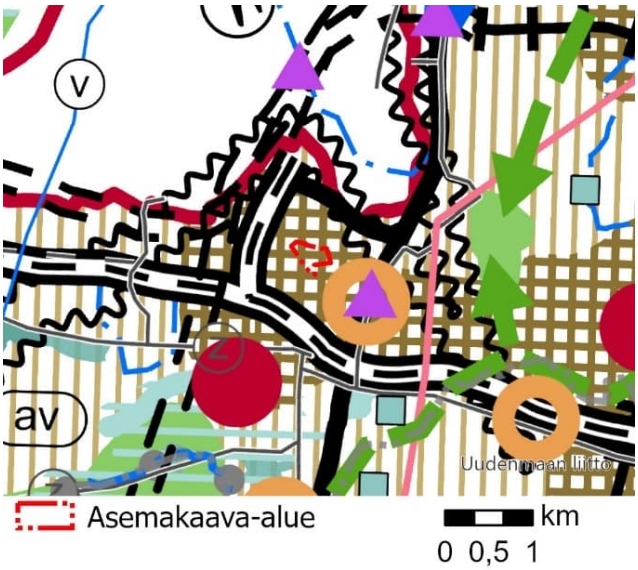
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

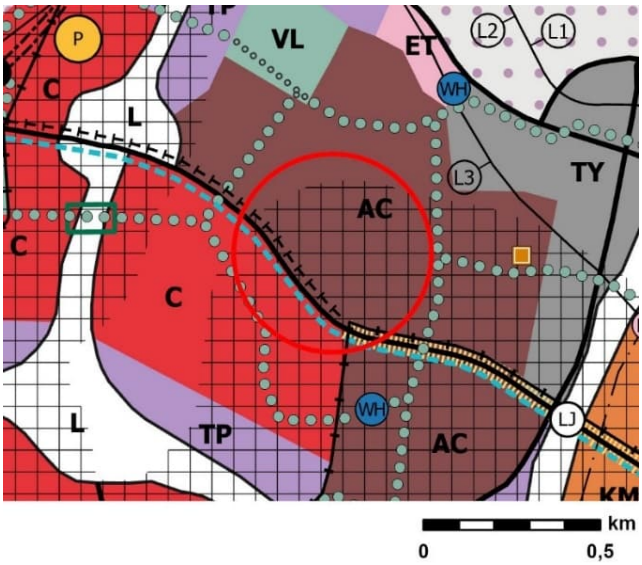
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Maakuntakaava



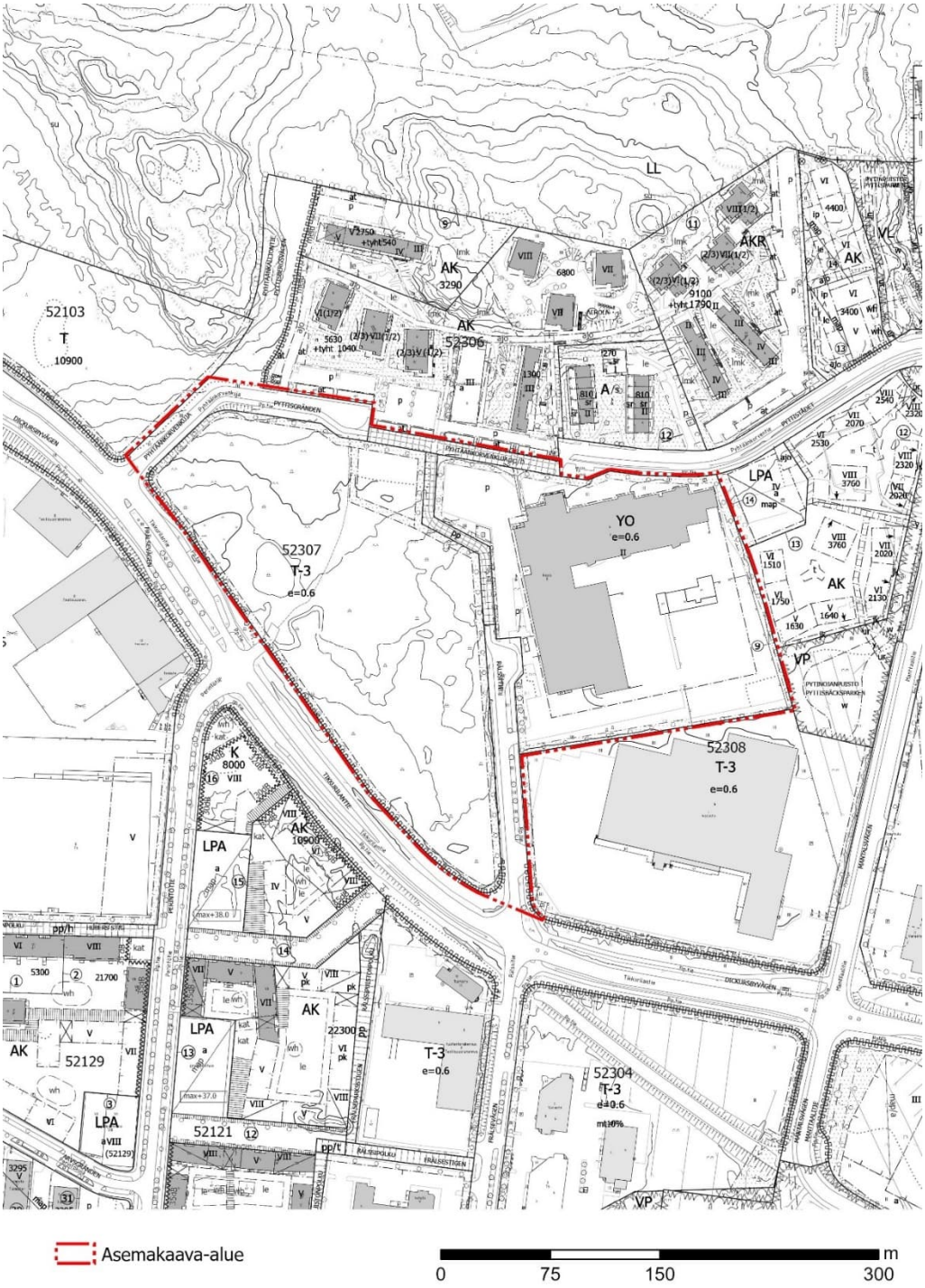
Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätösten myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on osa pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Alue kuuluu Lden 55–60 dBA lentomelualueelle.

Yleiskaava



Vantaan yleiskaavassa 2020 alue on merkitty kaupunkikeskustan asuinalueeksi (AC). Alue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen. Tikkurilantie on osoitettu liikenneyhteydeksi, jolla kulkee raitiotie ja pyöräliikenteen baana. Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

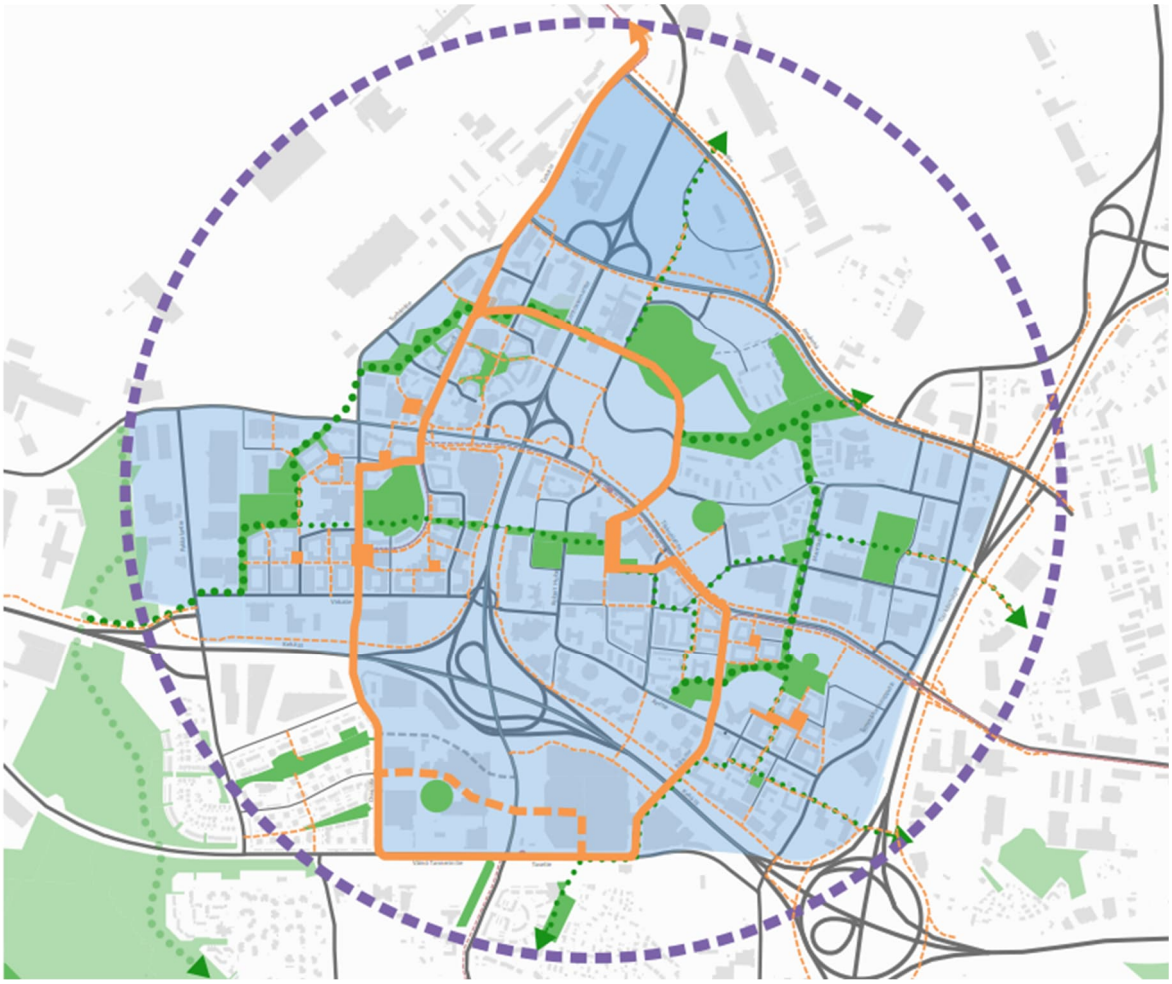
Asemakaava



Korttelissa 52307 on voimassa asemakaava nro 520300, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 1.4.1985. Alue on käyttötarkoitukseltaan teollisuus- ja varastorakennuksen ja laitosten korttelialuetta (T-3). Korttelialueen rakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvulla e=0,6, mikä vastaa rakennusoikeutta 24 983 k-m^2. Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 m.

Tontilla 52308-9 on voimassa asemakaava nro 001845, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 28.8.2006. Alue on käyttötarkoitukseltaan opetusta palvelevien rakennusten korttelialuetta (YO). Tontin rakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvulla e=0,6, mikä vastaa rakennusoikeutta 19 993 k-m^2. Rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurin sallittu kerrosluku on II. Tontin reunoille on merkitty puurivit ja istutettavat tontinosat. Pysäköintialueet sijaitsevat tontin luoteisosassa.

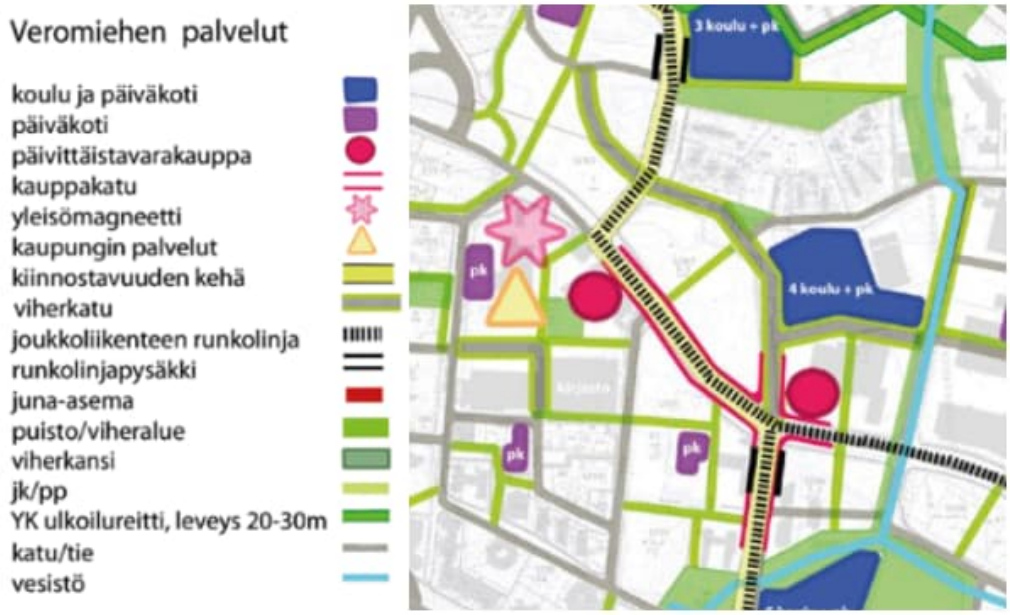
Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet (2022)



Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet (selvitys nro 053100) mahdollistaa lentokenttäkaupungin kokonaisvaltaisen suunnittelun ja parantaa alueen imagoa ja tunnistettavuutta. Työssä määritellään Aviapoliksen kaupunkirakentamisen laatutaso ja luodaan suunnitteluperiaatteet, joilla ohjataan alueen asemakaavamuutoksia ja niihin liittyviä muita maankäytön suunnitelmia. Työssä tutkitaan mm. alueen kaupunkikuvallista luonnetta, kävely-ympäristön periaatteita, kaupunkivihreän suunnittelua sekä hiilineutraalisuuden huomioimista. Tavoitteena on luoda raamit alueen eri osien identiteettien kehittymiselle.

Suunnitteluperiaatteet asetettiin nähtäville 1.2. –30.4.2023.

Veromiehen verkot (2018)



Veromiehen verkot selvityksessä tutkittiin esimerkiksi Veromiehen palveluita, viherverkkoa, autoliikenteen verkkoa ja pyöräilyn verkkoa. Veromiehen verkot työstä huomataan, että asemakaavaehdotus on monipuolinen ja siihen sijoittuu ja sitä sivuaa esimerkiksi merkintä koulusta ja päiväkodista, päivittäistavarakaupasta, viherkadusta, viheralueesta ja viherkadusta, tonttikadusta, pyöräilyn laatukäytävästä, pääpyöräreitistä ja joukkoliikenteen runkolinjasta.

Aviapoliksen kaavarunko (2016)



Veromiehen verkot selvityksessä tutkittiin esimerkiksi Veromiehen palveluita, viherverkkoa, autoliikenteen verkkoa ja pyöräilyn verkkoa. Veromiehen verkot työstä huomataan, että asemakaavaehdotus on monipuolinen ja siihen sijoittuu ja sitä sivuaa esimerkiksi merkintä koulusta ja

päiväkodista, päivittäistavarakaupasta, viherkadusta, viheralueesta ja viherkadusta, tonttikadusta, pyöräilyn laatukäytävästä, pääpyöräreitistä ja joukkoliikenteen runkolinjasta.

Vantaan ratikka: Veromies, itä, asemakaava nro 002465

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

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä. Rälssitien pohjoinen haara siirretään länsemmäksi. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Kaupunkiympäristölautakunta on hyväksynyt 9.5.2023 kaavaehdotuksen.

Asemakaavamuutokset nro 002465 Veromies, itä ja nro 002519 Asuinkortteli ja päiväkoti, Tikkurilantie 129 koskevat molemmat korttelia 52307 sekä nykyisen Rälssitien pohjoisosaa. Tarkoituksena on, että ensiksi valmistuvalla Vantaan ratikan kaavamuutoksella nro 002465 mahdollistetaan ratikan rakentaminen alueelle aikataulun mukaisesti. Korttelin 52307 kehittäminen mahdollistetaan asemakaavamuutoksella nro 002519, joka valmistuu myöhemmin ja jää lopputilanteessa alueen voimassa olevaksi asemakaavaksi.



ote asemakaavaehdotuksesta Vantaan ratikka: Veromies, itä

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan kaupungin jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 22.4.2022. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002519 ja kaavoitus tuli vireille 20.6.2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten 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
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL
- Finavia

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet ja kommentit pyydettiin 22.8.2020 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin yhteensä 7 viranomaiskommenttia ja mielipidettä.

Hankkeesta järjestettiin 15.8.2022 asukastilaisuus. Tilaisuuteen osallistui kolme alueen asukasta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut kommentit ja mielipiteet

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL), Caruna Oy:n ja Fingrid Oyj:n kommenteissa ei ollut hankkeesta huomautettavaa.

Vantaan kaupunginmuseon kommentissa todettiin, että suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee rakennushistoriallisesti erittäin merkittävä Alvar Aallon suunnittelema Aerolan asuinalue. Asemakaavan tavoitteeksi on mainittu uudisrakentamisen sovittaminen paikkaan paikalliset ympäristöarvot huomioiden. Museo pitää tavoitetta hyvänä. Tavoitteen toteutumisen kannalta on kaavamateriaalien joukkoon laadittava riittävän tarkat suunnitelmat havainnekuvineen tulevasta rakentamisesta siten, että niiden avulla voidaan arvioida rakentamisen vaikutusta Aerolan alueeseen.

Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n yhteisessä kommentissa todettiin, että kaava-alueella sijaitsee keski- ja pienjännitemaakaapeleita sekä kaukolämpöputkia, jotka tulee huomioida kaavamuutoksessa. Mahdollisten siirtokustannusten osalta toimitaan yhteistyösopimuksen mukaisesti. Asemakaavan alueelle tarvitaan tilavaraus uudelle puistomuuntamolle (vm). Tarkastellaan muuntamon paikkaa tarkemmin, kun tiedetään alueen rakenteesta ja toimintojen sijoittelusta lisää.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) mukaan rakennettua vesihuoltoverkostoa on sekä suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä että myös suunnittelualueella. Tulevasta kaavaratkaisusta riippuen suunnittelualueelle sijoittuva yleinen vesihuolto on joko siirrettävä tulevan rakentamisen tieltä, tai sitten asemakaavaan on merkittävä johtokuja. Tarve vesihuollon siirroille ja uudisrakentamiselle tulee selvittää jatkosuunnittelussa joko mahdollisessa luonnosvaiheessa, mutta viimeistään ehdotusvaiheessa.

Naapuritaloyhtiön asukas oli huolissaan kaava-alueen saastuneesta maaperästä. Hän kysyi, onko maaperästä otettu riittävät näytteet riittävän syvältä ja määritelty mahdolliset öljyhiilivetypitoisuudet. Toiveena on, että tulevat päiväkotilapset voisivat turvallisesti leikkiä siellä.

Asemakaavoituksen vastine

Korttelissa 52307 on aiemmin toiminut valimoteollisuutta. Toiminnan loppumisen jälkeen alueen maaperässä todettiin raskasmetalleja ja öljyhiilivetyjä, minkä vuoksi kiinteistön maaperä on kunnostettu massanvaihdolla vuonna 2003. Vuonna 2022 päiväkodin alue tarkistettiin vielä maaperätutkimuksella. Tutkimuksessa päiväkodin alueelta ei löytynyt pilaantuneita maita eikä kohteessa ole pilaantuneen maaperän puhdistustarvetta. Maaperässä todettiin kuitenkin kohonnut arseenipitoisuus, joka on alhainen eikä aiheuta haitallista altistumista. Maaperän arseenipitoisuus on kuitenkin otettava huomioon mm. kaivumassojen sijoittamisessa.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 6.6.2023 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 21.6.-21.8.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 9 kappaletta ja vastaanotettiin 7 kappaletta. Muistutuksia ei vastaanotettu.

Telia Finland Oyj

Telialla on tietoliikennekaapeleita suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella. Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.

DNA Oyj

DNA:lla ei ole lausuttavaa.

Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Lausunnon antajat haluavat, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimusten mukaisesti.

Asemakaavan kortteleihin LPA 52307, LPA 52122 ja YO 52308 tulee mahdollistaa muuntamon sijoittaminen. LPA osalta kaavamääräyksiin tulisi lisätä *"Muuntamon vaatima tekninen tila tulee ottaa huomioon rakennussuunnittelussa"* tai vastaava kirjaus millä osoitetaan muuntamon tilatarpeen huomiointi LPA korttelialueille.

Asemakaavoituksen vastine

Asemakaavaan on lisätty LPA-tontteja koskeva määräys: Alueelle saa sijoittaa muuntamon. Muuntamon vaatima tekninen tila tulee huomioida rakennussuunnittelussa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä on rakennettua vesihuollon jakelu- ja keräilyverkostoa, ja melko lähellä suunnittelualuetta Manttaalitiellä myös hiljattain valmistunut

runkovesijohto ja runkoviemäri. Nykyinen verkosto palvelee jatkossakin, mutta muutoksen myötä alueelle edellytetään myös vesihuollon uudisrakentamista.

Kaavaselostuksen mukaan tarvittavat vesihuollon muutokset on esitetty Vantaan ratikan Rälssitien vesihuollon suunnitelmissa sekä kaavaa varten laadittavassa vesihuollon esisuunnitelmassa. Kumpaakaan suunnitelmaa ei ole esitetty kaavaselostuksen yhteydessä. Kaavaselostuksessa ei ole myöskään esitetty vesihuollon uudisrakentamisen alustavia kustannuksia.

Asemakaavamuutos ei edellytä vesihuollon siirtämistä eikä johtokujien merkitsemistä kaavakarttaan.

Asemakaavoituksen vastine

Kaupunki ei enää esitä kaavamateriaaleissa vesihuollon suunnitelmia, vaan vesihuollon suunnitelmat toimitetaan erikseen HSY:lle nähtäväksi ja hyväksyttäväksi.

Vantaan kaupunginmuseo

Asemakaavaselostuksessa mainitaan, että Aerola sijaitsee maisemallisesti suojaisassa paikassa, eikä uudisrakentaminen peitä sen näkyvyyttä. Uudisrakentaminen ei myöskään näy merkittävästi Aerolan tontilta. Näin ollen vaikutus kulttuurihistoriallisesti merkittävään Aerolan rakennuskokonaisuuteen on vähäinen. Alueen ympäristöarvoja on huomioitu asemakaavassa antamalla arkkitehtuurin laatuun liittyviä määräyksiä niin uudisrakentamiseen kuin pihamaiden käsittelyyn. Näin ollen museolla ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksesta.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)

Kaavaratkaisussa on huomioitu hyvin ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen näkökulmia ja ratkaisun ilmastovaikutukset on arvioitu asianmukaisesti erillisellä hiilineutraaliusselvityksellä. Selvityksen mukaan kaavan ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa merkittävästi. Selvitys sisältää ansiokkaasti vaikutusten tehokkaita hillintäkeinoja, mutta keskittyy hyvien puolien esiintuomiseen. ELY-keskus katsoo, että kaavaratkaisun keskeiset ilmastovaikutukset, kuten sen aiheuttama metsäkato, tulee vielä sisällyttää kaavaselostukseen, jossa vaikutusten kuvaus on nyt puutteellinen. Arvioinnin puutteena on, että kaavaratkaisun vaikutuksia metsän ja maaperän hiilensidontakyvyn ei ole tuotu selkeästi esiin.

Vaikka rakentamisen suuret päästöt yhdessä metsäkadon kanssa aiheuttavat haasteita ilmastotavoitteiden saavuttamiselle, voidaan kaavamääräyksillä tukea ja edistää kestävyyttä, kuten kyseisessä kaavaratkaisussa on tehty. Kyseiseen kaavaratkaisuun on ansiokkaasti sisällytetty ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista koskevia kaavamääräysiä. On hyvä, että jalankulkua on pyritty edistämään ympäristön kauneutta ja kiinnostavuutta edistävällä kaavamääräyksellä. Yhteiskäyttötilojen, puurakentamisen, materiaalien laadukkuuden, vihertehokkuuden, puiden istuttamisen, vettä läpäisevien pintojen edellyttäminen kaavamääräyksin on myös erittäin hyvä asia ilmastovaikutusten hillitsemiseksi ja ilmastonmuutokseen varautumiseksi. Hiilineutraaliusselvityksessä mainittua kaavalle asetettua tavoitetta A-energialuokasta asuintaloille, ei ole kuitenkaan ole sisällytetty kaavamääräyksiin. Myös rakentamisen hiilijalanjälkeä voidaan ohjata kaavamääräyksin.

ELY-keskus viittaa myös lausuntoonsa lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista (17.4.2023) ja toteaa, että asemakaavojen ilmastovaikutusten arvioinnin yhdenmukaisuuteen ja vertailukelpoisuuteen on syytä edelleen kiinnittää huomiota. On myös huomattava, että rakenneratkaisujen hiilijalanjälkeen voidaan vielä vaikuttaa huomattavasti toteuttamisvaiheessa. Jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa tulee täten varmistaa, että haitallisia vaikutuksia lievennetään riittävällä tavalla. Esimerkiksi reittien laatuun ja liiketilojen sijaintiin liittyvillä yksityiskohdilla on todennäköisesti suhteellisen merkittäviä myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kestävien kulkumuotojen käyttöön, ja tähän tulee edelleen kiinnittää huomiota.

Kaava-alueelle tehdyn meluselvityksen mukaan asuinrakennusten Tikkurilantien puoleisille julkisivuille kohdistuu ennustetilanteessa tie- ja raitiotieliikenteen takia enimmillään 66 dB:n päiväajan keskiäänitaso. Kaavamääräyksen mukaan: *"Asunnot tulee suunnitella joko siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivuille, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna, tai suunnittelussa tulee varmistaa teknisin ratkaisuin julkisivuun kohdistuvan melutason vähentäminen."* Kaikille asunnoille tulisi kaavassa varmistaa myös VNP (993/1992) ohjearvot täyttävä aukeamissuunta.

Kaikki parvekkeet on kaavassa määrätty lasitettaviksi, mikä on hyvä asia. Korkeiden melutasojen vuoksi parvekkeita ei tulisi sijoittaa Tikkurilantien puoleiselle julkisivulle. Tarvittaessa parvekkeet voidaan korvata viherhuoneilla. Kaavamääräyksissä on otettu huomioon oleskelupihojen riittävä väliaikainen suojaus vaiheittaisen rakentamisen aikana. Tämä on hyvä ratkaisu.

Kaava-aineistossa ei ole käsitelty raitiotien mahdollisia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia kaava-alueelle. Tältä osin kaavaselostusta tulee täydentää ja tarvittaessa ottaa huomioon merkinnöissä ja määräyksissä.

Asemakaavoituksen vastine

Asemakaavan selostusta on täydennetty rakentamisen aiheuttaman metsäkadon ja maaperän hiilensidontakyvyn osalta. Tavoite asuintalojen A-energialuokasta huomioidaan tontinluovutuksessa, minkä vuoksi sitä ei ole kirjattu kaavamääräyksiin.

Asemakaavan melumääräyksiä on täydennetty ELY-keskuksen lausunnon perusteella. Kaavaan lisätyn määräyksen mukaan asuinhuoneistojen tulee avautua myös julkisivulle, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutaso ohjearvo ei ylity. Lisäksi julkisivuille, joihin kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso, ei suositella rakennettavan oleskeluparvekkeita. Viherhuoneet ovat sallittuja. Mahdolliset oleskeluparvekkeet tulee ne lasittaa ja akustoida siten, että melun ohjearvotaso saavutetaan.

Tikkurilantielle kaava-alueen viereen suunniteltu ratikkalinja ei ole osa käynnissä olevaa Vantaan ratikka -hanketta, vaan ratikan yleissuunnitelmassa (2019) tutkittu mahdollinen raitiotievaraus Tikkurilantieltä Aviabulevardille. Tämän mahdollisen ratikkayhteyden rakentamisesta ei ole olemassa tarkempaa hankesuunnitelmaa ja sen toteutuminen on epävarmaa. Todennäköisesti asemakaavamuutoksen mukaiset korttelit rakentuvat alueelle ensin, jolloin myöhemmin alueelle rakennettavan raitiotien suunnittelussa täytyy huomioida sen varrella olevat rakennukset ja hankkeet. Siltä varalta, että asemakaavan mukaiset korttelit rakentuisivat vasta raitiotien rakentamisen jälkeen, on AK- ja YL-korttelialueiden kaavamääräyksiin lisätty määräys liikennetärinän ja runkomelun huomioimisesta. Raitioliikenteen melu on huomioitu meluselvityksessä ja asemakaavamääräyksissä, jotta raitioliikenteen melu ja rakennusten äänieristävyyden riittävyys ei muodostu raitiotien rakentamisen esteeksi ja varmistetaan hyvien asuinolosuhteiden säilyminen myös siinä tapauksessa, että raitiotie toteutuu.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaavamuutoksen aineistoa on tarkistettu saatujen lausuntojen, päiväkodin jatkosuunnittelun ja sahapistiäisen elinympäristön huomioimisen perusteella. Päiväkodin tontilla rakennusalan, talousrakennusten, arvopuiden ja säilytettävän metsäalueen rajauksia tarkistettiin päiväkodin tarkempien suunnitelmien perusteella. Vaadittujen autopaikkojen vähimmäismäärää pienennettiin 28:sta 24:än. Asemakaavan melua ja tärinää koskevia määräyksiä on täydennetty ELY-keskuksen lausunnon perusteella. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n lausunnon perusteella LPA-tonteille on lisätty muuntamot salliva määräys. Hiilineutraalisuutta koskevia kaavamääräyksiä tiukennettiin siten, että pysäköintilaitoksiin rakennettavista autopaikoista vähintään 10 % tulee varustaa

sähköauton latauspisteillä. EV-alueelle lisättiin määräykset sahapistiäiselle (*Dolerus triplicatus*) soveltuvan elinympäristön toteuttamisesta. Kaavakartalle korjattiin tonttijaon lisäksi tonttijaon muutos. Liikenteen yleissuunnitelmaan tehtiin tarkistus päiväkodin saattoliikenteelle varattujen autopaikkojen sijainnin osalta.

Asemakaavan selostusta on täydennetty rakentamisen aiheuttaman metsäkadon ja maaperän hiilensidontakyvyn osalta (kohdassa 4.4.3) sekä suunnittelualueella elävän sahapistiäisen osalta (kohdat 2.1.2 ja 4.4.2). Sahapistiäisen huomioimiseksi EV-alueelle (Leinonlammikko) on tarkoitus toteuttaa korvaava elinympäristö. Kaksi muuta korvaavaa elinympäristöä sijaitsevat Veromieheen jo kaavoitetuilla ja nyt suunnitteilla olevilla puistoalueilla.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022)

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

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

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015)

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

3.3.2 Muut tavoitteet

Kaupungin tavoitteet

Vantaan kaupungin tavoitteena on mahdollistaa uuden asuinalueen, päiväkodin ja urheilukentän muodostaman kokonaisuuden rakentaminen vaiheittain. Kaavamuutos otettiin työohjelmaan kiireellisenä, koska alueelle tarvitaan pikaisesti uusi päiväkoti, jonka on tarkoitus avautua syksyllä 2025. Uuden katuyhteyden rakentaminen Pyhtäänkorvenkujalta Rälssitielle edellyttää tontin 52308-9 ottamista mukaan kaavamuutokseen. Tontilla 52308-9 on tällä hetkellä ammattiopisto Varian toimipiste, mutta myöhemmässä vaiheessa alue on tarkoitus kaavoittaa perusopetukseen. Kaavaan sisältyvässä kokonaissuunnitelmassa on huomioitu viereisen logistiikkapalvelujen tontin 52308-3 (Rälssitie 9) myöhempi käyttötarkoituksen muutos asumiseen. Ensimmäisessä vaiheessa nykyinen oppilaitos ja logistiikkatoiminto säilyisivät ennallaan. Uudisrakentaminen on tarkoitus sovittaa paikallisia ympäristöarvoja huomioiden.

Asemakaava-alueen asuinkortteliin rakennusoikeudeksi tavoitellaan noin 20 000 k-m^2. Päiväkodin rakennusoikeudeksi tavoitellaan 2000 k-m^2. Pysäköintipaikkojen tarpeeksi on arvioitu noin 217 autopaikkaa asuinalueelle ja 28 autopaikkaa päiväkodille.

Asemakaavaehdotus on merkitty vuoden 2022 kaavoitusohjelmaan.

Resurssiviisauden tiekartta

Resurssiviisauden tiekartta (KV 2021) esittää osa-alueita huomioitavaksi hiilineutraalin Vantaan saavuttamiseksi vuonna 2030. Nämä osa-alueet nähdään alla olevassa kuvassa. Toimenpiteissä huomioidaan näitä osa-alueita.



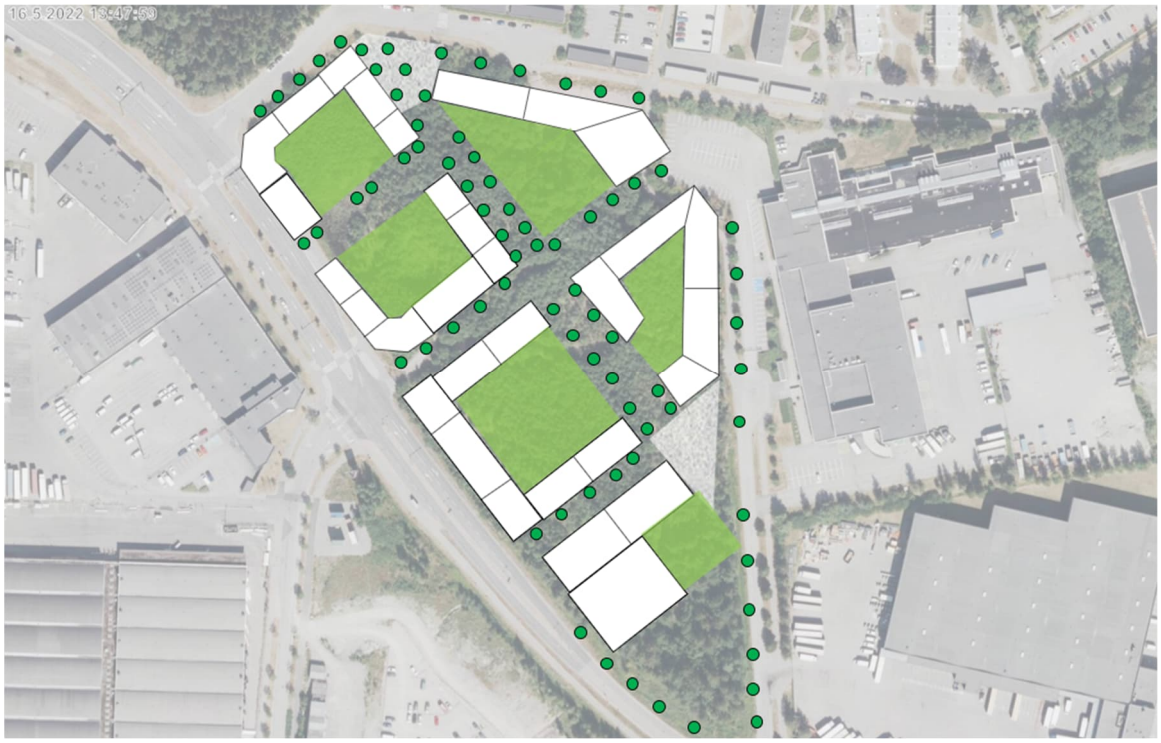
Resurssiviisauden tiekartan visio 2030

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

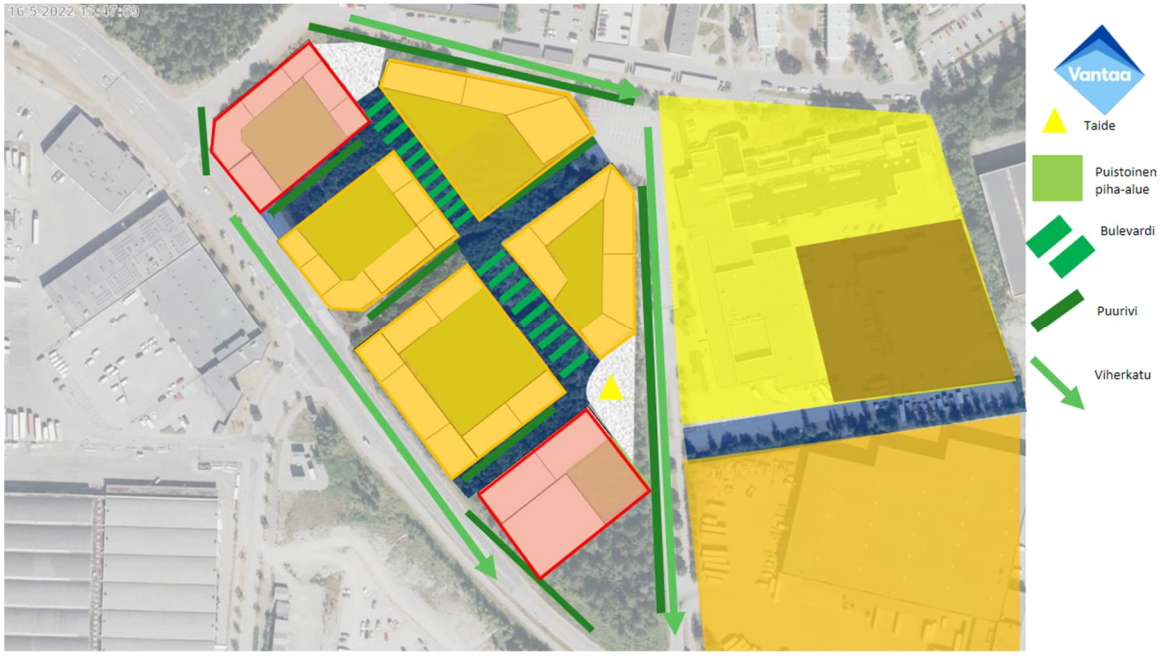
3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Asemakaavan aloitusvaiheessa laadittiin lähtökonsepti, jossa tutkittiin korttelirakennetta ja toimintojen sijoittumista alueelle. Urheilukenttä oli tarkoitus toteuttaa väliaikaisesti uuteen kortteliin ja ammattiopisto Varian poistuttua alueelta uuden peruskoulun pihalle. Urheilukentän toteuttamisen kiireellisyyden ja sen suuren koon vuoksi kentälle päätettiin kuitenkin etsiä pysyvä paikka uuden katuyhteyden länsipuolelta. Asuinrakentaminen järjesteltiin suojaavaksi vyöhykkeeksi alueen reunalle.



lähtökonsepti alueen korttelirakenteesta





analyysikarttoja konseptista

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavatyön aikana viitesuunnitelma on täsmentynyt, mutta merkittäviä muutoksia ei ole tehty. Asemakaavamuutos on laadittu viitesuunnitelman pohjalta.

Viitesuunnitelmassa asuinrakentaminen on sijoitettu suojaavaksi vyöhykkeeksi Tikkurilantien varteen. Korttelien keskelle muodostuu suojaisat piha-alueet. Perintötien päätteenä on urbaani kulkureitti korttelin sisäosiin. Korkeimmat, 8-kerroksiset rakennusmassat on sijoiteltu maamerkiksi kortteleiden kulmiin. Asuinrakennusten kivijalassa on pieniä liiketiloja, jotka avautuvat Tikkurilantien suuntaan. Uusi päiväkoti ja liikuntakenttä sijoittuvat alueen sisäosaan uuden katuyhteyden varrelle.

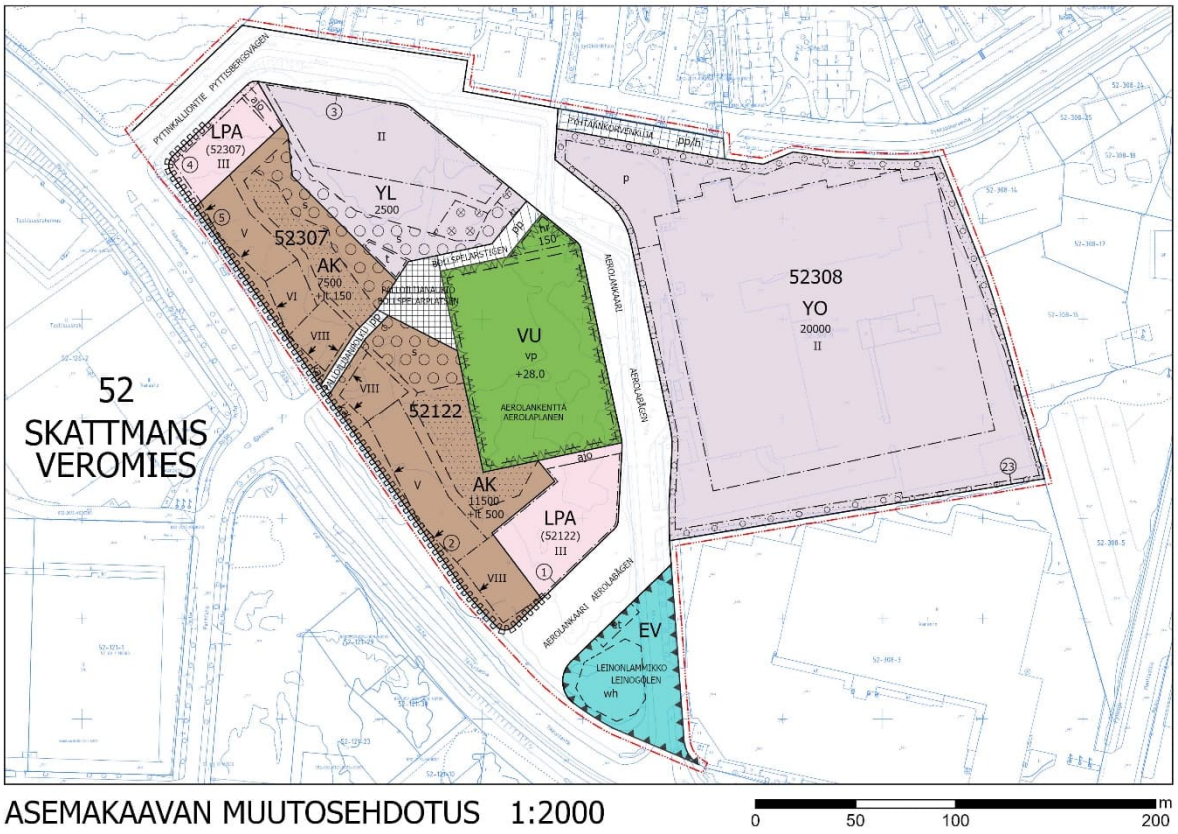


asemapiirros (POOK arkkitehtitoimisto Oy)

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla mahdollistetaan kahden uuden asuinkorttelin, päiväkodin ja liikuntakentän rakentaminen. Alue on osa uudistuvaa Aerolaa, jossa rakennusten tulee olla pääosin puurakenteisia. Asuinkerrostalot muodostavat polveilevan rakennusmuurin Tikkurilantien varteen ja niiden kivijalkaan tulee liike- ja yhteistiloja. Asuinrakennukset ovat korkeudeltaan 5–8 kerrosta. Päiväkoti on kaksikerroksinen. Pysäköinti on keskitetty korttelikohtaisiin laitoksiin. Uusi liikuntakenttä sijoittuu osaksi asuinkorttelia ja palvelee Veromiehen asukkaita ja koululaisia. Vieressä olevan pysäköintilaitoksen katolle rakennetaan julkinen liikuntapaikka. Nykyistä metsää pyritään säilyttämään asukkaiden ja päiväkodin pihoilla. Ammattiopisto Varian toimipiste voi jatkaa toimintaansa, mutta uuden katuyhteyden rakentaminen pienentää tonttia ja aiheuttaa muutoksia pysäköintijärjestelyihin.



ote kaavakartasta

4.1.1 Mitoitus

Asuinkerrostalojen korttelialueiden (AK) pinta-ala on yhteensä 84 619 ha. Pääkäyttötarkoituksen mukainen rakennusoikeus on 19 000 k-m^2 ja liike- ja toimistotilojen rakennusoikeus on 650 k-m^2. AK-tontin 52307-5 tehokkuusluku on e=1,35 ja AK-tontin 52122-2 tehokkuusluku on e=1,59.

Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueen (YO) pinta-ala on 31 996 m^2 ja rakennusoikeus 20 000 k-m^2.

Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialueen (YL) pinta-ala on 6 891 m^2 ja rakennusoikeus 2 500 k-m^2.

Autopaikkojen korttelialueiden (LPA) pinta-ala on yhteensä 4 374 m^2.

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen (VU) pinta-ala on 7 626 m^2. Alueelle on merkitty rakennusoikeutta 150 k-m^2 huoltorakennukselle.

Suojaviheralueen (EV) pinta-ala on 3 327 m^2.

Rakennusoikeus suunnittelualueella on yhteensä 42 300 k-m^2. Rakennusoikeus pienenee yhteensä 2 673 k-m^2 aiemmin voimassa olevaan kaavaan nähden.

Rakennusoikeus mahdollistaa noin 380 uutta asukasta alueelle (laskennallinen mitoitus 50 km^2 / asukas). Asuntojakauma on monipuolinen ja asunnot eri kokoisia. Myös perheasuntoja (3h, 4h ja 5h) on suunniteltu.

Autopaikkoja tulee rakentaa vähintään:

asuminen	1 ap / 110 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap / 2 asuntoa
vierasautopaikat	vähintään 1 ap / 1 500 k-m²
huolto ja kotipalvelut	1 ap / 5000 k-m²
liiketilat	1 ap / 100 k-m²
opetustoiminta	vähintään 30 ap
päiväkoti	vähintään 24 ap

Polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa vähintään:

asuminen	2 pp /asunto
liiketilat	1 pp / 50 k-m2
päiväkoti	vähintään 25 pp

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Asemakaava edellyttää puurakentamista ja uusiutuvan energian käyttöä. Korttelin sisälle syntyy turvallisia jalankulun ja oleskelun alueita. Korttelien välissä kulkevalla jalankulkureitillä huolehditaan siitä, että yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille ovat mahdollisimman lyhyitä ja miellyttäviä.

Viherrakentamisesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien käsittelystä on määrätty kaavassa. Vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vihreä ympäristö turvaa ekosysteemipalveluita ja luo kaavamuutosalueelle esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla. Asemakaavan liitteeksi laaditusta pihasuunnitelman vihertehokkuus on jopa 1,3-1,5, kun Aviapoliksen alueella vaaditaan vähintään 1,0 vihertehokkuus.



piha-alueiden suunnitelmaluonnos (WE3)

4.3 ALUEVARAUKSET

Asemakaavamuutoksella nykyinen teollisuus- ja varastorakennusten ja laitosten korttelialue (T-3) muutetaan asuinkerrostalojen (AK), julkisten lähipalvelurakennusten (YL) ja autopaikkojen (LPA) korttelialueeksi sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen alueeksi (VU). Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueen (YO) käyttötarkoitus säilyy. Pyhtäänkorvenkujan ja Rälssitien pohjoisosan katualueet yhdistetään uudeksi katualueeksi. Vantaan ratikan suunnitelmien mukaisesti uuden kadun liittymäkohta Tikkurilantielle tarkistetaan ja uudelle suojaviheralueelle (EV) osoitetaan varaus.

4.3.1 Korttelialueet

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Asemakaavalla muodostetaan asuinkerrostalojen tontit 52307-5 ja 52122-2.

Tontin 52307-5 pinta-ala on 5 653 m^2, asuinrakennusoikeus on 7 500 k-m^2 ja kerrosluku V–VIII. Rakennusten kivijalkaan tulee rakentaa liiketilaa vähintään 100 k-m^2 ja enintään 150 k-m^2.

Tontin 52122-2 pinta-ala on 7 546 m^2, asuinrakennusoikeus on 11 500 k-m2 ja kerrosluku V–VIII. Rakennusten kivijalkaan tulee rakentaa liiketilaa vähintään 300 k-m^2 ja enintään 500 k-m^2.

Molemmille tonteille tulee rakentaa varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi asukkaiden yhteistiloja; kerho- ja harrastetiloja, talosaunoja, pesuloita ja kuivatustiloja vähintään se määrä, joka vastaa 2 %:a rakennusoikeudesta. Asukkaiden yhteistilat tulee sijoittaa keskitetysti ja pääosin kivijalkakerrokseen. Saunatilat tulee sijoittaa rakennuksen ylimpään kerrokseen.

Osa rakennusten tarvitsemasta energiasta tulee tuottaa uusiutuvalla energialla.

Arkkitehtuuri

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Rakennusten tulee erottua toisistaan siten, että Tikkurilantien korttelijulkisivut muodostuvat vähintään kolmen rakennuksen julkisivusta. Tikkurilantien varteen muodostetaan avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros. Asuinrakentamisessa tulee suosia puurakentamista ja julkisivujen tulee olla pääasiassa puuta. Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kallioihin. Rakennuksen kaupunkikuvallisesti tärkeissä julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumoja. Asuinrakennuksissa tulee olla harja- tai kasvikatot.

Piha-alueet

Rakennusalat muodostavat umpikorttelimaisen rakenteen, jonka sisäpuolelle muodostuu laaja yhtenäinen ja melulta suojattu sisäpiha. Pihan tulee olla maanvarainen ja asukkaiden yhteiskäytössä. Korttelialueen vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0. Pihoille on merkitty alueet, joilla puustoa tulee säilyttää ja uudistaa siten, että alueen metsäinen luonne säilyy.

Melusuojaus
Asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoeron ΔL_A tieliikenne-, raideliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Mikäli julkisivuun kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso, asuinhuoneiston tulee avautua myös julkisivulle, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutaso ohjearvo ei ylity.

Kaikki parvekkeet tulee lasittaa.

Julkisivuille, joihin kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso ei suositella rakennettavan oleskeluparvekkeita. Viherhuoneet ovat sallittuja.

Asuinkortteleissa on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- ja raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 45 dB yöllä.

Pysäköinti

Autopaikat sijoitetaan LPA-alueelle.

YL, julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue

Asemakaavalla muodostetaan julkisten lähipalvelurakennusten tontti 52307-3. Tontille on suunniteltu päiväkoti.

Tontin 52307-3 pinta-ala on 6 891 m^2, rakennusoikeus on 2 500 k-m^2 ja kerrosluku II.

Osa rakennuksen tarvitsemasta energiasta tulee tuottaa uusiutuvalla energialla.

Arkkitehtuuri

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Rakentamisessa tulee suosia puurakentamista ja julkisivujen tulee olla pääasiassa puuta. Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kallioihin. Rakennuksissa tulee olla harja- tai kasvikatot.

Piha-alueet

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0. Suojeltavat arvopuut on merkitty kaavakartalle. Pihalle on merkitty myös alue, jolla puustoa tulee säilyttää ja uudistaa siten, että alueen metsäinen luonne säilyy.

Melusuojaus

Päiväkotirakennuksen ulkovaipan äänitasoeron ΔL_A tieliikenne-, raideliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Päiväkodin oleskeluun ja leikkiin käytettävillä piha-alueilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- ja raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä 55 dB päivällä.

Kortteleiden vaiheittain rakentamisessa tulee huomioida päiväkodin oleskeluun ja leikkiin käytettävien piha-alueiden riittävä väliaikainen melusuojaus.

Pysäköinti

Henkilökunnan autopaikat sijoitetaan korttelin 52307 LPA-alueelle. Saattoliikenteen autopaikat saa osoittaa kadulle.

YO, opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue

Asemakaavalla muodostetaan opetustoimintaa palvelevien rakennusten tontti 52308-23. Tontilla sijaitsee oppilaitosrakennus, jossa toimii Varian toimipiste. Tontin asemakaavaa muutetaan siten, että uusi katuyhteys on mahdollista rakentaa. Lisäksi määräyksiä autopaikkojen lukumäärästä ja melusuojauksesta päivitetään. Mahdollisuus rakentaa asuntoja poistetaan.

Tontin 52308-23 uusi pinta-ala on 31 996 m^2. Pinta-ala pienenee 1 326 m^2 aiemmin voimassa olevaan asemakaavaan nähden. Tontin 52308-23 rakennusoikeus säilyy, mutta se muutetaan kerrosalamuotoon 20 000 k-m^2. Kerrosluku on II.

Tontille saa rakentaa aidatun ajoharjoittelualueen sekä autojen pesulan. Avovarastointi on kielletty.

Koulurakennuksen laajennus tulee toteuttaa siten, että se arkkitehtuuriltaan soveltuu tontilla olevaan rakennukseen.

Uusi katuyhteys edellyttää nykyisen muuntamorakennuksen siirtoa. Kaava mahdollistaa uuden muuntamon sijoittamisen tontille.

Melusuojaus

Toimistotilojen ja vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden lentomelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Koulurakennuksen ulkovaipan sekä muiden vastaavien tilojen äänitasoeron ΔLA tieliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Pysäköinti

Autopaikat tulee sijoittaa tontille merkitylle pysäköimispaikalle tai rakennusalan ulkopuolelle.

LPA, autopaikkojen korttelialue

Asuinkerrostalojen ja päiväkodin pysäköinti sijoittuu autopaikkojen korttelialueille.

Tontin 52307-4 pinta-ala on 1 607 m^2 ja kerrosluku III.

Tontin 52122-1 pinta-ala on 2767 m^2 ja kerrosluku III. Tontille 52122-1 saa rakentaa urheilua ja liikuntaa palvelevia tiloja enintään 250 k-m^2.

Pysäköintilaitoksiin saa sijoittaa asukkaiden yhteistiloja, kuten polkupyörän säilytys- ja huoltotiloja, sekä jäte- ja teknisiä tiloja.

Alueelle saa sijoittaa myös yleistä pysäköintiä.

Pysäköintilaitoksessa vähintään 10 % autopaikoista tulee varustaa sähköauton latauspisteillä.

Arkkitehtuuri

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kallioihin. Pysäköintilaitoksen tulee liittyä arkkitehtuuriltaan ja julkisivujen laatutasoltaan korttelin muihin rakennuksiin. Osa julkisivuista tulee toteuttaa kasvijulkisivuina.

Piha-alueet ja kattopihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,6 ja/tai jyvitettynä niiden kortteleiden kesken, joiden autopaikat sijaitsevat kyseisellä korttelialueella.

Pysäköintilaitoksen kattopinta-alasta tulee vähintään 60 % olla niittykattoa ja/tai asukkaita/julkista oleskelua ja liikuntaa palvelevia toimintoja. Tontilla 52122-1 pysäköintilaitoksen katolle tulee rakentaa julkinen liikuntapaikka.

4.3.2 Muut alueet

VU, urheilu- ja virkistyspalvelujen alue

Asemakaava mahdollistaa uuden liikuntakentän rakentamisen. Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen pinta-ala on 7 626 m^2. Kentälle varatun alueen mitat ovat 71 x 100 m, mikä sisältää kentän reuna-alueen. Varsinainen pelialue on pienempi. Kentän pohjoispäätyyn saa rakentaa huoltorakennuksen, jonka kerrosala on 150 k-m^2.

Maanpinnan likimääräinen korkeusasema kentällä on + 28.0 mpy.

Pallokenttä tulee aidata ja maisemoida viherrakentamisen keinoin alueen ympäristöarvoja vaalien. Aidan viereen tulee istuttaa köynnöksiä vähintään 50 % aidan ympärysmitasta.

EV, suojaviheralue

Tikkurilantien ja Aerolankaaren risteykseen muodostetaan suojaviheralue, johon varataan tilaa raitiotien sähkönsyöttöasemalle. Suojaviheralueen pinta-ala on 3 327 m^2. Alueelle tulee suunnitella ja rakentaa luonnonmukainen ja maapohjainen hulevesiallas, jossa on kosteikkokasvillisuutta. Hulevesialtaan rannoille tulee istuttaa jouhivihvilää ja/tai röyhyvihvilää. Alueelle tulee suunnitella ja toteuttaa sahapistiäiselle (*Dolerus triplicatus*) soveltuvaa elinympäristöä.

Katu-alueet

Asemakaavamuutoksella nykyinen Pyhtäänkorvenkuja ja Rälssitien pohjoisosa yhdistetään uudeksi kaduksi, joka saa nimen *Aerolankaari*. Pyhtäänkorvenkujan alkuosaa, joka lähtee Tikkurilantieltä, on tarkoitus jatkaa myöhemmin pohjoiseen ja yhdistää Teknobulevardiin. Tämä tuleva kokoojakatu saa nimen *Pytinkalliontie*. Tikkurilantien katualuetta levennetään noin 1 m. Korttelien 52307 ja 52122 välissä on *Palloilijanpolku* niminen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu reitti sekä *Palloilijanaukio* niminen katuaukio.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Hanke sijoittuu rakentuvalle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Aviapoliksen kaavarungon mukaan Veromiehen alueelle tulisi n. 20 000 uutta asukasta, mitä tekeillä olevat ja jo vahvistuneet asemakaavan muutokset tukevat. Näyttää jopa siltä, että kaavarunkoalueella tavoiteasukasmäärä ylitetään.

Asuminen

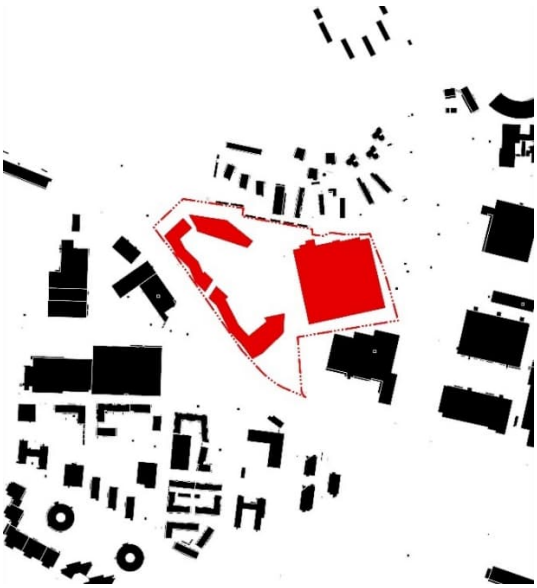
Kaava-alueelle osoitetaan kerrostaloasumista yhteensä 19 000 k-m^2. Tämä tarkoittaa noin 380 uutta asukasta alueelle (laskennallinen mitoitus 50 k-m^2 / asukas). Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alueelle tulee uusia työpaikkoja ja palveluja. Uusi päiväkoti ja liikuntakenttä palvelevat Veromiehen asukkaita. Asuinkorttelien kivijalkaan rakennetaan liike- ja toimistotiloja. Toisen pysäköintilaitoksen yhteyteen saa rakentaa urheilua ja liikuntaa palvelevia tiloja ja sen katolle tulee julkinen liikuntapaikka. Varian toimipiste säilyy ja tontille jää lisärakennusoikeutta. Tavoitteena on monipuolinen, korttelin asukkaita, opiskelijoita ja kaikkia Veromiehen asukkaita palveleva kokonaisuus, joka tuo alueelle eloa ja erilaisia liikuntamahdollisuuksia.

Asukkaiden lisäys vaikuttaa positiivisesti koko Veromiehen palveluiden monipuolistumiseen. Uuden päiväkodin rakentaminen vastaa asukasmäärän kasvusta aiheutuvaan päiväkotipaikkojen tarpeeseen. Päiväkodin hankesuunnitelmassa (18.11.2022) uuteen päiväkotiin on suunniteltu 8 ryhmää ja yhteensä 168 tilapaikkaa. Työntekijöitä on 32 henkilöä. Tällä hetkellä Veromiehessä toimii vain yksityinen päiväkoti. Huberin hallien ympäristöstä kehitetään alueen uutta keskusta ja alueelle suunnitellaan myös uutta päiväkotia. Myös Veromiehen kouluverkko täydentyy ja alueella varaudutaan yhteensä viiden koulun rakentamiseen.

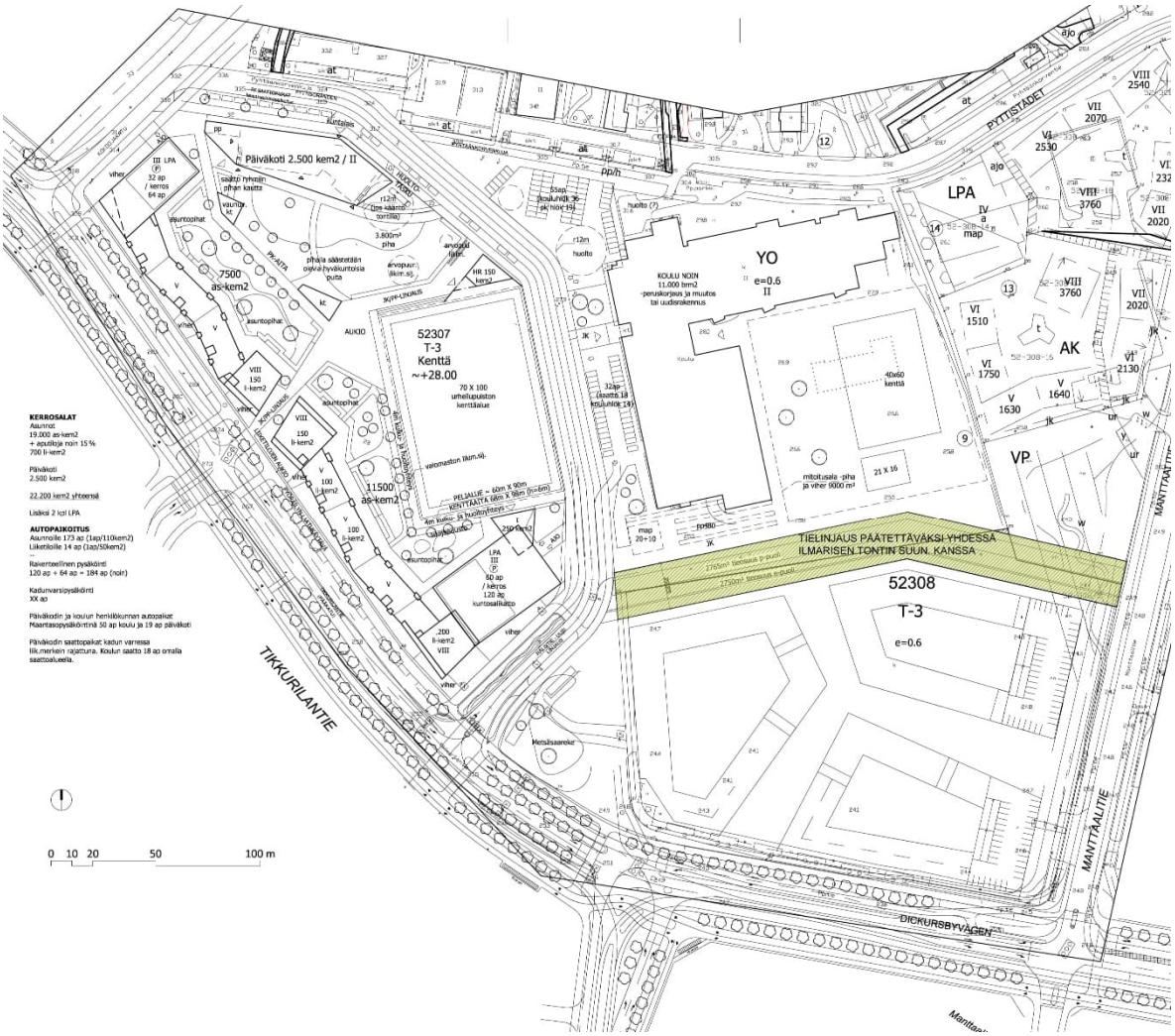
Yhdyskuntarakenne



Rakeisuuskartta

Kaavamuutos on Vantaan yleiskaavan 2020 Aviapoliksen kaavarungon tavoitteiden mukainen. Ratkaisu edistää Aerolan alueen uudistumista ja luo tiivistä ja kaupunkimaista ympäristöä. Rakentaminen sijoittuu Tikkurilantien varteen ja joukkoliikenteen bussipysäkkien viereen.

Kaavan viitesuunnitelmaan sisältyy laajempi kokonaissuunnitelma, jossa on tarkasteltu myös tontin 52308-3 kehittämistä urbaaniksi asuinkortteliksi sekä uutta katuyhteyttä korttelin 52308 läpi Manttaalitielle. Kyseiset muutokset eivät vielä ole ajankohtaisia ja ne edellyttävät erillistä asemakaavamuutosta.



kokonaissuunnitelma (POOK Arkkitehtitoimisto Oy ja Arkkitehtitoimisto Olla Oy).

Kaupunkikuva

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa (selvitys nro 053100) on tutkittu Veromiehen eri alueiden kaupunkikuvallista luonnetta. Tavoitteena on luoda alueille kaupunkikuvaltaan omaleimainen ja tunnistettava ilme. Aerola osalta suunnittelussa korostuu mm. metsäisyys, puurakentaminen ja seikkailu. Alvar Aallon suunnittelun perintöä on välitön suhde luontoon.

Suunnitteluperiaatteiden mukaan Aerolan metsäkaupungissa korttelit ovat suuria. Katujen varret ovat tiivistä kaupunkia, kun taas kortteleiden pihat ovat laajoja, kallioisia salametsiä, jotka täytyy löytää, tai vehreitä sisäpihoja viljelymahdollisuuksineen. Rakentamisen sovittaminen kallioiseen

metsämaastoon, maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa. Rakennusten mittakaava vaihtelee pysyen suhteellisen matalana, keskimäärin 5-6-kerroksisena. Tikkurilantien varrella voi olla korkeampiakin rakennuksia niin, että niiden välissä on myös matalampia osia. Aerola on puurakentamisen alue. Luonnonkivi voi olla osana julkisivua. Rakennusten väritys pohjautuu puiden ja kivien väriskaalaan. Rakennuksissa on harjakatot tai kasvikatot.



ideakuvia Aerolan ilmeestä

Asemakaavan mukainen rakentaminen noudattaa lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteita ja parantaa alueen kaupunkikuvaa. Uudisrakentaminen on kaupunkimaista ja mittakaavaltaan vaihtelevaa. Katutiloista muodostuu viihtyisää ja turvallista kävely-ympäristöä, jota kivijalan liiketilat elävöittävät. Rakennukset erottuvat toisistaan julkisivun käsittelyn osalta. Asuinrakennukset muodostavat polveilevan muurin Tikkurilantien varteen ja korkein rakentaminen sijoittuu rakennusrivin päätyihin. Suojassa alueen sisäosassa on metsäisiä pihoja, päiväkoti ja liikuntakenttä sekä viihtyisiä julkisia ulkotiloja.



havainnekuva Tikkurilantieltä (POOK arkkitehtitoimisto Oy)

Rakennettu kulttuuriympäristö

Uudet asuinrakennukset sijaitsevat Tikkurilantien varressa ja niiden etäisyys Alvar Aallon suunnittelemaan Aerolan rakennuskokonaisuuteen on vähintään 230 m. Rakennushistoriallisesti arvokas Aerola sijaitsee jo nykytilanteessa suojaisessa paikassa Pyhtäänkorventien päässä, eikä kohde näy Tikkurilantielle. Uudisrakentaminen ei peitä Aerolan näkyvyyttä eikä näy merkittävästi sen pihapiiriin.

Taloudelliset vaikutukset

Asemakaavan muutos jalostaa nykyisen teollisuustontin asumisen ja päiväkodin sekä liikuntakentän tarpeisiin, mikä tehostaa maankäyttöä mahdollisesti tulevan ratikan läheisyydessä kestävän liikkumisen vyöhykkeellä. Tämä on kaavatalouden kannalta tärkeää ja toteuttaa yleiskaavan mukaista kaupunkikeskustan asuinaluetta palveluineen. Asuinkorttelit ovat tehokkaita eikä päiväkotitonttikaan ole tarpeettoman suuri. Liikuntakenttä on tervetullut lisä alueen palvelutarjontaan. Palloilijanpolku aukioineen on luonteva kävelyn ja pyöräilyn yhteys Perintötien ja Pyhtäänkorventien välillä.

Kaavamuutosalue on periaatteessa valmiin kunnallistekniikan äärellä, mutta katu- ja vesihuoltoverkostoa täydennetään. Vesihuolto kaava-alueelle tulee useammasta eri suunnasta enimmäkseen olevista linjoista. Ratikka aiheuttaa muutoksia Rälssitielle, minkä vuoksi kaava-alueen kaakkoisosan vesihuolto tuodaan Tikkurilantien eteläpuolelta uutta linjaa pitkin.

Nykyisen Pyhtäänkorvenkujan alkuosa muuttuu jossain vaiheessa Pytinkalliontieksi, mikä on uusi katuyhteys pohjoiseen. Muu osa Pyhtäänkorvenkujan katualueesta levenee nykyisestä 18 metristä 26 metriin. Tämä levennys parantaa katua ja sen käyttöä nykyisestä.

Rälssitien alkuosa on ratikan suunnitelmissa siirretty länteen päin, mikä vie tilaa nykyiseltä tontilta ja sitä kautta rakentamiselta. Kadun ja itäpuolisen tontin väliin jää alue, joka on kaavassa merkitty suojaviheralueeksi (EV). Sille sijoitetaan ratikan sähkönsyöttöasema.

Kaava-alueella rakennetaan ensin uusiksi Rälssitie ja Pyhtäänkorvenkuja, mutta liikennesuunnittelussa on haluttu sisällyttää kaavaan myös edellä mainitut kadut yhdistävä Aerolankaari, jonka vaatima tila otetaan nykyisen katualueen lisäksi viereiseltä Y-tontilla, joka on vielä nykyisellään Varian ammattioppilaitoskäytössä. 25 metrin levyinen katu leveine erotuskaistoineen tarjoaa pysäköintipaikkoja liikuntapuiston tarpeisiin. Katualue vie osan Varian nykyistä tonttia ja muuttaa sen luoteisosan kapeaksi, jolloin sen hyödyntäminen tehokkaasti voi olla vaikeaa. Kadun rakentaminen myös edellyttää nykyisen muuntamon siirtämistä katualueelle, mikä on otettu huomioon jo ensivaiheessa.

Kaavamuutoksen toteuttamiseen on laskettu myös Tikkurilantien parannus Rälssitien ja Pytinkalliontien välillä. Parannukseen kuuluu jalankulun ja pyöräilyn väylä ja katuvihreää Tikkurilantien itäpuolelle, bussipysäkin sekä liikennevalot Perintötien risteykseen. Nämä kustantavat lähemmäs 500 000 euroa, mikä on liki kolmannes katujen rakentamiskustannuksista, jotka ovat yhteensä noin 1,7 miljoonaa euroa. Tämä on ensimmäisen vaiheen rakentamisen kustannusarvio, toiseen vaiheeseen tulee vielä ainakin Aerolankaaren rakentaminen. Leinonlammikko-nimisen EV-alueen kustannus kuuluu ratikan kokonaisuuteen.

Virkistys

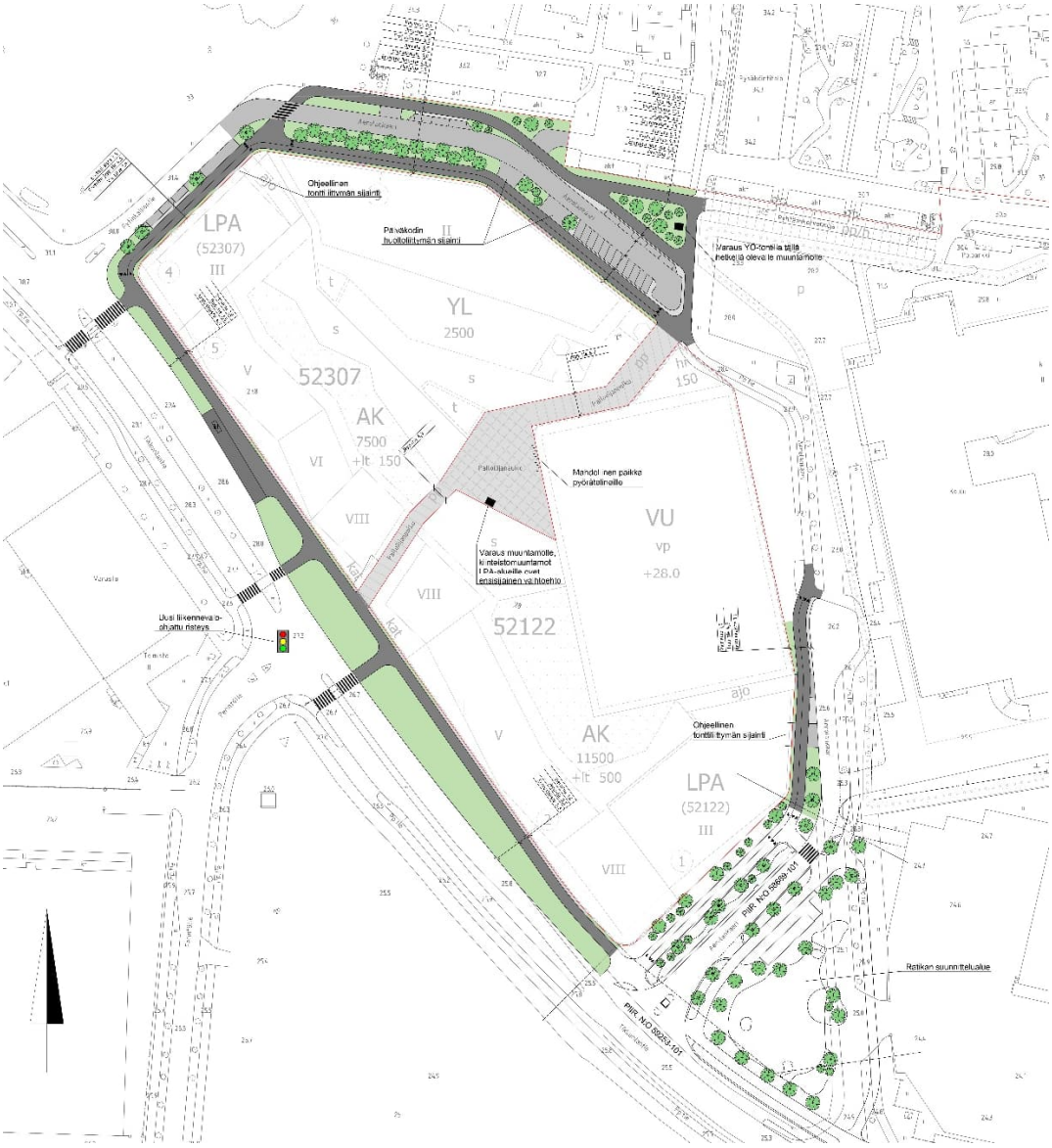
Kaavamuutoksella urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen (VU) pinta-ala lisääntyy 7 626 m^2. Alueelle on tarkoitus rakentaa tekonurmipintainen pallokenttä, jolle varatun alueen mitat ovat 71 x 100 m. Varsinainen pelialue on pienempi. Pallokentän viereen, tontille 52122-1 rakentuvan pysäköintilaitoksen katolle, toteutetaan julkinen liikuntapaikka. Pysäköintilaitokseen saa rakentaa myös urheilua ja liikuntaa palvelevia tiloja. Tämän lisäksi alueen liikunta- ja virkistyspalveluita täydentävät viereinen katuaukio sekä päiväkodin piha. Myöhemmässä vaiheessa tontille 52308-23 on tarkoitus sijoittaa peruskoulu välituntipihoineen. Yhdessä nämä ulkoalueet tarjoavat mahdollisuuden kehittää alueelle lähiliikuntapaikka, joka on monipuolinen, eri liikuntalajien harrastamisen, leikin ja pelailun eri-ikäisille mahdollistava alue.

Hanke tukee hyvin Veromiehen viherverkon kehittämisperiaatteita, joiden mukaan tiivistyvässä, kerrostaloasutukseen perustuvassa kaupungissa sekä julkiset että yksityiset ulkotilat, eli puistot, aukiot ja pihat toimivat elinympäristön jatkeena ja kaikki vihreä on arvokasta. Tonttien riittävä viherpinta-ala on varmistettu vihertehokkuuslaskelmalla.

Liikenne

Kaavamuutoksessa on huomioitu Vantaan ratikan kaavarunko, jossa on liikenteen osalta otettu kantaa mm. tie- ja katuverkon sekä pyöräliikenteen yhteystarpeisiin. Lisäksi on huomioitu Vantaan ratikan katusuunnitelmista tuleva muutostarve siirtää nykyisen Rälssitien risteyskohtaa Tikkurilantielle tultaessa sekä mahdollisesti myöhemmin tulevaisuudessa ajankohtaiseksi tulevan raitiotielinjauksen tilavaraus välillä Rälssitie – Aviabulevardi.

Uuden rakentamisen myötä alueelle tarvitaan uusia liikenneyhteyksiä sekä nykyisten yhteyksien kehittämistä. Ensimmäisen vaiheen liikennesuunnitteluratkaisuilla (kuva alla) liikenne toimii hyvin kaavamuutosalueen tarpeet huomioiden.



Kuva liikenteen yleissuunnitelman ensimmäisestä vaiheesta (Vantaan kaupunki)

Kaavassa on kuitenkin huomioitu kadulle riittävä tilavaraus Vantaan ratikan kaavarungon mukaisille loppuvaiheen liikenneyhteyksille.



Kuva liikenteen yleissuunnitelman toisesta vaiheesta (Vantaan kaupunki)

Jalankulku ja pyöräily

Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä on kehitetty alueen ympärillä ja keskellä on koillisen ja lounaan suuntaisesti kulkeva uusi yhteys alueen läpi, jonka keskivaiheella on aukiomainen tila. Tikkurilantien pohjoispuolella jkpp-tietä on jatkettu koko matkalle ja Perintötien risteykseen on suunniteltu uusi suojatieylityskohta. Pyhtäänkorvenkujalla jkpp-tiet on myös suunniteltu kadun molemmin puolin.

Tikkurilantien eteläpuolella tulee tulevaisuudessa kulkemaan Kivistön – Tikkurilan – Hakunilanbaana.

Joukkoliikenne

Suunnitteilla olevan Vantaan ratikan reitti välillä Lentoasema – Mellunmäki kulkee alueen vierestä Tikkurilantietä ja Rälssitietä pitkin. Lähin pysäkki on tulossa Rälssitielle lähelle Tikkurilantien risteystä, joten pysäkeille ei ole pitkä matka. Tulevaisuudessa on myös mahdollista, että Tikkurilantielle rakennetaan raitiotie välille Rälssitie – Aviabulevardi. Sen yleissuunnitelmassa pysäkit on

suunniteltu Robert Huberin tien itäpuolelle Tikkurilantielle.

Autoliikenne

Liikenteen yleissuunnitelman ensimmäisessä vaiheessa on lisätty erotuskaistalla olevia kadunvarsipysäköintipaikkoja sekä tarkistettu ajoyhteydet tonteille. Päiväkodin saattoliikenteelle on varattu 12 vinopysäköintipaikkaa Pyhtäänkorvenkujalta.

Toisessa vaiheessa autoliikenne on mahdollistettu Pyhtäänkorvenkujan ja Rälssikujan välille ja samalla on lisätty kadunvarsipysäköintipaikkoja.

Vesihuolto

Asemakaavan myötä alueelle tarvitaan uutta vesihuoltoa. Uusi vesihuolto tuodaan alueelle Rälssitieltä Tikkurilantien eteläpuolelta. Tarvittavat vesihuollon muutokset on esitetty Vantaan ratikan Rälssitien vesihuollon suunnitelmissa sekä kaavaa varten laadittavassa vesihuollon esisuunnitelmassa.

Asemakaavan myötä Rälssitien pohjoisosa tulee siirtymään ja levenemään. Ensimmäisessä vaiheessa ennen tien siirtoa kyseinen avo-oja on syytä tarkastaa ja tarvittaessa kunnostaa. Tien rakentamisen yhteydessä avo-oja joudutaan korvaamaan hulevesiviemärillä. Myös alueen sisäiselle raitille tulee hulevesiviemäri.

Rakennettavuus maaperän suhteen

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

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

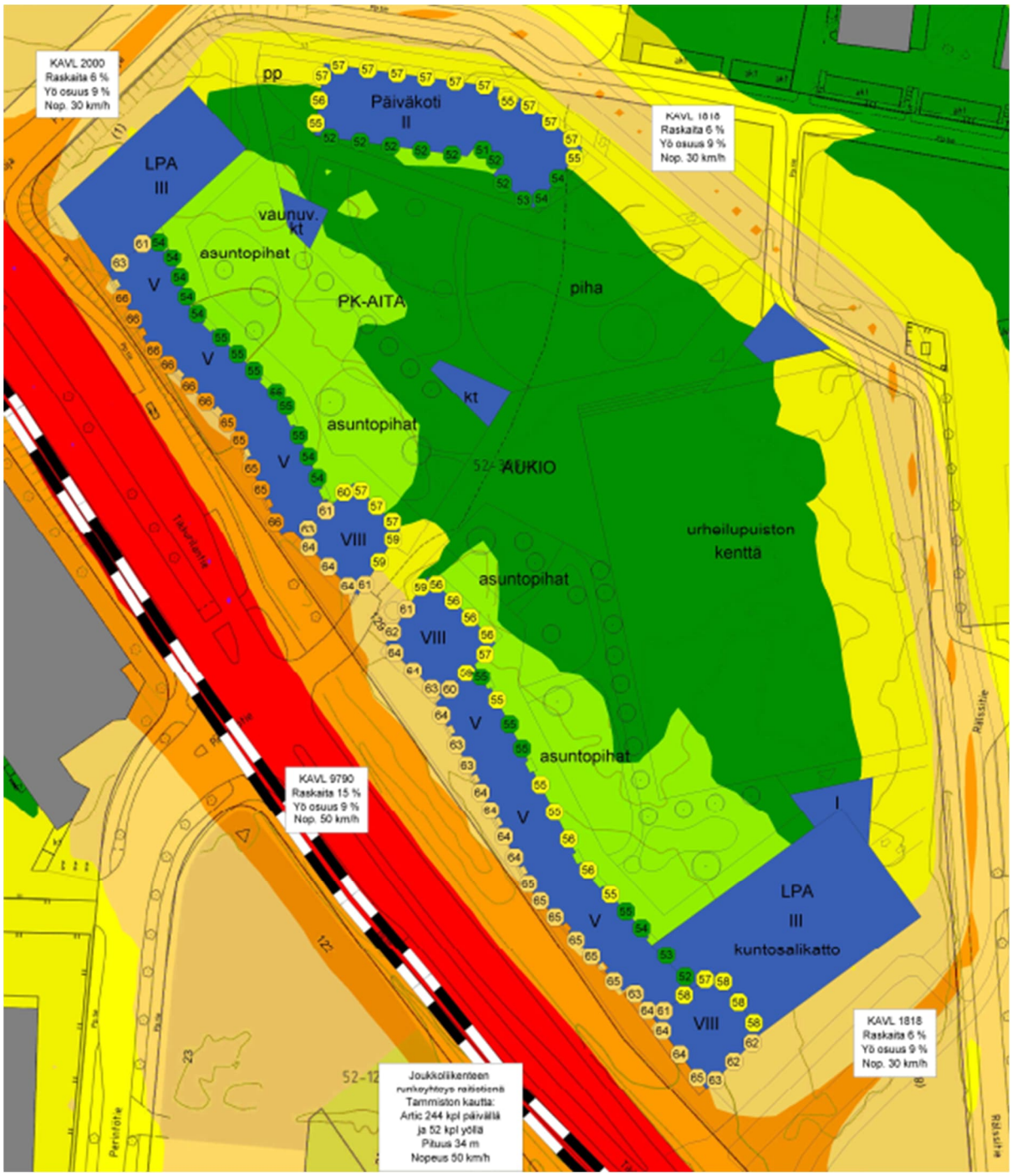
Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Ympäristöhäiriöt

Sitowise Oy on laatinut kaavan liitteeksi meluselvityksen (23.2.2023). Meluselvityksessä tarkasteltiin tie- ja raitiotieliikenteen aiheuttamat meluvaikutukset kaavaluonnoksen mukaisiin rakennuksiin ja oleskelualueille. Melutarkastelut laadittiin alueen rakentumisen eri vaiheille. Raitiotieliikenteen osalta on huomioitu suunniteltu Vantaan raitiorata sekä yleiskaavassa esitetty joukkoliikenteen runkoyhteys Tikkurilantietä pitkin. Selvityksessä on huomioitu myös lentoliikenteen aiheuttama melu.

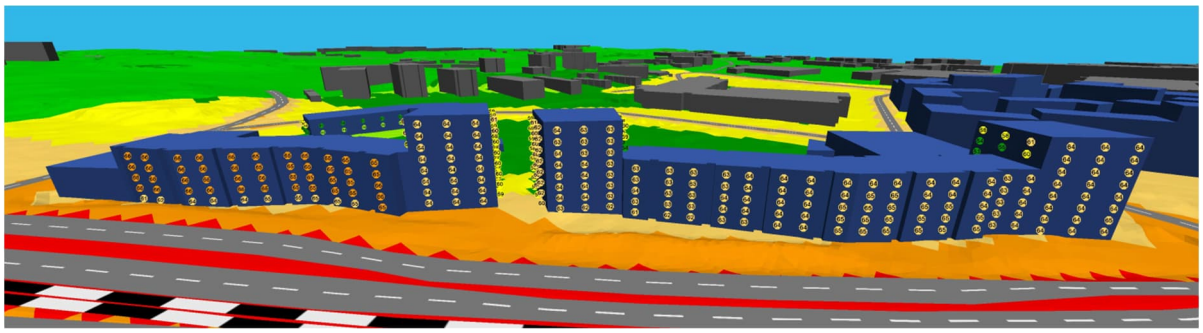
Asuinkorttelien on arvioitu rakentuvan kahdessa vaiheessa. Molemmissa vaiheissa kaikilla oleskelupihoilla saavutetaan sekä päiväajan ohjearvo 55 dB että yöajan ohjearvo 45 dB. Meluntorjuntaa oleskelupihojen suojaamiseksi ei näin ollen ole tarpeen esittää.

Päiväkodin osalta meluselvityksessä todettiin, että jos se rakennetaan alueelle ensimmäisenä, päiväkodin pihalla ylittyisi päiväajan ohjearvo 55 dB kauttaaltaan. Pohjoisen asuinkorttelin rakennuttua ohjearvo alittuu pihalla merkittäviltä osin ja tilanne paranee edelleen, kun eteläinenkin asuinkortteli on rakennettu. Näin ollen suositellaan, että päiväkodin piha otetaan käyttöön vasta, kun pohjoisempi asuinkortteli on rakentunut kattokorkeuteensa. Mikäli piha otettaisiin käyttöön ennen tätä, tulisi sen suojaksi osoittaa meluntorjuntaa päiväajan ohjearvon 55 dB saavuttamiseksi.



liikennemelun päiväajan keskiäänitasot kartalla

Julkisivuihin kohdistuvat keskiäänitasot ovat suurimpia Tikkurilantien myötäisillä asuinrakennusten julkisivuilla päiväaikaan 66 dB ja yöaikaan 59 dB. Pohjoisempi asuinkortteli sijaitsee lähempänä Tikkurilantietä ja näin ollen siellä Tikkurilantien myötäisillä julkisivuilla päiväajan keskiäänitaso on yli 65 dB. Tällä kohdalla osan asunnoista tulee avautua myös hiljaiselle puolelle ja parvekkeiden sijaan suositellaan viherhuoneita.



julkisivuun kohdistuva keskiäänitaso päivällä

Raitiotienaiheuttamat enimmäisäänitasot ovat suurimmillaan Tikkurilantien varrella vain 71 dB, joten niillä ei ole vaikutusta julkisivujen äänitasoerovaatimuksiin.

Lentomelun vuoksi alueella suositellaan sovellettavan kaikkien asuinrakennusten sekä päiväkodin julkisivujen äänitasoerovaatimuksena vähintään 32 dB ja toimitilarakennusten julkisivujen äänitasoerovaatimuksena vähintään 28 dB. Vaatimukset ovat riittäviä myös tie- ja raitiotieliikennemelua vastaan.

Parvekkeilla melutaso on +1...3 dB suurempi kuin julkisivuun kohdistuva melutaso, joten ohjearvo ylittyy parvekkeilla niillä julkisivuilla, joihin kohdistuu päivällä yli 52 dB melutaso tai yöllä yli 42 dB melutaso. Liikenteen aiheuttamien melutasojen ja lentomelun vuoksi alueen kaikki parvekkeet suositellaan lasitettavan.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakentamiselle varatulle korttelialueelle. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Metsiköt, joissa on havaittu tiltaltti ja mustapääkerttu, säilytetään osittain osana asuinkortteleiden pihoja.

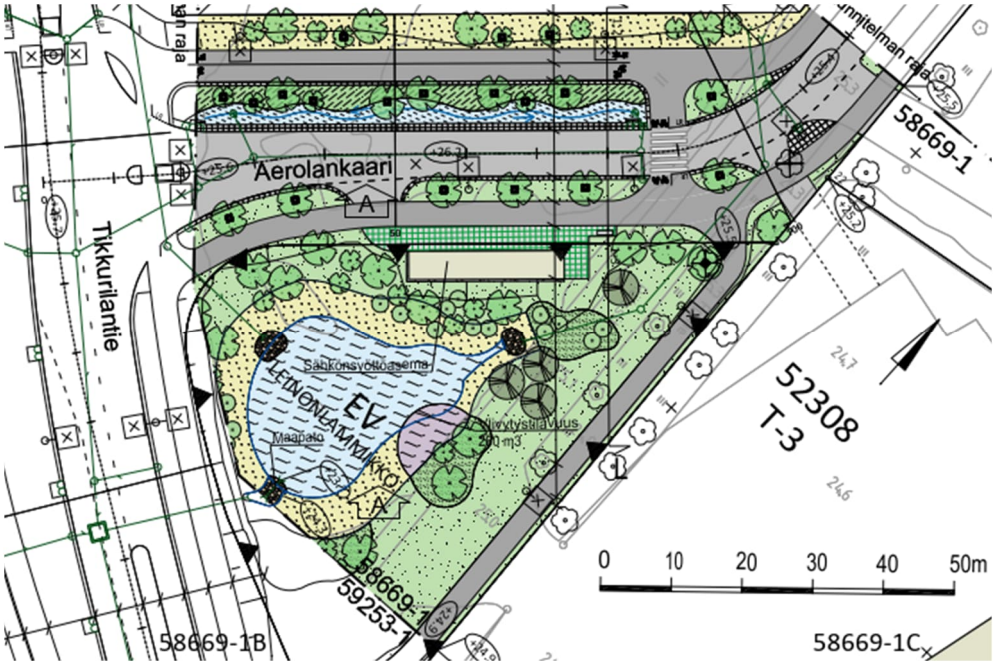
Sahapistiäinen

Kaava-alueella oleva sahapistiäisen (*Dolerus triplicatus*) elinalue häviää rakentamisen myötä. Elinaluetta ei ole mahdollista säilyttää, sillä uuden asuinkorttelin ja päiväkodin melusuojaus edellyttää rakennusmassojen sijoittamista Tikkurilantien varteen. Kaavatyön yhteydessä on selvitetty ekologista kompensaatiota, eli korvaavan elinympäristön rakentamista toiseen paikkaan. Sahapistiäisen uudeksi elinympäristöksi on löydetty kolme mahdollista aluetta: Leinonlammikko, Rälssipuisto ja Pytinojanpuisto. Nämä kaikki sijaitsevat nykyisen elinympäristön läheisyydessä ja niihin on suunniteltu hulevesiä viivyttäviä ojia tai lammikoita.

Sahapistiäisen säilymisen kannalta on tärkeintä toteuttaa lajille sopivaa elinympäristöä häviävän tilalle. Korvaavien elinympäristöjen olisi hyvä olla käytettävissä ennen nykyisen elinympäristön häviämistä. Uusien elinympäristöjen pitää olla aurinkoisia ja lämpimiä, mutta ei liian paahteisia paikkoja. Niissä on myös oltava vihvilöitä. Niitä voidaan myös siirtää sahapistiäisen nykyisestä elinympäristöstä. Paras aika vihvilän ja sitä ympäröivän maa-aineksen siirtämiseksi on kesäkuun alku, jolloin sahapistiäisen naaraat ovat jo munineet, mutta toukat eivät vielä ole kuoriutuneet. Itse sahapistiäistä ei kuitenkaan tarvitse siirtää, sillä se osaa itse lentää otolliseen paikkaan.

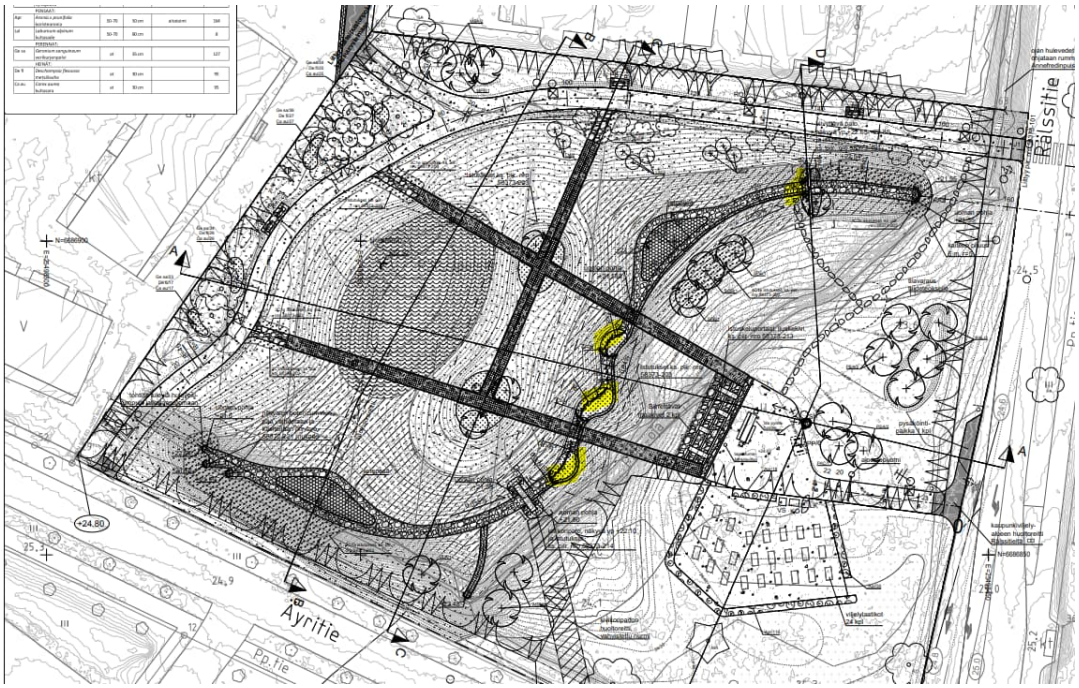
Leinonlammikko on uusi suojaviheralue, joka sisältyy kaava-alueeseen. Nykytilanteessa kaava-alueella on esiintynyt tulva-aikaan lammikoitumista, minkä vuoksi alueen eteläosaan on varattu suojaviheralue hulevesialtaineen, mikä säätelee tulvavesien virtaushuippuja. Kaavamääräysten mukaan *Alueelle tulee suunnitella ja rakentaa luonnonmukainen ja maapohjainen hulevesiallas, jossa on kosteikkokasvillisuutta*. Sahapistiäinen on huomioitu kaavassa seuraavilla määräyksillä: *Alueelle tulee suunnitella ja toteuttaa sahapistiäiselle (Dolerus triplicatus) soveltuvaa elinympäristöä.*

Hulevesialtaan rannoille tulee istuttaa jouhivihvilää ja/tai röyhyvihvilää. Tarkoituksena on toteuttaa hulevesialtaan reunoille loivat, aurinkoisen luiskat, joissa kosteikkokasvillisuus vaiheittuu hitaasti kosteaksi niityksi. Leinonlammikko on osa Vantaan ratikan kokonaisuutta ja sen tarkemmasta suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa ratikkahanke. Raitiotien rakentaminen voisi alkaa vuonna 2025, mutta sen vaiheistuksen aikataulu ei vielä ole tiedossa.

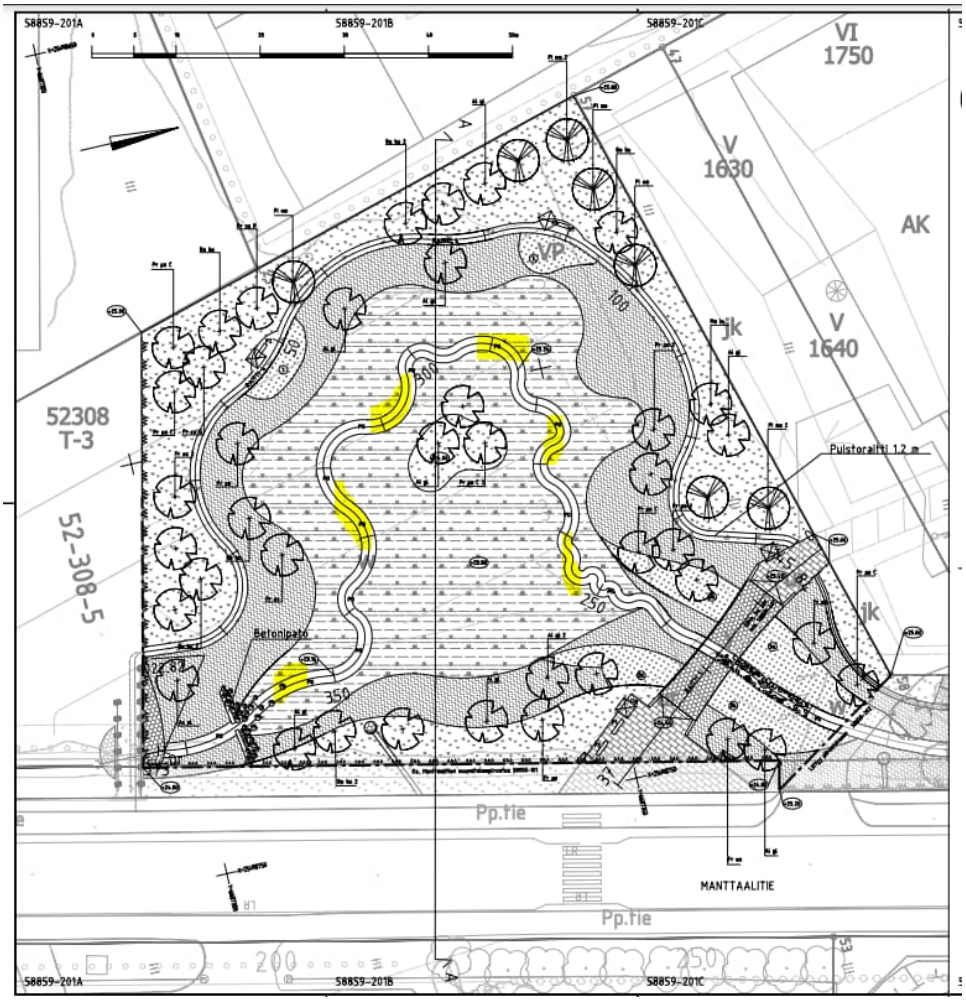


Leinonlammikko (ote katusuunnitelmasta)

Pytinojanpuisto ja Rälssipuisto on jo kaavoitettu puistoalueiksi ja niiden tarkempi suunnittelu on käynnissä. Molempiin puistoihin on suunniteltu hulevesien viivytysalueita, joiden toteutuksessa sahapistiäisen elinympäristön vaatimukset voidaan huomioida mm. istuttamalla vihvilää. Rälssipuiston rakentaminen on tarkoitus aloittaa vuonna 2024 ja Pytinojanpuiston rakentaminen vuonna 2025.



Ote Rälssipuiston puistosuunnitelmasta. Keltaisella on merkitty kohdat, joihin istutetaan vihvilää.



Ote Pytinojanpuiston puistosuunnitelmasta. Keltaisella merkitty kohdat, joihin istutetaan vihvilää.

Kaikki kolme uutta elinympäristöä pyritään toteuttamaan mahdollisimman pian. Uuden päiväkodin ja asuinkorttelin 52307 rakentamisella on kiire, eivätkä kompensaatiotoimet välttämättä ehdi valmistua, ennen sahapistiäisen nykyisen elinalueen häviämistä. Sahapistiäisen on kuitenkin arvioitu löytävän uudet elinympäristöt myöhemminkin.

Vesistöt ja vesitalous

Vettä läpäisemättömän pinnan määrä kasvaa kaavan toteuttamisen myötä. Odotettavissa on, että tontit tulevat olemaan pääosin vettä läpäisemätöntä pintaa, mikä korostaa hulevesien hallinnan tärkeyttä.

Hulevesien hallinnan tavoitteena on, että alueelta poistuvan virtaamahuipun suuruus ei kasva rakentamisen myötä. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Lisäksi Rälssitien ja Tikkurilantien kulmaukseen on suunniteltu hulevesien viivytysallasta alueellista viivytystä varten.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita, jos vain tontille saadaan näitä sovitettua. Huleveden käsittely on suunniteltava tontti- tai korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan vihertehokkuuslaskurin avulla sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10 minuuttia.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Nyt rakennettavat korttelit kuitenkin tiivistävät yleiskaavan mukaisesti olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Hanke tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä.

Suurin osa maaperän ja kasvillisuuden hiilinieluista ja -varastoista häviää, kun nuori puusto poistetaan alueen rakentumisen myötä. Piha-alueilla pyritään kuitenkin kaavamääräysten mukaisesti säilyttämään olemassa olevaa kasvillisuutta. Kaavassa määrätään kasvikatoista sekä asetetaan viher-tehokkuuden taso, jolla edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista ja voidaan lieventää tiiviistä rakentamisesta mahdollisesti aiheutuvaa lämpösaare-keilmiötä.

Kaavan liitteeksi on laadittu hiilineutraalisuusselvitys. Selvityksen mukaan kohteen hiilijalanjälkeen ja hiilikädenjälkeen voidaan vaikuttaa merkittävästi suunnitteluvalinnoilla kaavassa ja jatkosuunnittelussa. Erityisesti puurakentaminen parantaa hankkeen hiilikädenjälkeä ja sitä edellytetään kaavamääräyksellä. Kaavassa edellytetään uusiutuvan energian käyttöä. Liikenteen kestävyyteen vaikutetaan viihtyisillä ja saavutettavilla reiteillä, jotka kannustavat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöön sekä varaamalla sähköautoille latauspisteitä. Myös tontinluovutukseen liittyviä kilpailuehtoja on tutkittu ilmastovaikutusten näkökulmasta.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja lentoliikenteen aiheuttama melu sekä pilaantuneet maat on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Asemakaavassa muodostuva uusi katu sai nimen *Aerolankaari / Aerolabågen* ja urheilu- ja virkistyspalvelujen alue (VU) nimen *Aerolankenttä / Aerolaplanen*. Nämä nimet tulevat alueen nimestä Aerola (1955) ja se lentoyhtiön nimestä Aero O/Y (1923, nyt Finnair). Toinen uusi kadun osa, joka lähtee Tikkurilantieltä ja jatkuu tulevaisuudessa kohti Teknobulevardia, sai nimen *Pytinkalliontie / Pyttisbergsvägen* läheisen Pyttisberget-nimisen Kirkonkylän ja Veromiehenkylän välisen rajakallion mukaan. Tikkurilantien varteen muodostuva suojaviheralue (EV), johon tulee hulevesiallas, sai nimen *Leinonlammikko / Leinogölen* viereisellä tontilla toimineen Leinon valun mukaan (1960-luvulla Beran valimo). Uusien asuinkortteleiden välissä kulkeva kevyen liikenteen reitti sai nimen *Palloilijanpolku / Bollspelarstigen* ja pieni toriaukio nimen *Palloilijanaukio / Bollspelarplatsen* niiden viereen suunnitellun urheilukentän mukaan. Kaupunkisuunnittelulautakunnan nimistöryhmä hyväksyi uudet nimet 21.3.2023.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Vantaan kaupungin tavoitteena on toteuttaa korttelit 52307 ja 52122 mahdollisimman pian. Asuinkortteleista järjestetään tontinluovutuskilpailu. Kaava-alueelle suunnitellun päiväkodin on alustavasti tarkoitus valmistua vuonna 2025 ja pelikentän vuonna 2026. Päiväkodin käyttöönotto edellyttää liikennemelun torjuntaa rakentamalla korttelin 52307 asuinrakennukset samanaikaisesti. Kaava-alueelle suunniteltu uusi katuyhteys (Aerolankaari) voidaan toteuttaa vasta sen jälkeen, kun Varian toimipiste siirtyy tontilta 52308-23 ja nykyisten autopaikkojen määrää voidaan vähentää.

Kaavan viitesuunnitelmaan sisältyy laajempi kokonaissuunnitelma, jossa on tarkasteltu myös tontin 52308-3 kehittämistä urbaaniksi asuinkortteliksi sekä uutta katuyhteyttä korttelin 52308 läpi Manttaalitielle. Kyseiset muutokset edellyttävät asemakaavamuutosta, eivätkä sisälly tähän

kaavamuutokseen. Käyttötarkoituksen muutos tontilla 52308-3 ei vielä ole ajankohtainen, sillä liiketoiminnan kehittämiseksi tontille on myönnetty poikkeamislupa rakennuskiellosta. Uusi katuyhteys suunnitellaan ja toteutetaan samanaikaisesti tontin 52308-3 kehittämisen kanssa. Kadun suunnittelussa tulee huomioida myös peruskoulun tilavaraus tontilla 52308-23.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. Kaava perustuu konsulttina toimineen POOK Arkkitehtitoimisto Oy:n viitesuunnitelmaan.

POOK Arkkitehtitoimisto Oy:	Pentti Raiski	
WE3:	Sarianna Salminen	
Sitowise Oy:	Siru Parviainen	
	Johanna Toivonen	
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö		
Ilmarinen:	Tuula Kosonen	
	Ville Laurila	
Arkkitehtitoimisto Olla Oy:	Kari Selonen	
	Hanna Sunela	
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Merja Häsänen	aluearkkitehti, vs.
	Päivi Veijola	asemakaava-arkkitehti
	Agon Shala	asemakaava-arkkitehti
	Jonna Juusola	asemakaava-arkkitehti
	Vuokko Rova	kaavatekninen koordinaattori
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Kuntatekniikan keskus :	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Juuso Kauppinen	liikenneinsinööri
	Heidi Hellgren-Suomalainen	liikenneinsinööri
	Mikko Kettunen	alueinsinööri
	Sirpa Mäkilä	maisema-arkkitehti
	Ari Asikainen	suunnitteluinsinööri
Rakennusvalvonta:	Ifa Kytösaho	lupapäällikkö
	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
	Jarmo Honkanen	ympäristösuunnittelija
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Elisa Ranta	asumisasiain päällikkö
Kiinteistöt ja tilat:	Antti Pirhonen	projektijohtaja
Toimitilajohtaminen:	Eija Kivineva	toimitilajohtaja
	Laura Malinen	hankekehitysarkkitehti
	Heidi Kivistö	rakennuttaja-arkkitehti
Talous- ja hallintopalvelut:	Satu Turunen	palveluverkkoasiantuntija
	Hannu Haarala	palveluverkkoasiantuntija
Asiakaspalvelut ja suunnittelu:	Anu Jokela	liikuntapäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 24. päivänä lokakuuta 2023

Päivi Veijola
asemakaava-arkkitehti

Merja Häsänen
aluearkkitehti, vs.

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	**092 Vantaa**	**Täyttämispvm**	**18.04.2023**
Kaavan nimi	002519 Veromies 52 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	**20.06.2022**
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	**092002519**
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	**8,4619**	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	**8,4619**

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

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

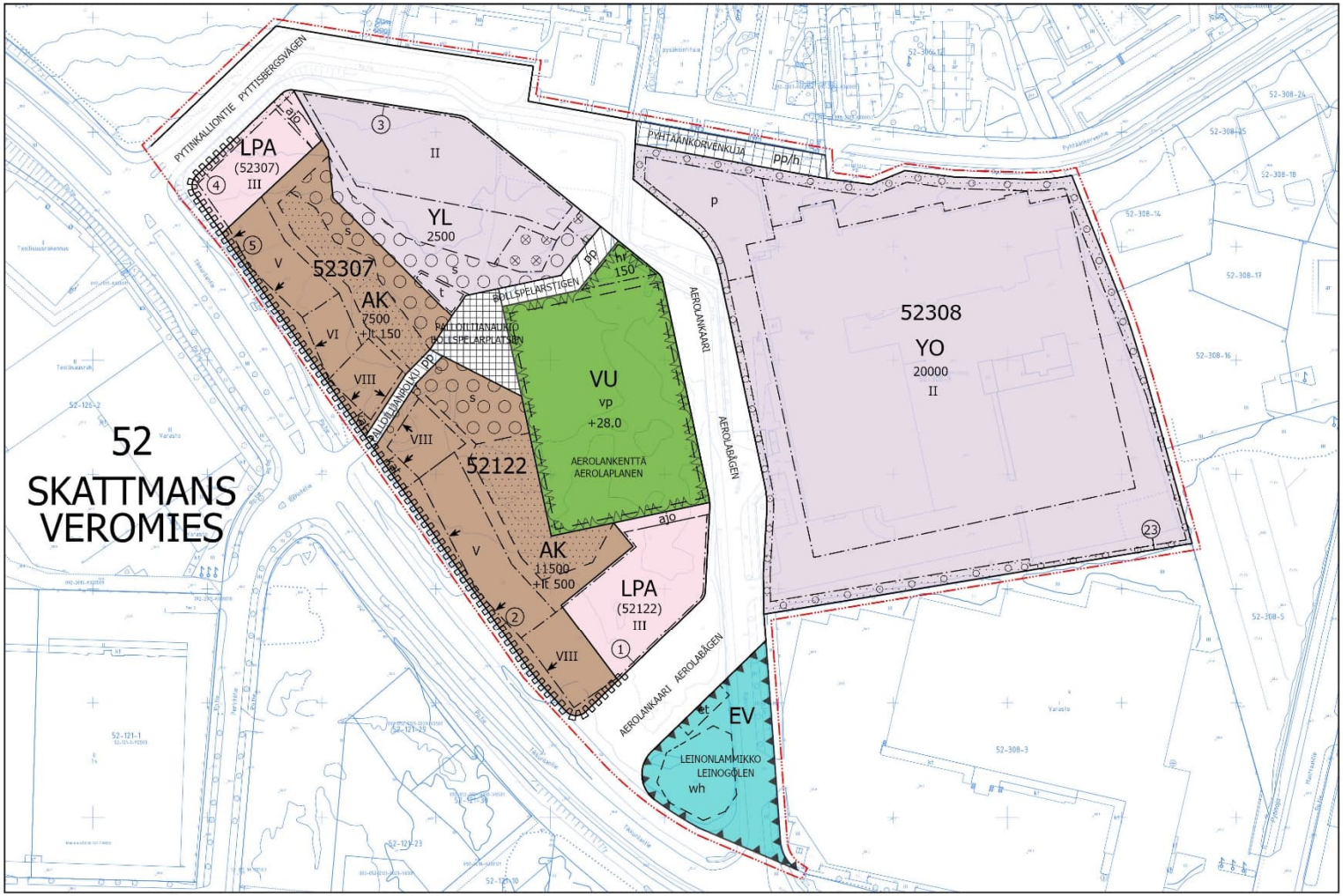
Aluevaraukset	**Pinta-ala [ha]**	**Pinta-ala [%]**	**Kerrosala [k-m²]**	**Tehokkuus [e]**	**Pinta-alan muut. [ha +/-]**	**Kerrosalan muut. [k-m² +/-]**
Yhteensä	**8,4619**	**100,0**	**42300**	**0,50**	**0,0000**	**-2673**
A yhteensä	1,3198	15,6	19650	1,49	1,3198	19650
P yhteensä						
Y yhteensä	3,8887	46,0	22500	0,58	0,5567	2508
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	0,0000		0		-4,1634	-24981
V yhteensä	0,7626	9,0	150	0,02	0,7626	150
R yhteensä						
L yhteensä	2,1581	25,5	0		1,1916	0
E yhteensä	0,3327	3,9	0		0,3327	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	**Pinta-ala [ha]**	**Pinta-ala [%]**	**Kerrosala [k-m²]**	**Pinta-alan muut. [ha +/-]**	**Kerrosalan muut. [k-m² +/-]**
Yhteensä					

Rakennussuojelu	**Suojellut rakennukset**		**Suojeltujen rakennusten muutos**	
	[lkm]	**[k-m²]**	**[lkm +/-]**	**[k-m² +/-]**
Yhteensä				

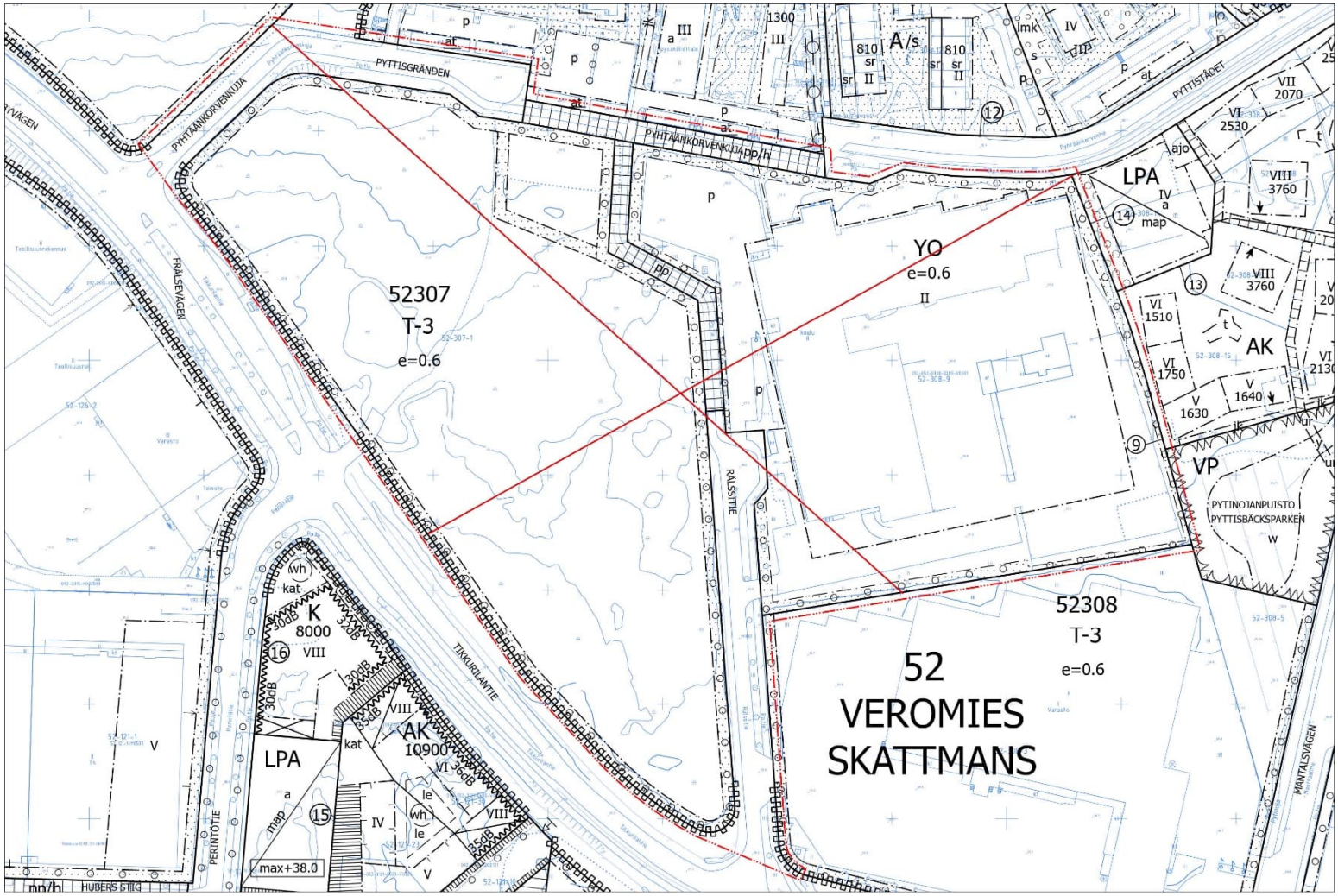
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**8,4619**	**100,0**	**42300**	**0,50**	**0,0000**	**-2673**
A yhteensä	1,3198	15,6	19650	1,49	1,3198	19650
AK	1,3198	100,0	19650	1,49	1,3198	19650
P yhteensä						
Y yhteensä	3,8887	46,0	22500	0,58	0,5567	2508
YL	0,6891	17,7	2500	0,36	0,6891	2500
YO	3,1996	82,3	20000	0,63	-0,1324	8
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	0,0000		0		-4,1634	-24981
T-3	0,0000		0		-4,1634	-24981
V yhteensä	0,7626	9,0	150	0,02	0,7626	150
VU	0,7626	100,0	150	0,02	0,7626	150
R yhteensä						
L yhteensä	2,1581	25,5	0		1,1916	0
Kadut	1,4546	67,4	0		0,7342	0
Katuauk./torit	0,0995	4,6	0		0,0995	0
Kev.liik.kadut	0,1666	7,7	0		-0,0795	0
LPA	0,4374	20,3	0		0,4374	0
E yhteensä	0,3327	3,9	0		0,3327	0
EV	0,3327	100,0	0		0,3327	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS 1:2000

0 50 100 200 m



POISTETTAVAT MERKINNÄT 1:2000

m
0 25 50 100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002519	Päiväys Datum 24.10.2023

Vantaan kaupunki

TIKKURILANTIE 129

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Vanda stad

DICKURSBYVÄGEN 129

Stadsdel 52, SKATTMANS

Asemakaavamuutos
Korttelit 52122, 52307 ja osa korttelia 52308 sekä katu-, tori-, virkistys- ja erityisalueet.

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 52122, 52307 och del av kvarteret 52308 samt gatu-, torg-, rekreations- och specialområden.

Tonttijako
Osa korttelia 52308.

Tomtindelning
Del av kvarteret 52308.

Tonttijaon muutos
Korttelit 52122, 52307 ja osa korttelia 52308.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 52122, 52307 och del av kvarteret 52308.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Yleistä

Alueen kaikkien rakennusten ja ympäristörakentamisen tulee muodostaa ehjä arkkitehtoninen kokonaisuus.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.

Kadun puoleiset korttelialueen sivut tulee rakentaa umpikorttelina, jossa rakennukset ovat koko matkalla kiinni toisissaan.

Tikkurilantien varressa tulee noin 20 metrin välein rakennuksen julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Tikkurilantien kulmaukset tulee toteuttaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja/tai ympäristörakentamisen keinoin.

Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.

Osa rakennusten käyttöenergiasta on toteutettava paikallisesti korttelialueella uusiutuvan energian keinoin.

Korttelin jätehuolto tulee järjestää keskitetysti. Jätetilat saa sijoittaa LPA-korttelialueelle.

Rakennusoikeus

Korttelissa 52307 asuinrakennusten kivijalkakerrokseen tulee rakentaa liiketilaa vähintään 100 k-m².

Korttelissa 52122 asuinrakennusten kivijalkakerrokseen tulee rakentaa liiketilaa vähintään 300 k-m².

Asukkaiden yhteistiloja ja varastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Kortteliin tulee rakentaa varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi asukkaiden yhteistiloja; kerho- ja harrastetiloja, talosaunoja, pesuloita ja kuivatustiloja vähintään se määrä, joka vastaa 2 %:a rakennusoikeudesta.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita.

Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Allmänt

Områdets alla byggnader och miljöbyggande ska bilda en hel arkitektonisk helhet.

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara urbant och högklassigt och genomförandet ska hålla en hög nivå.

Kvartersområdets sidor mot gatan ska byggas som ett slutet kvarter, där byggnaderna är fast i varandra på hela sträckan.

Vid Dickursbyvägen ska något vackert och intresseväckande placeras genom arkitektoniska medel eller miljöbyggande med cirka 20 meters mellanrum i byggnadsfasaden eller kanten av kvarteret, längs gångstråket.

Dickursbyvägens hörn ska byggas som en särskilt högklassig plats genom arkitektur, konst, belysning och/eller miljöbyggande.

Översiktsplanen för konst i Aviapolis ska iakttas i området.

En del av byggnadernas driftenergi ska produceras lokalt i kvartersområdet genom lösningar som bygger på förnybar energi.

Kvarterets avfallshantering ska ordnas centraliserat. Soprum får placeras i LPA-kvartersområdet.

Byggrätt

I kvarteret 52307 ska minst 100 m²-vy affärslokaler byggas i bostadshusens stenfotsvåning.

I kvarteret 52122 ska minst 300 m²-vy affärslokaler byggas i bostadshusens stenfotsvåning.

Gemensamma utrymmen för de boende och förråd får byggas utöver den byggrätt som anges i detaljplanen.

I kvarteret ska utöver den egentliga byggrätten byggas gemensamma utrymmen för de boende; klubb- och hobbyutrymmen, husbastur, tvättstugor och torkrum till minst en storlek som motsvarar 2 % av byggrätten.

Utöver den byggrätt som anges i detaljplanen får grönrum byggas.

På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Förutom den våningsyta som anvisats i detaljplanen får ett separat trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver det egentliga trapphuset.

Rakennukset

Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.

Asuinrakentamisessa tulee suosia puurakentamista ja julkisivujen tulee olla pääasiassa puuta.

Tikkurilantien korttelijulkisivujen on muodostuttava vähintään kolmen rakennuksen julkisivusta.

Rakennuksen pääsisäänkäynnit tulee sijoittaa kadun puolelle. Asuinrakennuksen porrashuoneen sisäänkäynti tulee sijoittaa myös pihan puolelle.

Liiketilojen tulee olla jaettavissa ja yhdistettävissä useampaan osaan, joihin jokaiseen on suora kulkuyhteys kadulta.

Asukkaiden yhteistilat tulee sijoittaa keskitetysti ja pääosin kivijalkakerrokseen.

Asukkaiden yhteiset saunatilat tulee sijoittaa rakennuksen ylimpään kerrokseen. Ne saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee liittyä oma ulko-oleskelutila.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.

Julkisivut

Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen ja värityksen tulee olla erilaisia eri rakennuksissa.

Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kallioihin.

Saman rakennuksen kerrosluvultaan erilaiset osat tulee käsitellä kuin ne olisivat erillisiä rakennuksia.

Rakennuksen kaupunkikuvallisesti tärkeissä, kadun puoleisissa ja kadulle näkyvissä julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumoja. Muilta osin elementtisaumat tulee häivyttää sauman sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla.

Piharakennusten ja -rakenteiden tulee sopia korttelin rakennusten arkkitehtuuriin.

Kivijalka

Katujulkisivuille tulee muodostaa avoin, toiminnallinen ja visuaalinen kivijalkakerros.

Kivijalkakerrosta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin, runsaalla aukotuksella, rakennusosilla ja valaistuksella.

Kadun varressa kivijalkakerroksen kerroskorkeuden tulee olla vähintään 4,5 m.

Kivijalkakerroksen tiloihin tulee olla suora kulkuyhteys ulkoa.

Katot

Asuinrakennuksissa tulee olla harja- tai kasvikatot.

Asuinrakennusten katoista ja siellä olevista tiloista tulee muodostaa kaupunkikuvallisesti näkyvä elementti.

Katoille sijoitettavat ilmanvaihtokonehuoneet, muut tekniset tilat ja energian tuotantoon tarkoitetut tekniset laitteet on suunniteltava osaksi rakennuksen kattomaisemaa ja arkkitehtuuria.

Parvekkeet

Jokaisessa asunnossa tulee olla parveke, terassi, piha tai viherhuone.

Kadun ja aukion puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä.

Ulokeparvekkeita sallitaan kadun ja aukion puolella vain yksittäisinä ja kaupunkikuvallisesti perusteltuina.

Maahan ulottuvia, rakennuksen rungon ulkopuolella olevia parvekkeen kannattajia ei sallita.

Pihat ja hulevedet

Korttelialueesta tulee laatia yhtenäinen pihasuunnitelma.

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Kadun tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun tai aukioon.

Byggnader

Byggnaderna ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.

I bostadsbyggandet ska man gynna byggande i trä och fasaderna ska huvudsakligen bestå av trä.

Dickursbyvägens kvartersfasader ska bildas av minst tre byggnadsfasader.

Byggnadens huvudentréer ska placeras mot gatan. Ingången till bostadshusets trapphus ska också placeras mot gården.

Affärslokalerna ska kunna delas upp och sammanslås till flera delar som alla har en direkt entré från gatan.

Gemensamma utrymmen för de boende ska placeras så att de huvudsakligen är koncentrerade till stenfotsvåningen.

Gemensamma bastuutrymmen för de boende ska placeras i byggnadens översta våning. De får placeras ovanför det högsta tillåtna våningstalet. I anslutning till de gemensamma bastuutrymmena ska det finnas ett eget utrymme för utevistelse.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp.

Fasader

Byggnadsfasadernas detaljer, gruppering av fönster och färgsättning ska variera i olika byggnader.

Byggnadernas färgsättning ska baseras på färgerna i områdets natur, som skogen och berghällarna.

Delar med olika våningstal i en och samma byggnad ska behandlas som om de vore separata byggnader.

Byggnadens stadsbildsmässigt viktiga fasader mot gatan och fasader som syns mot gatan får inte ha synliga elementfogar. Till övriga delar ska elementfogarna döljas genom fogens placering eller fasadens ytstruktur.

Gårdsbyggnader och -konstruktioner ska anpassa sig till arkitekturen i kvarterets byggnader.

Stenfot

Gatufasaderna ska bilda en öppen, funktionell och visuell stenfotsvåning.

Stensfotsvåningen ska framhävas med arkitektoniska medel, ett stort antal öppningar, byggnadsdelar och belysning.

Vid gatan ska stenfotsvåningens våningshöjd vara minst 4,5 m.

Stensfotsvåningens utrymmen ska ha en direkt förbindelse från utsidan.

Tak

Bostadshusen ska ha ås- eller gröntak.

Bostadshusens tak och utrymmena på taken ska bilda ett stadsbildsmässigt synligt element.

Ventilationsmaskinrum, övriga tekniska utrymmen och tekniska anordningar avsedda för energiproduktion som placeras på tak ska planeras som en del av byggnadens taklandskap och arkitektur.

Balkonger

Varje bostad ska ha en balkong, en terrass, en gård eller ett grönrum.

Balkongerna mot gatan och den öppna platsen ska i huvudsak vara indragna.

Endast enstaka utskjutande balkonger som är stadsbildsmässigt motiverade tillåts på gatans och den öppna platsen sida.

Balkongstöttor som når ända ner till marken och ligger utanför byggnadsstommen är inte tillåtna.

Gårdar och dagvatten

För kvartersområdet ska en enhetlig plan över gårdarna utarbetas.

Kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Grön-effektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Utrymmet mellan en byggnad som placeras vid en gata eller öppen plats och gatuområdet eller en öppen plats ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.

Korttelin piha-alue tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta. Pihan tulee olla pääosin maanvarainen.

Piha-alueen toteutuksessa tulee säilyttää kasvillisuutta ja pyrkiä ennallistamaan rakentamisen takia kaadettua kasvillisuutta.

Pihan toteutuksessa tulee hyödyntää alueelle ominaisia paikallisia lajivalintoja.

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla.

Istutettavien puiden taimien rungonympäryksen tulee olla vähintään 18 cm.

Korttelialueen yhteinen piha-alue tulee rajata pensasaidoilla ja/tai puilla.

Kulkureiteillä ja pysäköintialueella tulee käyttää läpäiseviä pinnoitteita. Asfaltointia saa käyttää ainoastaan ajoreiteillä.

Maantasokerroksen asunnoilla tulee olla omat pihat tai terassit.

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen.

Pihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja.

Melu ja ilmanlaatu

Asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoeron ΔLA tieliikenne-, raideliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Mikäli julkisivuun kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso, asuinhuoneiston tulee avautua myös julkisivulle, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutaso ohjearvo ei ylity.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) asunnossa ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raitioliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Kaikki parvekkeet tulee lasittaa.

Julkisivuille, joihin kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso ei suositella rakennettavan oleskeluparvekkeita. Viherhuoneet ovat sallittuja.

Tie-, raide- ja lentoliikenteen melu ei saa viherhuoneissa ylittää päiväajan keskiäänitasoa 45 dB.

Mikäli oleskeluparvekkeita rakennetaan, tulee ne lasittaa ja akustoida siten, että äänitasoero tie ja raideliikennettä vastaan on riittävä, jotta melun ohjearvotaso saavutetaan oleskeluparvekkeilla.

Asuinkortteleissa on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- ja raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 45 dB yöllä.

Kortteleiden vaiheittain rakentamisessa tulee huomioida keskeneräisten kortteleiden oleskelupihojen riittävä väliaikainen melusuojaus.

Rakennusten korvausilman ottopaikat tulee sijoittaa sisäpihan puolelle mahdollisimman korkealle.

Jos Tikkurilantielle korttelialueen viereen on rakennettu raitiotie, tulee kiinteistön asuinrakennusten suunnittelussa varmistaa, että asuinhuoneissa liikennetärinä vw,95 on enintään 0,30 mm/s sekä runkomelu Lprm enintään 35 dB.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikat

Polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa vähintään:

asuminen 2 pp / asunto
liiketilat 1 pp / 50 k-m²

Polkupyöräpaikoista vähintään 50 % tulee sijoittaa sateelta suojattuun ja lukittuun tilaan.

Kvarterets gårdsområde ska planeras och anläggas som en sammanhängande grönskande helhet oberoende av tomtindelningen. Gården ska huvudsakligen ligga i marknivå.

Vid anläggandet av gårdsområdet ska man bevara växtlighet och sträva efter att återställa växtlighet som fällts på grund av byggandet.

Vid anläggandet av gården ska lokala arter som är typiska för området väljas.

I gårdsområdet ska också högväxta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter.

Trädplantor som planteras ska ha en stam med en omkrets på minst 18 cm.

Kvartersområdets gemensamma gårdsområde ska avgränsas med häckar och/eller träd.

På färdvägar och i parkeringsområdet ska genomsläppliga ytbeläggningar användas. Asfaltering får användas endast på körvägar.

Markplansvåningens bostäder ska ha egna gårdar eller terrasser.

I kvartersområdet ska dagvattnet fördröjas. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas samt en plan för hanteringen av dagvattnet under arbetet. Dagvattenplanen ska godkännas av staden.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande.

På gården är det inte tillåtet att placera parkering eller lyftplatser som behövs för räddning.

Buller och luftkvalitet

Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik-, spårtrafik- och flygbuller i bostadshusens ytterhölje ska vara minst 32 dB.

Om fasaden exponeras för en medelljudnivå som överskrider 65 dB dagtid, ska lägenheten också öppna upp mot en fasad där riktvärdet för bullernivån dagtid i områden för utevistelse inte överskrids.

Bostädernas ventilation eller nedkylning ska ordnas så att trafikbullrets medelljudnivå (LAeq) i en bostad inte överskrider 30 dB på natten (kl. 22–7) eller att spårtrafikens återkommande tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) inte överskrider 45 dB.

Alla balkonger ska inglasas.

Byggande av balkonger för vistelse rekommenderas inte på fasader som exponeras för en medelljudnivå som överskrider 65 dB dagtid. Grönrum är tillåtna.

Buller från väg-, spår- och flygtrafik får inte överskrida medelljudnivån 45 dB dagtid i grönrum.

Om vistelsebalkonger byggs ska de inglasas och planeras akustiskt så att ljudnivåskillnaden mot väg- och spårtrafik är tillräcklig för att bullrets riktvärdesnivå ska uppnås på balkongerna.

I bostadskvarteren ska man med byggnadsdelar se till att väg- och spårtrafikbullrets medelljudnivå L(Aeq) i gårdsområden som är avsedda för vistelse inte överskrider 55 dB dagtid och 45 dB nattetid.

Vid etappvist byggande av kvarter ska man beakta att det temporära bullerskyddet är tillräckligt på de ofullbordade kvarterens vistelsegårdar.

Intagen för byggnadernas ersättningsluft ska placeras så högt upp som möjligt på innergårdens sida.

Om en spårväg har byggts på Dickursbyvägen intill kvartersområdet, ska det vid planeringen av fastighetens bostadshus säkerställas att trafikvibrationerna vw,95 i bostadsrummen uppgår till högst 0,30 mm/s och stombullret Lprm till högst 35 dB.

Parkering

Cykelplatser

Cykelplatser ska byggas till ett antal av minst:

boende 2 cp / bostad
affärslokaler 1 cp/50 m²-vy

Av cykelplatserna ska minst 50 % placeras i ett regnskyddat och låst utrymme.

	Piha-alueelle mahdollisesti rakennettavien polkupyörien säilytystilojen tulee noudattaa korttelialueen ympäristörakentamisen muotokieltä.	Utrymmen för cykelförvaring som eventuellt byggs på gårdsområdet ska anpassa sig till miljöbyggandets formspråk i kvartersområdet.
	Autopaikat	Bilplatser
	Korttelin 52307 autopaikat sijoitetaan LPA-tontille 52307-4.	Bilplatserna för kvarteret 52307 placeras på LPA-tomten i kvarteret 52307-4.
	Korttelin 52122 autopaikat sijoitetaan LPA-tontille 52122-1.	Bilplatserna för kvarteret 52122 placeras på LPA-tomten i kvarteret 52122-1.
	Autopaikkoja tulee rakentaa vähintään:	Bilplatser ska byggas till ett antal av minst:
	asuminen 1 ap / 110 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap / 2 asuntoa liiketilat 1 ap / 100 k-m²	boende 1 bp / 110 m²-vy, dock minst 1 bp / 2 bostäder affärslokaler 1 bp / 100 m²-vy
	Vierasautopaikkoja tulee rakentaa vähintään 1 vieraspaikka / 1 500 k-m².	Gästparkeringsplatser ska byggas till ett antal av minst 1 gp / 1 500 m²-vy.
	Korttelialueelle tulee osoittaa lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap / 5000 k-m² porraskäytävien läheisyyteen.	I kvartersområdet ska 1 bp / 5000 m²-vy anvisas i närheten av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemtjänstparkering.
YL	**Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för byggnader för offentlig närservice.**
	Yleistä Alueen kaikkien rakennusten ja ympäristörakentamisen tulee muodostaa ehjä arkkitehtoninen kokonaisuus.	**Allmänt** Alla byggnader och miljöbyggandet i området ska bilda en hel arkitektonisk helhet.
	Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.	Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara urbant och högklassigt och genomförandet ska hålla en hög nivå.
	Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.	Översiktsplanen för konst i Aviapolis ska iakttas i området.
	Osa rakennusten käyttöenergiasta on toteutettava paikallisesti korttelialueella uusiutuvan energian keinoin.	En del av byggnadernas driftenergi ska produceras lokalt i kvartersområdet genom lösningar som bygger på förnybar energi.
	Rakennukset	**Byggnader**
	Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.	Byggnaderna ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.
	Rakentamisessa tulee suosia puurakentamista ja julkisivujen tulee olla pääasiassa puuta.	I byggandet ska träbyggande favoriseras och fasaderna ska huvudsakligen bestå av trä.
	Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kallioihin.	Byggnadernas färgsättning ska baseras på färgerna i områdets natur, som skogen och berghällarna.
	Rakennuksissa tulee olla harja- tai kasvikatot.	Byggnaderna ska ha ås- eller gröntak.
	Piharakennusten ja -rakenteiden tulee sopia korttelin rakennusten arkkitehtuuriin.	Gårdsbyggnader och -konstruktioner ska anpassa sig till arkitekturen i kvarterets byggnader.
	Katoille sijoitettavat ilmanvaihtokonehuoneet, muut tekniset tilat ja energian tuotantoon tarkoitetut tekniset laitteet on suunniteltava osaksi rakennuksen kattomaisemaa ja arkkitehtuuria.	Ventilationsmaskinrum, övriga tekniska utrymmen och tekniska anordningar avsedda för energiproduktion som placeras på tak ska planeras som en del av byggnadens taklandskap och arkitektur.
	Melu	**Buller**
	Päiväkotirakennuksen ulkovaipan äänitasoeron ΔLA tieliikenne-, raideliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.	Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik-, spårtrafik- och flygbuller i daghemsbyggnadens ytterhölje ska vara minst 32 dB.
	Päiväkodin oleskeluun ja leikkiin käytettävillä piha-alueilla on rakennusosin huolehdittava siitä, ettei tie- ja raideliikennemelun keskiäänitaso L(Aeq) ylitä 55 dB päivällä.	På daghemmets gårdsområden som används för vistelse och lek ska man genom byggnadsdelar se till att väg- och spårtrafikbullrets medelljudnivå L(Aeq) inte överstiger 55 dB på dagen.
	Kortteleiden vaiheittain rakentamisessa tulee huomioida päiväkodin oleskeluun ja leikkiin käytettävien piha-alueiden riittävä väliaikainen melusuojaus.	Vid byggande av kvarter i etapper ska man beakta att det finns ett tillräckligt tillfälligt bullerskydd i daghemmets gårdsområden som används för vistelse och lek.
	Jos Tikkurilantielle korttelin 52307 viereen on rakennettu raitiotie, tulee päiväkodin varhaisopetus- sekä lepotilojen suunnittelussa varmistaa, että asuinhuoneissa liikennetärinä vw,95 on enintään 0,30 mm/s sekä runkomelu Lprm enintään 35 dB.	Om en spårväg har byggts på Dickursbyvägen intill kvartersområdet 52307, ska det vid planeringen av daghemmets utrymmen för småbarnspedagogik och vila säkerställas att trafikvibrationerna vw,95 i bostadsrummen uppgår till högst 0,30 mm/s och stombullret Lprm till högst 35 dB.
	Pihat ja hulevesi	**Gårdar och dagvatten**
	Korttelialueen vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.	Kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Grönеffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.
	Kadun tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun tai aukioon.	Utrymmet mellan en byggnad som placeras vid en gata eller öppen plats och gatuområdet eller en öppen plats ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.
	Piha-alueen toteutuksessa tulee säilyttää kasvillisuutta ja pyrkiä ennallistamaan rakentamisen takia kaadettua kasvillisuutta.	Vid anläggandet av gårdsområdet ska man bevara växtlighet och sträva efter att återställa växtlighet som fällts på grund av byggandet.

	Pihan toteutuksessa tulee hyödyntää alueelle ominaisia paikallisia lajivalintoja.	Vid anläggandet av gården ska lokala arter som är typiska för området väljas.
	Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla.	I gårdsområdet ska också högväxta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter.
	Istutettavien puiden taimien rungonympäryksen tulee olla vähintään 18 cm.	Trädplantor som planteras ska ha en stam med en omkrets på minst 18 cm.
	Kulkureiteillä tulee käyttää läpäiseviä pinnoitteita. Asfaltointia saa käyttää ainoastaan ajoreiteillä.	På färdvägar ska genomsläppliga ytbeläggningar användas. Asfaltering får användas endast på körvägar.
	Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.	I kvartersområdet ska dagvattnet fördröjas. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas samt en plan för hanteringen av dagvattnet under arbetet. Dagvattenplanen ska godkännas av staden.
	Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen.	Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande.
	Pihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä.	Parkering får inte placeras på gården.
	Huoltopiha tulee järjestää siten, ettei se korostu kaupunkikuvassa.	Servicegården ska anläggas så att den inte framhävs i stadsbilden.
	Pysäköinti	**Parkering**
	Korttelialueen toiminnoille tulee osoittaa vähintään 24 autopaikkaa.	Minst 24 bilplatser ska anvisas för kvartersområdets funktioner.
	Henkilökunnan autopaikat sijoitetaan korttelin 52307 LPA-alueelle.	Personalens bilplatser placeras i LPA-området i kvarteret 52307.
	Saattoliikenteen autopaikat saa osoittaa kadulle.	Bilplatser för avlämnings- och hämtningstrafik får anvisas på gatan.
	Tontille saa sijoittaa sähköauton latauspisteen.	En laddningspunkt för elbilar får placeras på tomten.
	Polkupyöräpaikkoja on toteutettava vähintään 25 kappaletta.	Minst 25 cykelplatser ska byggas.
	Polkupyöräpaikkojen tulee sijaita katoksessa tai säältä suojatussa tilassa.	Cykelplatserna ska ligga under en takkonstruktion eller i ett väderskyddat utrymme.
YO	**Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för undervisningsbyggnader.**
	Tontille saa rakentaa aidatun ajoharjoittelualueen sekä autojen pesulan.	På tomten får ett inhägnat område för övningskörning samt en biltvätt byggas.
	Koulurakennuksen laajennus tulee toteuttaa siten, että se arkkitehtuuriltaan soveltuu tontilla olevaan rakennukseen.	Utbyggnaden av skolbyggnaden ska genomföras så att den till sin arkitektur lämpar sig för den byggnad som finns på tomten.
	Avovarastointi kielletty.	Öppen lagring är förbjuden.
	Toimistotilojen ja vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden lentomelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot flygbuller ska i kontorslokalers och motsvarande arbetsutrymmens ytterhölje vara minst 30 dB.
	Koulurakennuksen ulkovaipan sekä muiden vastaavien tilojen äänitasoeron ΔLA tieliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.	Ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik- och flygbuller ska vara minst 32 dB i skolbyggnadens ytterhölje och andra motsvarande lokaler.
	Oleskelu-, jäte- ja polkupyöräkatoksia saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi ja ne saavat sijoittua myös rakennusalan alkupuolelle.	Vistelse-, avfalls- och cykeltak får byggas utöver byggrätten och de får också placeras utanför byggnadsytan.
	Korttelialueelle tulee osoittaa vähintään 30 autopaikkaa.	Minst 30 bilplatser ska anvisas för kvartersområdet.
	Autopaikkoja saa sijoittaa p-merkinnällä varustetun alueen lisäksi rakennusalan ulkopuolelle.	Förutom i det område som försetts med p-märkning får bilplatser placeras utanför byggnadsytan.
	Alueelle saa sijoittaa muuntamon.	I området får en transformatorstation placeras.
VU	**Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.**	**Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.**
	Pallokenttä tulee aidata ja maisemoida viherrakentamisen keinoin alueen ympäristöarvoja vaalien.	Bollplanen ska inhägnas och anpassas till landskapet genom grönbyggande så att områdets miljövärden värnas.
	Aidan viereen tulee istuttaa köynnöksiä vähintään 50 % aidan ympärysmitasta.	Intill inhägnaden ska klätterväxter planteras längs minst 50 % av inhägnadens omkrets.
	Pallokentän ja katualueen tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun tai aukioon.	Utrymmet mellan bollplanen och gatuområdet ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.
LPA	**Autopaikkojen korttelialue**	**Kvartersområde för bilplatser**
	Yleistä	**Allmänt**
	Alueen kaikkien rakennusten ja ympäristörakentamisen tulee muodostaa ehjä arkkitehtoninen kokonaisuus.	Alla byggnader och miljöbyggandet i området ska bilda en hel arkitektonisk helhet.
	Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.	Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara urbant och högklassigt och genomförandet ska hålla en hög nivå.
	Alueelle saa sijoittaa myös yleistä pysäköintiä.	I området får också allmän parkering placeras.

Alueelle saa sijoittaa muuntamon. Muuntamon vaatima tekninen tila tulee huomioida rakennussuunnittelussa.	I området får en transformatorstation placeras. Det tekniska utrymme som krävs av transformatorstationen ska beaktas i byggnadsplaneringen.
Pysäköintilaitokseen saa sijoittaa asukkaiden yhteistiloja, kuten polkupyörän säilytys- ja huoltotiloja, sekä kortteleiden 52307 ja 52122 jäte- ja teknisiä tiloja.	I parkeringsanläggningarna får gemensamma utrymmen för de boende placeras, som utrymmen för förvaring och underhåll av cyklar, samt avfalls- och tekniska utrymmen för kvarteren 52307 och 52122.
Tontille 52122-1 saa rakentaa urheilua ja liikuntaa palvelevia tiloja enintään 250 k-m².	På tomt 52122-1 får högst 250 m²-vy utrymmen byggas för idrott och motion.
Tontille 52122-1 saa rakentaa Aerolankentän huoltoyhteyden ja huoltoa palvelevia tiloja.	På tomt 52122-1 får en serviceförbindelse till Aerolaplanen och utrymmen som betjänar service byggas.
Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.	Översiktsplanen för konst i Aviapolis ska iakttas i området.
Rakennukset	**Byggnader**
Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.	Byggnaderna ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.
Rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen luonnon väreihin, kuten metsään ja kallioihin.	Byggnadernas färgsättning ska baseras på färgerna i områdets natur, som skogen och berghällarna.
Pysäköintilaitoksen tulee liittyä arkkitehtuuriltaan ja julkisivujen laatutasoltaan korttelin muihin rakennuksiin.	Parkeringsanläggningen ska till sin arkitektur och fasadernas kvalitetsnivå anknyta till kvarterets övriga byggnader.
Julkisivujen mahdolliset elementtisaumat tulee häivyttää arkkitehtuurin keinoin ja julkisivujen tulee antaa paikalla tehdyn julkisivun vaikutelma.	Eventuella elementfogar ska döljas med arkitektoniska medel och fasaderna ska ge intrycket av att vara fasader som är byggda på plats.
Pysäköintilaitoksen julkisivuista osa tulee toteuttaa kasvijulkisivuina.	En del av parkeringsanläggningens fasader ska byggas som gröna fasader.
Pysäköintilaitoksen kivijalassa julkisivun tulee olla läpinäkymätön ja arkkitehtuuriltaan mielenkiintoinen.	I parkeringsanläggningens stenfot ska fasaden vara ogenomskinlig och intresseväckande till sin arkitektur.
Pysäköintilaitoksen ylin kerros tulee kattaa.	Parkeringsanläggningens översta våning ska övertäckas.
Katoille sijoitettavat energian tuotantoon tarkoitetut tekniset laitteet ja varusteet on suunniteltava osaksi rakennuksen kattomaisemaa ja arkkitehtuuria.	Tekniska anordningar och utrustning avsedd för energiproduktion som placeras på tak ska planeras som en del av byggnadens taklandskap och arkitektur.
Pysäköintilaitoksen kattopinta-alasta tulee vähintään 60 % olla niittykattoa ja/tai asukkaita/julkista oleskelua ja liikuntaa palvelevia toimintoja.	Av parkeringsanläggningens takyta ska minst 60 % bestå av ängstak och/eller funktioner som betjänar de boende/allmän vistelse och motion.
Tontilla 52122-1 pysäköintilaitoksen katolle tulee rakentaa julkinen liikuntapaikka.	På tomt 52122-1 ska en offentlig motionsplats anläggas på parkeringsanläggningens tak.
Pihat ja hulevesi	**Gårdar och dagvatten**
Korttelialueesta tulee laatia yhtenäinen pihasuunnitelma.	För kvartersområdet ska en enhetlig plan över gårdarna utarbetas.
Korttelialueen vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,6 ja/tai jyvitettynä niiden kortteleiden kesken, joiden autopaikat sijaitsevat kyseisellä korttelialueella.	Kvartersområdet gröneffektivitet ska vara minst 0,6 och/eller graderad mellan de kvarter där kvartersområdets bilplatser finns.
Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.	Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.
Kadun varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun.	Utrymmet mellan byggnaden som placeras vid gatan och gatuområdet ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt.
Asuinkortteleiden pihaa rajaavilla pysäköintilaitoksen julkisivuilla tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia puita ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä muut tarvittavat rakenteet.	Parkeringsanläggningens fasader som avgränsar bostadskvarterens gård ska förses med klätterväxter och/eller smala träd och för dem ska ett tillräckligt växtunderlag och andra nödvändiga konstruktioner reserveras.
Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.	I kvartersområdet ska dagvatten fördröjas. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas samt en plan för hanteringen av dagvattnet under arbetet. Dagvattenplanen ska godkännas av staden.
Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen.	Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande.
Hiilineutraalisuus	**Klimatneutralitet**
Pysäköintilaitoksessa vähintään 10 % autopaikoista tulee varustaa sähköauton latauspisteillä.	I parkeringsanläggningen ska minst 10 % av bilplatserna förses med laddningspunkter för elbilar.
Rakentamisessa tulee käyttää hiilijalanjälkeltään vähäpäästöisiä materiaaleja. Julkisivujen päämateriaalien tulee olla pitkäikäisiä ja kierrätettäviä.	I byggandet ska man använda material som till sitt koldioxidavtryck ger låga utsläpp. Fasadernas huvudmaterial ska vara varaktiga och återvinningsbara.
EV **Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
Alueelle tulee suunnitella ja rakentaa luonnonmukainen ja maapohjainen hulevesiallas, jossa on kosteikkokasvillisuutta.	I området ska en naturenlig dagvattenbassäng med markunderlag och våtmarksvegetation planeras och byggas.
Alueelle tulee suunnitella ja toteuttaa sahapistiäiselle (Dolerus triplicatus) soveltuvaa elinympäristöä. Hulevesialtaan rannoille tulee istuttaa jouhivihvilää ja/tai röyhyvihvilää.	En livsmiljö som lämpar sig för växtstekeln (Dolerus triplicatus) ska planeras och skapas i området. På dagvattenbassängens stränder ska trådtåg och/eller veketåg planteras.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
③	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
52307	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
AEROLANKAARI	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
2500	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
7500+lt 150	**Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa asuntokerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku liike- ja toimistohuoneistojen kerrosalan neliömetrimäärän.**	**Talserie, där den första siffran anger antalet kvadratmeter bostadsvåningsyta och den andra siffran antalet kvadratmeter våningsyta för kontors- och affärslokaler.**
VI	**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.**
+28.0	**Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.**	**Ungefärlig markhöjd.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
hr	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa huoltorakennuksen.**	**Byggnadsyta där servicebyggnad får placeras.**
t	**Ohjeellinen talousrakennuksen rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för ekonomibyggnad.**
et	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.** Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** Området är reserverat för en elförsörjningsstation. Byggnaden/byggen och konstruktioner ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa in i stadsbilden. Tekniska anordningar ska anpassas till landskapet.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**
vp	**Ohjeellinen pallokenttä.**	**Riktgivande bollplan.**
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Ohjeellinen istutettava alueen osa.	**Riktgivande del av område som skall planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
s	**Ohjeellinen alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.**	**Riktgivande del av område där trädbeståndet ska skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.**
	Alueen osa, jolla sijaitsee arvokkaita, suojeltavia puita. Ainoastaan maisemanhoidolliset toimenpiteet ovat alueella sallittuja.	**Områdesdel där det finns värdefulla träd som ska skyddas. Endast landskapsvårdande åtgärder tillåts i området.**
kat	**Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue.** Alue tulee suunnitella laadukkaaksi ja viihtyisäksi julkiseksi ulkotilaksi. Alueella tulee olla istutuksia ja oleskelupaikka.	**Område som byggs som ett enhetligt stadsrum.** Området ska planeras som ett högklassigt och trivsamt offentligt uterum. Planteringar och en vistelseplats ska finnas i området.

	Katu.	**Gata.**
	Katuaukio/tori.	**Öppen plats/torg.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
pp/h	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik ärtillåten.**
ajo	**Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.**	**Riktgivande körförbindelse inom området.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
(52307)	**Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.**	**Siffrorna inom parentesen anger de kvarter vilkas bilplatser får förläggas till området.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar 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.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002519
Asuinkortteli ja päiväkoti Tikkurilantie 129
LAUSUNNOT JA VASTINEET
Asemakaavoitus MHÄ, PVE **kala 24.10.2023**

Kaupunkiympäristölautakunta oikeutti 6.6.2023 asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **nro 002519** / **Asuinkortteli ja päiväkoti Tikkurilantie 129**. Lausuntoja pyydettiin 9 kpl ja saatiin 7 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 15.6.2023 Telia Finland Oyj	Telialla on tietoliikennekaapeleita suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella. Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.	Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.
NRO 2, 19.6.2023 DNA Oyj	DNA:lla ei ole lausuttavaa.	Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.
NRO 3, 30.6.2023 Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Lausunnon antajat haluavat, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimusten mukaisesti. Asemakaavan kortteleihin LPA 52307, LPA 52122 ja YO 52308 tulee mahdollistaa muuntamon sijoittaminen. LPA osalta kaavamääräyksiin tulisi lisätä "*Muuntamon vaatima tekninen tila tulee ottaa huomioon rakennussuunnittelussa*" tai	Asemakaavaan on lisätty LPA-tontteja koskeva määräys: *Alueelle saa sijoittaa muuntamon. Muuntamon vaatima tekninen tila tulee huomioida rakennussuunnittelussa.*

	vastaava kirjaus millä osoitetaan muuntamon tilatarpeen huomiointi LPA korttelialueille.	
NRO 4, 24.7.2023 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)	Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä on rakennettua vesihuollon jakelu- ja keräilyverkostoa, ja melko lähellä suunnittelualuetta Manttaalitiellä myös hiljattain valmistunut runkovesijohto ja runkoviemäri. Nykyinen verkosto palvelee jatkossakin, mutta muutoksen myötä alueelle edellytetään myös vesihuollon uudisrakentamista. Kaavaselostuksen mukaan tarvittavat vesihuollon muutokset on esitetty Vantaan ratikan Rälssitien vesihuollon suunnitelmissa sekä kaavaa varten laadittavassa vesihuollon esisuunnitelmassa. Kumpaakaan suunnitelmaa ei ole esitetty kaavaselostuksen yhteydessä. Kaavaselostuksessa ei ole myöskään esitetty vesihuollon uudisrakentamisen alustavia kustannuksia. Asemakaavamuutos ei edellytä vesihuollon siirtämistä eikä johtokujien merkitsemistä kaavakarttaan.	Kaupunki ei enää esitä kaavamateriaaleissa vesihuollon suunnitelmia, vaan vesihuollon suunnitelmat toimitetaan erikseen HSY:lle nähtäväksi ja hyväksyttäväksi.
NRO 5, 15.8.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Asemakaavaselostuksessa mainitaan, että Aerola sijaitsee maisemallisesti suojaisassa paikassa, eikä uudisrakentaminen peitä sen näkyvyyttä. Uudisrakentaminen ei myöskään näy merkittävästi Aerolan tontilta. Näin ollen vaikutus kulttuurihistoriallisesti merkittävään Aerolan rakennuskokonaisuuteen on vähäinen. Alueen ympäristöarvoja on huomioitu asemakaavassa antamalla arkkitehtuurin laatuun liittyviä määräyksiä niin	Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.

	uudisrakentamiseen kuin pihamaiden käsittelyyn. Näin ollen museolla ei ole huomautettavaa asemakaavamuutoksesta.	
NRO 6, 18.8.2023 Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)	Kaavaratkaisussa on huomioitu hyvin ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen näkökulmia ja ratkaisun ilmastovaikutukset on arvioitu asianmukaisesti erillisellä hiilineutraaliusselvityksellä. Selvitys sisältää ansiokkaasti vaikutusten tehokkaita hillintäkeinoja, mutta keskittyy hyvien puolien esiintuomiseen. ELY-keskus katsoo, että kaavaratkaisun keskeiset ilmastovaikutukset, kuten sen aiheuttama metsäkato, tulee vielä sisällyttää kaavaselostukseen, jossa vaikutusten kuvaus on nyt puutteellinen. Arvioinnin puutteena on, että kaavaratkaisun vaikutuksia metsän ja maaperän hiilensidontakyvyn ei ole tuotu selkeästi esiin. Vaikka rakentamisen suuret päästöt yhdessä metsäkadon kanssa aiheuttavat haasteita ilmastotavoitteiden saavuttamiselle, voidaan kaavamääräyksillä tukea ja edistää kestävyyttä, kuten kyseisessä kaavaratkaisussa on tehty. Kyseiseen kaavaratkaisuun on ansiokkaasti sisällytetty ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista koskevia kaavamääräysiä. Hiilineutraaliusselvityksessä mainittua kaavalle asetettua tavoitetta A-energialuokasta asuintaloille, ei ole kuitenkaan sisällytetty kaavamääräyksiin. Myös rakentamisen hiilijalanjälkeä voidaan ohjata kaavamääräyksin.	Asemakaavan selostusta on täydennetty rakentamisen aiheuttaman metsäkadon ja maaperän hiilensidontakyvyn osalta. Tavoite asuintalojen A-energialuokasta huomioidaan tontinluovutuksessa, minkä vuoksi sitä ei ole kirjattu kaavamääräyksiin. Asemakaavan melumääräyksiä on täydennetty ELY-keskuksen lausunnon perusteella. Kaavamääräyksen mukaan asuinhuoneistojen tulee avautua myös julkisivulle, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutaso ohjearvo ei ylity. Lisäksi julkisivuille, joihin kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso, ei suositella rakennettavan oleskeluparvekkeita. Viherhuoneet ovat sallittuja. Mahdolliset oleskeluparvekkeet tulee ne lasittaa ja akustoida siten, että melun ohjearvotaso saavutetaan. Tikkurilantielle kaava-alueen viereen suunniteltu ratikkalinja ei ole osa käynnissä olevaa Vantaan ratikka -hanketta, vaan ratikan yleissuunnitelmassa (2019) tutkittu mahdollinen raitiotievaraus Tikkurilantieltä Aviabulevardille. Tämän mahdollisen ratikkayhteyden rakentamisesta ei ole olemassa tarkempaa hankesuunnitelmaa ja sen toteutuminen on epävarmaa. Todennäköisesti asemakaavamuutoksen mukaiset korttelit rakentuvat alueelle ensin, jolloin myöhemmin alueelle rakennettavan raitiotien

	Kaava-alueelle tehdyn meluselvityksen mukaan asuinrakennusten Tikkurilantien puoleisille julkisivuille kohdistuu ennustetilanteessa tie- ja raitiotieliikenteen takia enimmillään 66 dB:n päiväajan keskiäänitaso. Kaikille asunnoille tulisi kaavassa varmistaa myös VNP (993/1992) ohjearvot täyttävä aukeamissuunta. Kaikki parvekkeet on kaavassa määrätty lasitettaviksi, mikä on hyvä asia. Korkeiden melutasojen vuoksi parvekkeita ei tulisi sijoittaa Tikkurilantien puoleiselle julkisivulle. Tarvittaessa parvekkeet voidaan korvata viherhuoneilla. Kaava-aineistossa ei ole käsitelty raitiotien mahdollisia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia kaava-alueelle. Tältä osin kaavaselostusta tulee täydentää ja tarvittaessa ottaa huomioon merkinnöissä ja määräyksissä.	suunnittelussa täytyy huomioida sen varrella olevat rakennukset ja hankkeet. Siltä varalta, että asemakaavan mukaiset korttelit rakentuisivat vasta raitiotien rakentamisen jälkeen, on AK- ja YL-korttelialueiden kaavamääräyksiin lisätty määräys liikennetärinän ja runkomelun huomioimisesta. Raitioliikenteen melu on huomioitu meluselvityksessä ja asemakaavamääräyksissä, jotta raitioliikenteen melu ja rakennusten äänieristävyyden riittävyys ei muodostu raitiotien rakentamisen esteeksi ja varmistetaan hyvien asuinolosuhteiden säilyminen myös siinä tapauksessa, että raitiotie toteutuu.
NRO 7, 21.8.2023 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.	Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.

NRO 1
Telia Finland Oyj, 15.6.2023

Lausunto:

Hei

Telialla tietoliikennekaapeleita suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan osoitteeseen production-desk@teliacompany.com hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.

NRO 2
DNA Oyj, 19.6.2023

Lausunto:

Hei

DNA:lla ei lausuttavaa.
Pahoittelut kuitenkin viiveestä ilmoittamisessamme.
Vastaavissa lausuntoa pyydettävissä asioissa, voisitteko laittaa lausuntopyynnöt sähköpostiosoitteella sar.pks@dna.fi

Kiitos!

Vastine:
-

Tarkistukset:
Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.

NRO 3
Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 30.6.2023

Lausunto:

Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Asemakaavan kortteleihin LPA 52307, LPA 52122 ja YO 52308 tulee mahdollistaa muuntamon sijoittaminen. YO korttelin osalta maininta kaavakartan määräyksistä muuntamon sijoittamisesta löytyy, mutta LPA kortteleiden kohdalla muuntamoista maininta puuttuu. LPA osalta kaavamääräyksiin tulisi lisätä "*Muuntamon vaatima tekninen tila tulee ottaa huomioon rakennussuunnittelussa*" tai vastaava kirjaus millä osoitetaan muuntamon tilatarpeen huomiointi LPA korttelialueille.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Asemakaavaan on lisätty LPA-tontteja koskeva määräys: *Alueelle saa sijoittaa muuntamon. Muuntamon vaatima tekninen tila tulee huomioida rakennussuunnittelussa.*

NRO 4
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, 24.7.2023

Lausunto:

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä on rakennettua vesihuollon jakelu- ja keräilyverkostoa, ja melko lähellä suunnittelualuetta Manttaalitiellä myös hiljattain valmistunut runkovesijohto ja runkoviemäri. Nykyinen verkosto palvelee jatkossakin, mutta muutoksen myötä alueelle edellytetään myös vesihuollon uudisrakentamista.

Kaavaselostuksen mukaan tarvittavat vesihuollon muutokset on esitetty Vantaan ratikan Rälssitien vesihuollon suunnitelmissa sekä kaavaa varten laadittavassa vesihuollon esisuunnitelmassa. Kumpaakaan suunnitelmaa ei ole esitetty kaavaselostuksen yhteydessä. Kaavaselostuksessa ei ole myöskään esitetty vesihuollon uudisrakentamisen alustavia kustannuksia.

Asemakaavamuutos ei edellytä vesihuollon siirtämistä eikä johtokujien merkitsemistä kaavakarttaan.

Vastine:
Kaupunki ei enää esitä kaavamateriaaleissa vesihuollon suunnitelmia, vaan vesihuollon suunnitelmat toimitetaan erikseen HSY:lle nähtäväksi ja hyväksyttäväksi.

Tarkistukset:
Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.

NRO 5
Vantaan kaupunginmuseo, 15.8.2023

Lausunto:

Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002519 Asuinkortteli ja päiväkoti Tikkurilantie 129. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa uusien asuinkerrostalojen, päiväkodin ja urheilukentän sekä uuden katuyhteyden rakentaminen alueelle.

Museo on antanut mielipiteensä asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (Dnro VKM/099/2022). Mielipiteessä todettiin, että suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee rakennushistoriallisesti erittäin merkittävä Alvar Aallon suunnittelema Aerolan asuinalue. Asemakaavan tavoitteeksi mainittiin osallistumis- ja arviointivaiheen materiaaleissa uudisrakentamisen sovittaminen paikkaan paikalliset ympäristöarvot huomioiden. Museo piti tavoitteena hyvänä ja esitti, että kaavaprosessin yhteydessä laaditaan riittävän tarkat suunnitelmat havainnekuvineen tulevasta rakentamisesta vaikutusten arvioinnin pohjalle.

Asemakaavaselostuksessa mainitaan, että Aerola sijaitsee maisemallisesti suojaisassa paikassa, eikä uudisrakentaminen peitä sen näkyvyyttä. Uudisrakentaminen ei myöskään näy merkittävästi Aerolan tontilta. Näin ollen vaikutus kulttuurihistoriallisesti merkittävään Aerolan rakennuskokonaisuuteen on vähäinen. Alueen ympäristöarvoja on huomioitu asemakaavassa antamalla arkkitehtuurin laatuun liittyviä määräyksiä niin uudisrakentamiseen kuin pihamaiden käsittelyyn. Näin ollen museolla ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutoksesta.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.

NRO 6
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), 18.8.2023

Lausunto:

Yleiskaava ja yhdyskuntarakenne
Kaavaratkaisu on voimassa olevan yleiskaavan mukainen. Asemakaava mahdollistaa onnistuneen kaupunkikuvallisen ratkaisun.

Ilmastovaikutukset
Kaavaratkaisussa on huomioitu hyvin ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen näkökulmia ja ratkaisun ilmastovaikutukset on arvioitu asianmukaisesti erillisellä hiilineutraaliusselvityksellä. Selvityksen mukaan kaavan ilmastovaikutuksiin voidaan vaikuttaa merkittävästi. Selvitys sisältää ansiokkaasti vaikutusten tehokkaita hillintäkeinoja, mutta keskittyy hyvien puolien esiintuomiseen. ELY-keskus katsoo, että kaavaratkaisun keskeiset ilmastovaikutukset, kuten sen aiheuttama metsäkato, tulee vielä sisällyttää kaavaselostukseen, jossa vaikutusten kuvaus on nyt puutteellinen. Arvioinnin puutteena on, että kaavaratkaisun vaikutuksia metsän ja maaperän hiilensidontakyvyn ei ole tuotu selkeästi esiin.

Vaikka rakentamisen suuret päästöt yhdessä metsäkadon kanssa aiheuttavat haasteita ilmastotavoitteiden saavuttamiselle, voidaan kaavamääräyksillä tukea ja edistää kestävyyttä, kuten kyseisessä kaavaratkaisussa on tehty. Kyseiseen kaavaratkaisuun on ansiokkaasti sisällytetty ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista koskevia kaavamääräysiä. On hyvä, että jalankulkua on pyritty edistämään ympäristön kauneutta ja kiinnostavuutta edistävällä kaavamääräyksellä. Yhteiskäyttötilojen, puurakentamisen, materiaalien laadukkuuden, vihertehokkuuden, puiden istuttamisen, vettä läpäisevien pintojen edellyttäminen kaavamääräyksin on myös erittäin hyvä asia ilmastovaikutusten hillitsemiseksi ja ilmastonmuutokseen varautumiseksi. Hiilineutraaliusselvityksessä mainittua kaavalle asetettua tavoitetta A-energialuokasta asuintaloille, ei ole kuitenkaan ole sisällytetty kaavamääräyksiin. Myös rakentamisen hiilijalanjälkeä voidaan ohjata kaavamääräyksin.

ELY-keskus viittaa myös lausuntoonsa lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista (17.4.2023) ja toteaa, että asemakaavojen ilmastovaikutusten arvioinnin yhdenmukaisuuteen ja vertailukelpoisuuteen on syytä edelleen kiinnittää huomiota. On myös huomattava, että rakenneratkaisujen hiilijalanjälkeen voidaan vielä vaikuttaa huomattavasti toteuttamisvaiheessa. Jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa tulee täten varmistaa, että haitallisia vaikutuksia lievennetään riittävällä tavalla. Esimerkiksi reittien laatuun ja liiketilojen sijaintiin liittyvillä yksityiskohdilla on todennäköisesti suhteellisen merkittäviä myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kestävien kulkumuotojen käyttöön, ja tähän tulee edelleen kiinnittää huomiota.

Meluntorjunta
Kaava-alueelle tehdyn meluselvityksen mukaan asuinrakennusten Tikkurilantien puoleisille julkisivuille kohdistuu ennustetilanteessa tie- ja raitiotieliikenteen takia enimmillään 66 dB:n päiväajan keskiäänitaso.

Kaavamääräyksen mukaan: "*Asunnot tulee suunnitella joko siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivuille, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna, tai suunnittelussa tulee varmistaa teknisin ratkaisuin julkisivuun kohdistuvan melutason vähentäminen.*" Kaikille asunnoille tulisi kaavassa varmistaa myös VNP (993/1992) ohjearvot täyttävä aukeamissuunta.

Kaikki parvekkeet on kaavassa määrätty lasitettaviksi, mikä on hyvä asia. Korkeiden melutasojen vuoksi parvekkeita ei tulisi sijoittaa Tikkurilantien puoleiselle julkisivulle. Tarvittaessa parvekkeet voidaan korvata viherhuoneilla.

Kaavamääräyksissä on otettu huomioon oleskelupihojen riittävä väliaikainen suojaus vaiheittaisen rakentamisen aikana. Tämä on hyvä ratkaisu.

Kaava-aineistossa ei ole käsitelty raitiotien mahdollisia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia kaava-alueelle. Tältä osin kaavaselostusta tulee täydentää ja tarvittaessa ottaa huomioon merkinnöissä ja määräyksissä.

Vastine:
Asemakaavan selostusta on täydennetty rakentamisen aiheuttaman metsäkadon ja maaperän hiilensidontakyvyn osalta. Tavoite asuintalojen A-energialuokasta huomioidaan tontinluovutuksessa, minkä vuoksi sitä ei ole kirjattu kaavamääräyksiin.

Asemakaavan melumääräyksiä on täydennetty ELY-keskuksen lausunnon perusteella. Kaavamääräyksen mukaan asuinhuoneistojen tulee avautua myös julkisivulle, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutaso ohjearvo ei ylity. Lisäksi julkisivuille, joihin kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso, ei suositella rakennettavan oleskeluparvekkeita. Viherhuoneet ovat sallittuja. Mahdolliset oleskeluparvekkeet tulee ne lasittaa ja akustoida siten, että melun ohjearvotaso saavutetaan.

Tikkurilantielle kaava-alueen viereen suunniteltu ratikkalinja ei ole osa käynnissä olevaa Vantaan ratikka -hanketta, vaan ratikan yleissuunnitelmassa (2019) tutkittu mahdollinen raitiotievaraus Tikkurilantieltä Aviabulevardille. Tämän mahdollisen ratikkayhteyden rakentamisesta ei ole olemassa tarkempaa hankesuunnitelmaa ja sen toteutuminen on epävarmaa. Todennäköisesti asemakaavamuutoksen mukaiset korttelit rakentuvat alueelle ensin, jolloin myöhemmin alueelle rakennettavan raitiotien suunnittelussa täytyy huomioida sen varrella olevat rakennukset ja hankkeet. Siltä varalta, että asemakaavan mukaiset korttelit rakentuisivat vasta raitiotien rakentamisen jälkeen, on AK- ja YL-korttelialueiden kaavamääräyksiin lisätty määräys liikennetärinän ja runkomelun huomioimisesta. Raitioliikenteen melu on huomioitu meluselvityksessä ja asemakaavamääräyksissä, jotta raitioliikenteen melu ja rakennusten äänieristävyyden riittävyys ei muodostu raitiotien rakentamisen esteeksi ja varmistetaan hyvien asuinolosuhteiden säilyminen myös siinä tapauksessa, että raitiotie toteutuu.

Tarkistukset:
Asemakaavan selostusta sekä melua ja tärinää koskevia kaavamääräyksiä on täydennetty lausunnon perusteella.

NRO 7
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), 21.8.2023

Lausunto:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa Tikkurilantie 129 asuinkortteli ja päiväkoti asemakaavan muutosehdotuksesta (002519).

Vastine:
-

Tarkistukset:
Lausunto ei edellytä muutoksia kaavaehdotukseen.

Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan kaupunginhallitukselta / kaupunkiympäristölautakunnalta** eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä:

lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen

ja/tai
tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla.

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana.

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen sähköpostilla tai sähköisen Oma Vantaa -asiointipalvelun kautta, postittamalla tai henkilökohtaisesti Tikkurilan Vantaa-Infoon sen aukioloaikana. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Jos sinulla on vaatimustasi tukevia asiakirjoja, liitä ne oikaisuvaatimukseen mukaan. Lopuksi ilmoita yhteystietosi ja kotikuntasi ja allekirjoita oikaisuvaatimus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Jos käytät laillista edustajaa, oikaisuvaatimuksessa tulee olla myös edustajan vastaavat tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupunginhallituksen yhteystiedot:/kaupunkiympäristölautakunnan yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Käyntiosoite: Kirjaamon asiakaspalvelu/Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa
(Aukioloajat: ma–ke 8.45–16.30, to 12.00–17.00 ja pe 7.45–15.30. Tarkista kesäajan ja arkipyhän aukiolo soittamalla tai osoitteesta https://www.vantaa.fi/vantaa-info)
Puhelin: (09) 83911 (vaihde)
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi.vantaa.fi/web/oikaisuvaatimus

Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet tehnyt päätöksestä aiemmin oikaisuvaatimuksen. Kunnan jäsenenä voit tehdä valituksen, jos päätös on muuttunut oikaisuvaatimuksen takia.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:
- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut oikaisuvaatimuksen yhteydessä). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vahingonkorvausasiassa hallinto-oikeus voi tutkia ainoastaan, onko päätös tehty muodollisesti oikein. Vahingonkorvauksen perustetta tai määrää koskevan riita-asian käsittelee sen sijaan toimivaltainen yleinen tuomioistuin (käräjäoikeus).

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän p**äätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa**, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän **päätökseen, joka koskee hankintaoikaisua**, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:
Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184, fax: 09-8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankin-talain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:
1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely

on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhakuaika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.

Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhakuaika suorahankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suorahankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suorahankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suorahankintaa koskevaa ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suorahankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suorahankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännönmukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edusta-jansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toi-mittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2120 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4240 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6350 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 530 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki
puh. 029 56 43300
fax 029 56 43314
markkinaoikeus(at)oikeus.fi
asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Voit tehdä valituksen myös, jos olet kunnan jäsen. Poikkeuksen tähän muodostavat vaikutukseltaan vähäiset muutokset muuhun asemakaavaan kuin ranta-asemakaavaan. Näihin vaikutukseltaan vähäisiin muutoksiin kunnan jäsenellä ei ole valitusoikeutta. Vaikutukseltaan vähäisenä ei ole pidettävä asemakaavan muutosta, jossa
- muutetaan rakennuskorttelin tai muun alueen pääasiallista käyttötarkoitusta
- supistetaan puistoja tai muita lähivirkistykseen osoitettuja alueita
- nostetaan rakennusoikeutta tai rakennuksen sallittua korkeutta ympäristöön laajemmin vaikuttavalla tavalla
- heikennetään rakennetun ympäristön tai luonnonympäristön arvojen säilymistä tai
- muutetaan kaavaa muulla näihin rinnastettavalla tavalla.

Valituksen voi tehdä myös
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita. Kunnan jäsenen ja asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079, Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje 6. Valitus poikkeamispäätökseen ja suunnittelutarveratkaisua koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet
- asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi
- viereisen tai vastapäätä olevan alueen omistaja ja haltija,
- sellaisen kiinteistön omistaja tai haltija, jonka rakentamiseen tai muuhun käyttämiseen päätös voi olennaisesti vaikuttaa
- se, jonka asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin hanke saattaa huomattavasti vaikuttaa

Valituksen voi tehdä myös
- kunta ja naapurikunta, jonka maankäytön suunnitteluun päätös vaikuttaa
- toimialueellaan sellainen rekisteröity yhdistys, jonka tarkoituksena on luonnon- tai ympäristönsuojelun tai kulttuuriarvojen suojelun edistäminen taikka elinympäristön laatuun muutoin vaikuttaminen
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen antopäivästä. Päätös annetaan julkipanon jälkeen. Päätöksen antopäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

TÄMÄ PÄÄTÖS ON ANNETTU JULKIPANON JÄLKEEN
_____ KUUN _____ PÄIVÄNÄ 2018, JOLLOIN SEN KATSOTAAN TULLEEN ASIANOMAISTEN TIETOON.