SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta esityslista 19.01.2026

Esityslistan kansilehti ... 1
1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA ... 2
2 Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA ... 3
3 Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TeA ... 4
4 Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / SP ... 5
- OAS ... 6
5 Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset / TeA ... 7
6 Kaavoitussuunnitelma 2026–2028 / SP ... 8
- Kaavoitusuunnitelma 2026-2028 ... 14
7 Asemakaavamuutos 002617 ja tonttijako, 94 Hakunila / Pitkäsentie 6-8 - Ehdotus nähtäville / SP ... 69
- 002617 asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026, Pitkäsentie 6-8 ... 72
- 002617 selostus, asemakaavamuutos 19.1.2026, Pitkäsentie 6-8 ... 73
- 002617 Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026, Pitkäsentie 6-8 ... 109
8 Kaavarunko 015100, 17 Martinlaakso / Martinlaakson kestävä keskusta - Luonnos nähtäville / SP ... 111
- 015100 Kaavarunkokarttaluonnos 19.1.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 114
- 015100 selostus, kaavarunkoluonnos 19.1.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 125
- 015100 Mielipiteiden kooste, Kaavarunkoluonnos 19.1.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 164
- 015100 Mielipiteet, kaavarunkoluonnos 19.1.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 165
9 Asemakaavamuutos 002414 sekä tonttijako, 17 Martinlaakso / Martinlaaksontie 26 - Ehdotus nähtäville / SP ... 300
- 002414 asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026, Martinlaaksontie 26 ... 304
- 002414 selostus, asemakaavamuutos 19.1.2026, Martinlaaksontie 26 ... 305
- 002414 Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026, Martinlaaksontie 26 ... 343
10 Asemakaavamuutos 002605 ja tonttijaon muutos, 40 Ylästö / Kalliosolantie 7 ja 9 - Ehdotus nähtäville / SP ... 372
- 002605 asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026, Kalliosolantie 7 ja 9 ... 374
- 002605 selostus, asemakaavamuutos 19.1.2026, Kalliosolantie 7 ja 9 ... 375
- 002605 Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026 Kalliosolantie 7 ja 9 ... 403
11 Asemakaavamuutos 002598, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Aviakuja - Ehdotus nähtäville / SP ... 405
- 002598 asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026, Aviakuja ... 408
- 002598 selostus, asemakaavamuutos 19.1.2026, Aviakuja ... 409
- 002598 mielipiteet ja vastineet 19.1.2026, Aviakuja ... 461
12 Asemakaavamuutos 002576, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie - Ehdotuksen uudelleenkäsittely / SP ... 474
- 002576 asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 481
- 002576 selostus, asemakaavamuutos 19.1.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 482
- 002576 muistutukset ja vastineet 19.1.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 541
- 002576 lausunnot ja vastineet 19.1.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 581

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta esityslista 19.01.2026

13 Asemakaava ja asemakaavamuutos 920600 sekä maanalainen asemakaava 920500ma sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 92 Ojanko ja 90 Länsisalmi / Pitkäsuontie 10 - Ehdotus nähtäville / SP 594

- 920600 ja 920500ma asemakaava ja -muutosehdotus 19.1.2026, Pitkäsuontie 10 597

- 920600, 920500ma selostus, asemakaava 19.1.2026, Pitkäsuontie 10 598

- 920600 ja 920500ma, mielipiteiden koonti, 19.1.2026, Pitkäsuontie 10 665

14 Asemakaava ja asemakaavan muutos 661000 sekä tonttijako, 66 Hakkila / Rusokallio 2 - Ehdotuksen hyväksymiskäsittely / SP 671

- 661000 asemakaavaehdotus 19.1.2026, Rusokallio 2 675

- 661000 selostus, asemakaava 19.1.2026, Rusokallio 2 676

- 661000 Lausunnot ja vastineet 19.1.2026, Rusokallio 2 740

15 Oikaisuvaatimus poikkeamislupapäätökseen 24.10.2025, § 779, LP-092-2024-05199 / Kairakuja 11 / SP 748

- Poikkeamispäätös 24.10.2025 § 779, LP-092-2024-05199 752

- 20107 ark as luonnos A-maaraosa/Oikaisuvaatimus poikkeamislupapäätökseen LP-092-2024-05199 756

- Muistutus poikkeamishakemuksesta 1.10.2025 / Asunto Oy Kanervatie 9 757

- Oikaisuvaatimus poikkeamislupapäätökseen LP-092-2024-05199/Asunto Oy Kanervatie 9 758

- Ajantasa-asemakaavaote ja asemakaavamääräykset 130200 760

16 Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen taksan muutos /SP 763

- Ympäristönsuojeluviranomaisen maksutaulukko 2026 765

- Ympäristönsuojeluviranomaisen taksa 1.3.2026 alkaen 770

17 Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavista maksuista perittävän taksan muuttaminen /SP 774

- Rakennusvalvontataksan muutokset 776

- Voimassa olevan taksan ja uuden rakennusvalvontataksaluonnoksen vertailu 779

- Esitys uudeksi rakennusvalvontataksaksi 791

- Voimassa oleva taksa (1.1.2025-) 802

Kaupunkiympäristölautakunnan kokous

Aika 19.1.2026 klo 17.00
Paikka Kaupungintalo, Tikkurila

Kutsutut

Jäsenet		**Varajäsenet**	
Kähärä Sirkka-Liisa, puheenjohtaja		Laaksonen Saija	
Lahti Timo, varapuheenjohtaja		Alanne Irina	
Ahava Marja		Lepistö Matti	
Ahokas Siri		Lundström Kenneth	
Eklund Tarja		Mynttinen Antti	
Godlewski Filip		Mutanen Tuomas	
Hartikainen Janne		Linnansalmi Sari	
Hristov Johanna		Forsberg Magnus	
Joki Vincent		Paukku-Sani Sari	
Jääskeläinen Jari		Suursalmi-Seppälä Riikka	
Kotiranta Matti		Pitkänen Niko	
Luukkonen Hanna		Järvinen Jussi	
Norrena Vaula		Tilli Sanna	
Rahkala Ville		Laakso Saara	
Uskali Niina		Iivarinen Oskari	
Kaupunginhallituksen edustaja		**Kaupunginhallituksen varaedustaja**	
Otso Kivimäki		Nina Nummela	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Nuorisovaltuuston varaedustaja**	
Immonen Minja		Lehtovirta Elmeri	

Muut osallistujat
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja
Perttula Sampo, kaupunkisuunnittelujohtaja
Hohti Jonna, talous- ja hallintojohtaja
Wallenius Tuuli, viestintäpäällikkö
Tammilehto Noora, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä

1 **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA**

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

2 Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA

Pöytäkirjan tarkastusvuorossa ovat Niina Uskali (varalla Siri Ahokas ja Godlewski Filip) ja Tarja Eklund (Marja Ahava ja Janne Hartikainen).

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) valita pöytäkirjan tarkastajat, ja
b) että pöytäkirja tarkastetaan torstaihin 22.1.2026 klo 12.00 mennessä.

3 **Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TeA**

Kokouksessa kuullaan seuraavat selostukset:

Asia 8 / Kaavarunko 015100, 17 Martinlaakso / Martinlaakson kestävä keskusta – Luonnos nähtäville / asemakaava-arkkitehti Anna-Kaisa Haanpää ja aluearkkitehti Timo Kallaluoto

Asia 9 / Asemakaavamuutos 002414 sekä tonttijako, 17 Martinlaakso / Martinlaaksontie 26 - Ehdotus nähtäville / asemakaava-arkkitehti Anna-Kaisa Haanpää ja aluearkkitehti Timo Kallaluoto

Asia 13 / Asemakaava ja asemakaavamuutos 920600 sekä maanalainen asemakaava 920500ma sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 92 Ojanko ja 90 Länsisalmi / Pitkäsuontie 10 - Ehdotus nähtäville / kaavasuunnittelija Jukka Köykkä

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

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

4 Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / SP

Kaupunkirakenteen ja ympäristön palvelualueen julkaisemat kaavatöiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmat.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi.

Liite:
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia

8.1.2026

Uusimmat ja tulevat AKL 63 § Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat

Kaava	Kaavan nimi	Julkaisupäivä	Linkki
002639	Liesikuja 7	20.1.2026	

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

29.12.2025 jälkeen julkaistut ottomenettelyä varten saapuneet päätökset

Talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti

§1/2026 Käytöstä poistetun irtaimiston myyminen vuonna 2025

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 19.1.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään olla ottamatta käsittelyyn kaupunkiympäristölautakunnalle toimitettuja ottamiskelpoisia päätöksiä.

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6 Kaavoitussuunnitelma 2026–2028 / SP

VD/7844/00.01.02.00/2025
SP/MYL/JNu

Vantaan kaavoitussuunnitelmalla 2026-2028 toteutetaan Tulevaisuus asuu Vantaalla kaupunkistrategian kolmea päämäärää: hyvän elämän Vantaa, vetovoimainen Vantaa ja tasapainoisen kasvun Vantaa. Suunnitelmaan sisältyy 134 asemakaavoituksen kaavahanketta, kolme yleiskaavoituksen kaavahanketta ja muita yleiskaavoituksen hankkeita. Asemakaavoituksen hankkeiden yhteenlaskettu kerrosalapotentiaali on noin 1 150 000 k-m², josta lähes 75 % sijoittuu yleiskaavan mukaiselle kestävän kasvun vyöhykkeelle. Asemakaavoituksen hankkeista 52 kpl ja yli 40 % kerrosalapotentiaalista sijoittuu ratikkakaupungin vyöhykkeelle.

Kaavoitussuunnitelman tavoitteena on toteuttaa Vantaan kaupungin strategiaa ja kaupunkitasoisia ohjelmia, sitovia tavoitteita, toimialan tavoitteita sekä kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueen tuloskorttia. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä saavuttaa kaupungin taloudellisia tavoitteita mm. maankäytöstä syntyvien tulojen ja työpaikkakehityksen avulla. Kaavoitussuunnitelman valmistelua ovat ohjanneet mm. seuraavat strategiset tavoitteet:

- Ratikkakaupunki strategisena hankkeena
- Houkuttelemme Vantaalle osaajia ja yrityksiä
- Turvaamme luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden
- Lisäämme kaupunkikeskusten viihtyisyyttä
- Monipuolistamme asumisen vaihtoehtoja
- Pysäytämme alueellisen eriytymisen
- Ohjaamme kaupungin tasapainoista kasvua hallitusti
- MAL-sopimus vuosille 2024-2035
- Valmistuvien pientaloasuntojen määrä 400 asuntoa

Kaavoitussuunnitelma valmistellaan kaupunkiympäristölautakunnan hyväksyttäväksi vuosittain, ja se on rakenteeltaan rullaava. Yleiskaavoituksen kaavoitussuunnitelmassa käydään läpi tekeillä olevat ja uudet työt. Asemakaavoituksen osalta ohjelma sisältää kuvauksen vuonna 2026 käynnistettäväksi ohjelmoiduista kaavahankkeista aikatauluineen sekä yleispiirteisemmin vuosina 2026–2028 käynnissä olevat kaavahankkeet.

Kokonaisuudessaan suunnitelmaan on ohjelmoitu 134 asemakaavoituksen kaavahanketta, jotka tuottavat suunnitelmakaudella yhteensä noin 800 000 k-m². Vuodelle 2026 ohjelmoitu valmistumaan yli 160 000 asunto-k-m² (netto), noin 120 000 työpaikka-k-m² (netto) ja 55 000 palveluiden k-m² (netto). Suunnitelmakaudella Ratikkakaupungin vyöhykkeelle on ohjelmoitu valmistuvaksi 40 kaavahanketta ja noin 35 % kaikesta kaavoitettavasta uudesta kerrosalasta (noin 290 000 k-m² josta asumista yli 270 000 as-k-m²).

Toimintaympäristön muutokset
Toimintaympäristön merkittävimmät muutokset liittyvät lainsäädännön uudistumiseen. Rakentamista ohjaava rakentamislaki tuli voimaan 1.1.2025. Rakentamislaki vaikuttaa kaavoitukseen liittyviin sijoittamista ohjaaviin päätöksiin sekä poikkeamislupien valmisteluun. Maankäytön suunnittelua ja kaavoitusta ohjaavan alueidenkäyttölain valmistelu on jatkunut vuonna 2025. Lain voimaantulon ajankohdasta ei ole vielä tietoa.

MAL-sopimus on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa lokakuussa 2024. Sopimuksen myötä varmistui valtion rahoitus ratikan rakentamiselle. MAL-suunnitelman päivitys sopimuskautta 2028-2039 varten on käynnistynyt vuonna 2025.

Vuoden 2025 aikana asemakaavoituksessa on jatkettu kaavahankkeiden etenemisen seurantaa, ja siitä on raportoitu säännöllisesti kaupunkiympäristölautakunnalle. Seuranta osoittaa, että yleisimmät syyt kaavahankkeiden viivästymiselle ovat neuvotteluiden pitkittyminen maanomistajan, kiinteistökehittäjän tai vastaavan tahon kanssa sekä selvitysten viivästyminen tai lisäselvitysten tarve. Neuvottelujen pitkittymisen syyt ovat edelleen vuoden 2025 aikana liittyneet erityisesti rakentamisen matalasuhdanteen vaikutukseen hankkeiden kaavoituksessa. Myös poliittinen päätöksenteko on vuoden 2025 aikana vaikuttanut usean asemakaavahankkeen etenemiseen niitä viivyttäen.

Yleiskaavoitus

Yleiskaavoituksen palveluyksikkö laatii strategisen tason kaupunkisuunnitelmia ja vastaa seudullisesta maankäytön yhteistyöstä. Yksikön erityisasiantuntijat osallistuvat seudullisiin ja paikallisiin suunnitteluhankkeisiin ja asemakaavoitukseen.

Kaupunki kehittyy yleiskaavan asettamien suuntaviivojen pohjalta. Yleiskaavan toteuttamisen ohjaamisessa huomioidaan muun muassa asunto- ja työpaikkavarannon riittävyys sekä kestävän kaupunkikehityksen edistäminen.

Vuosina 2026-27 laaditaan kahta merkittävää seudullista suunnitelmaa. Helsingin seudun kunnat jatkavat kuntarajat ylittävää maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista ja suunnittelua MAL 2027 -suunnitelmassa. Uudenmaan liitto laatii Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavaa (VISIO, Innovatiivinen vihreä siirtymä), joka täydentää lainvoimaista kaavakokonaisuutta vihreän ja puhtaan siirtymän teemoilla. Yleiskaavoitus osallistuu aktiivisesti molempien töiden valmisteluun. Lisäksi seuraamme tiivisti naapurikuntien yleiskaavatöitä.

Vantaan ja Tuusulan rajalla sijaitsevalle Kiilan–Ruotsinkylän alueelle laaditaan kuntien yhteinen Kiilan Kiertolan kehityskuva, joka valmistuu kesällä 2026. Työn tavoitteena on luoda edellytyksiä kiertotalouden ja vihreän siirtymän yritystoiminnalle, yhteensovittaa alueen maankäyttöä ja liikennettä sekä huomioida ympäristöhäiriöiden rooli alueen suunnittelussa. Osana kehityskuvatyötä alueelle laaditaan liikennesuunnitelma, jossa selvitetään alueen liikenneverkon kehittämistä huomioiden myös maantie 152:n jatkeen (ns. Kehä IV) mahdollinen toteutuminen.

Vuonna 2026 käynnistetään osayleiskaavan laatiminen Petaksen ja Piispankylän alueelle. Kehäradan liikennöinti vaatii uuden junavarikon lähiliikenteen junien poistuessa Ilmalan varikolta. Junavarikkoa ei ole osoitettu yleiskaavassa 2020. Varikon sijoittaminen edellyttää osayleiskaavaa ja asemakaavaa.

Vuosina 2026-2027 laaditaan Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava. Lentorata Oy ja Itärata Oy ovat ehdottaneet uusia linjausvaihtoehtoja lentoasemalta Korson kautta. Uusia raidelinjauksia ei ole huomioitu Vantaan yleiskaavassa. Linjaukset kulkisivat tunnelissa Korson alueella. Raidehankkeiden yleis- ja ratasuunnitelman laatiminen edellyttää ratojen osoittamista yleiskaavassa sekä asemakaavojen laatimista ratoja, ajotunneleita ja huoltokuiluja varten.

Vuonna 2027 käynnistyvän Hakkilan A/TP-alueen osayleiskaavan työohjelma laaditaan vuonna 2026. Alueen kehittämistä ohjaamaan tarvitaan Vantaan yleiskaava 2020:tä tarkempi osayleiskaa-

va. Suunnittelualueeseen kuuluu myös yleiskaava A/TP-alueen länsipuolinen yleiskaavan TY-alue, jonka Helsingin hallinto-oikeus kumosi Vantaan yleiskaavasta 2020.

Vantaan tavoitteena on olla luontopositiivinen vuonna 2030. Luontopositiivisuus tarkoittaa, että ihmisen toimista on luonnolle enemmän hyötyä kuin haittaa. Tähän pääsemiseksi on laadittu maankäytön luonnon heikentymättömyyden malli. Mallin mukaan ensisijaisesti haittaa luonnolle ei aiheuteta, mutta jos haittaa rakentamisen takia kuitenkin aiheutuu, voidaan haitta hyvittää tekemällä luonnonsuojelulain mukainen ekologinen kompensaatio.

Vuodesta 2026 alkaen kaikissa alkavissa uusissa kaavoissa vältetään haittaa luonnon luontotyypeille, selvitetään luonnolle syntyvän haitan suuruus ja edellytetään haitan hyvittämistä. Hyvitysalueita Vantaalla selvitetään ja hyvityssuunnitelmia laaditaan. KYLKI – Kaupunkiseutu ja yritykset luontopositiivisuuden kirittäjinä -hankkeessa vauhditetaan luontoarvomarkkinoiden syntyä.

Viherrakenteen kehityskuvassa – Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA (2023) esitettiin kehittämistavoitteet virkistysalueille ja ekologiselle verkostolle. VIVA:ssa esitettyjä asioita viedään tarkemman asteiseen suunnitteluun. Viheralueiden mitoitusta ja saavutettavuutta arvioidaan SAAVU-työkalulla. Ekologisen verkoston kehittämisestä laaditaan hankekortteja.

Alueellinen viherkerroin -työkalulla voidaan arvioida viherrakenteen ekologista laatua, ilmastonmuutokseen sopeutumisen kykyä ja vaikutusta ihmisten hyvinvointiin. Laadimme työkalulla laskennat viherrakennetta merkittävästi muuttavista kaavarungoista ja asemakaavoista sekä harkinnan mukaan osayleiskaavoista. Laskenta tehdään nykytilanteesta ja suunnitelmaluonnoksesta, jolloin suunnitelman ratkaisuja voidaan parantaa. Jatkamme myös tonttikohtaisen vihertehokkuuden arviointia.

EU:n ennallistamisasetus astui voimaan 18.8.2024. Osallistumme kansallisen ennallistamissuunnitelman laadintaan ja valmistaudumme tavoitetason edellyttämiin toimenpiteisiin, jotka koskevat latvuspeittävyyttä ja kaupunkivihreän määrää.

Resurssiviisauden tiekartta päivitetään ympäristöohjelmaksi. Toimialojen toimenpiteet määritellään kevään 2026 aikana.

<u>Asemakaavoitus</u>
Asemakaavayksikkö tukee Vantaan kaupungin kasvua, kehitystä ja elinvoimaa laatimalla asemakaavoja, asemakaavan muutoksia sekä poikkeamispäätöksiä. Lisäksi yksikkö laatii laajempia alueellisia tarkasteluja, kuten kehityskuvia, suunnitteluperiaatteita ja kaavarunkoja. Työmme perustuu kaupunkistrategian asettamiin tavoitteisiin ja yleiskaavan antamiin raameihin. Tavoitteena on varmistaa laadukkaan ja viihtyisän kaupunkiympäristön rakentuminen sekä mahdollistaa Vantaan tasapainoinen ja kestävä kasvu.

Ratikan rakentumisen myötä Vantaasta tulee Suomen neljäs ratikkakaupunki. Ratikan reittiä ympäröivät alueet Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa ovat Vantaan merkittävä kasvusuunta tulevina vuosikymmeninä sekä työpaikkojen, palveluiden että asuntojen suhteen. Ratikkakaupungin kehitys yhdistää ja kytkee seudun eri alueita ja toimintoja toisiinsa. Ratikka lisää Vantaan vetovoimaa: laadukas ja esteetön joukkoliikenneyhteys uudistaa katu- ja kaupunkikuvaa. Monipuolinen asunto- ja palvelutarjonta houkuttelee uusia asukkaita reitin varrelle työpaikkojen läheisyyteen. Vuosien 2026-2028 kaavoitussuunnitelmassa näkyvät viimeisten kolmen ratikan rakentamisen mahdollistavan asemakaavan ohella useat ratikkakaupungin kehittämiseen liittyvät asemakaavan muutokset ratikan varrella. Kaavoitussuunnitelmassa 2026-2028 ratikan vyöhykkeelle sijoittuu 52 kaavahanketta ja yli 450 000 k-m² uutta asuin-, palvelu- ja

työpaikkarakentamista. Suunnitelmakaudella Ratikkakaupungin vyöhykkeelle on ohjelmoitu valmistuvaksi 40 kaavahanketta ja noin 35 % kaikesta kaavoitettavasta uudesta kerrosalasta (noin 290 000 k-m² josta asumista yli 270 000 as-k-m²). Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on kaavoittaa vuosittain 100 000 k-m² uutta kerrosalaa (netto) ratikan kaavarungon alueelle. Vuodelle 2026 on kaavoitussuunnitelmassa ohjelmoitu hieman yli 98 000 k-m² uutta rakentamista (netto) ratikkakaupungin alueelle (noin 31 % kaikesta kerrosalasta).

Työpaikkakaavoituksella varmistamme, että yritysten on helppo tulla Vantaalle ja kukoistaa täällä. Erilaisten kaavahankkeiden avulla edistämme kaupungin ja sen eri osien vetovoimaa, parannamme yritysten toimintaedellytyksiä, varmistamme verotuloja ja turvaamme työpaikkojen saatavuuden. Luomme elämyksellistä Vantaata tukemaan paikallista palveluliiketoimintaa kaavoittamalla uusia tai mahdollistamalla tilapäisiä tapahtumatiloja. Elinvoimaista kaupunkia kaavoitamme myös yritysten kanssa yhteistyössä. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on saada työpaikkakerrosala koko kaupungin alueella nousuun. Vuodelle 2026 on suunnitelmassa ohjelmoitu noin 120 000 k-m² uutta työpaikkarakentamista (netto).

Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali ja luontopositiivinen vuonna 2030. Kaupunkistrategian tavoite luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden turvaamisesta ovat osa jokaista kaavahanketta. Asemakaavoituksen lähtökohtana hiilineutraalisuuden edistämiseksi on hiilineutraalisuusprosessi kaavoituksessa. Prosessin ytimessä on kestävät suunnitteluratkaisut, joita arvioidaan ilmastoselvityksellä nimellä hiilineutraalisuusselvitys. Lisäksi kaikissa kaavoissa arvioidaan ilmastovaikutukset, jotka kirjataan kaavaselostukseen. Jatkamme myös tonttikohtaisen vihertehokkuuden käyttöä asemakaavoissa.

Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on, että 80 % uudesta asuntokerrosalasta sijoittuu yleiskaavan määrittelemälle kestävän kasvun vyöhykkeelle. Saamme myös käyttöön ARVO-hankkeessa kehitetyn alueellisen vihertehokkuuden laskurin, jota käytämme merkittävästi kaupunkivihreän määrään tai laatuun vaikuttavissa kaavoissa ja kaavarungoissa. Alueellisen viherkertoimen laskeminen varsinkin laajemmissa aluekokonaisuuksissa, kuten kaavarungoissa, turvaa riittävän viherrakenteen säilymistä ja rakentamista tiivistyvässä kaupungissa. Kaikissa merkittäviä maamassoja tuottavissa asemakaavoissa arvioidaan jo kaavoitusvaiheessa maamassojen hyödyntämisen mahdollisuus ensisijaisesti suunnittelualueella ja toissijaisesti jossain muualla. Strategiakauden tavoitteena on luontohaitan hyvittäminen kaikissa niissä asemakaavoissa, joissa aiheutetaan haittaa luonnonsuojelulain mukaisille luontotyypeille. Tavoitteen toteutuminen edellyttää koko kaupungin kattavan luontotyyppiselvityksen edistymistä sekä kompensaatiomarkkinan syntymistä.

Kaupunkikeskustoissa tavoitteena on turvalliset, viihtyisät ja aktiiviset kaupunkitilat, joissa on vetovoimaa ja toimintoja. Luomme edellytyksiä sujuvalle asioinnille, työpaikoille ja kaupallisille palveluille sekä tapahtumille, jotka houkuttelevat ihmisiä laajemmalta alueelta. Panostamme erityisesti asemanseutujen viihtyisyyteen ja turvalliseen arkeen. Keskustarakentaminen toteutetaan laadukkaasti, säästäen luontoa ja turvaten riittävät viher- ja virkistysalueet. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on, ettei työpaikkarakentamisen määrä keskustoissa vähene. Kaavoituksen seurannan kehittäminen on tältä osin käynnissä.

Asuinalueilla tavoitteena on kääntää yksipuolistunut asuntotarjonta erilaisia asumisen toiveita ja tarpeita paremmin huomioon ottavaan suuntaan. Vain monipuolisia asumisen ratkaisuja tarjoamalla voimme lieventää aiemmin rakentuneen yksipuolisen asuntotarjonnan aiheuttamia seurannaisvaikutuksia. Asumisen laatuun voimme vaikuttaa asemakaavoissa muun muassa kaupunkitilaan ja toimintoihin, hankekokoon, rakennustypologioihin sekä pysäköinti- ja piharatkaisuihin vaikuttamalla. Kaupunkisuunnittelus-

sa tavoitteena on lähipalveluiden kaupunki, jossa palveluiden verkosto tuotetaan asukkaiden, yritysten, kaupungin ja muiden toimijoiden yhteistyönä. Lisäksi jatkamme pientalovaltaisten alueiden suunnittelua eri puolille kaupunkia. Parhaimmillaan pientalojen suurkaupunki luo vaihtelevuutta kaupunkikuvaamme ja monipuolistaa asumisen vaihtoehtoja koko kaupungissa. Pientaloilla voimme myös täydentää ja monipuolistaa asuntokantaa korkean tehokkuuden keskusta-alueilla. Täydennämme myös olemassa olevia, väljiä pientaloalueita ja mahdollistamme monimuotoisempaa asumista erillispientalojen sekaan. Pientalokaavoituksen seurannan kehittäminen on käynnistynyt asemakaavayksikössä.

Kaavoituksella on tärkeä tehtävä sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen luomisessa ja myönteisen kehityksen mahdollistavien kaupunkikehityshankkeiden edistämisessä. Sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen edellytykset huomioimme niin vanhoilla kuin uusillakin kaupunkialueilla. Vanhoilla alueilla uudistamme kaupunkirakennetta etenkin täydennysrakennushankkeiden avulla. Hyvin suunnitellulla täydennysrakentamisella kehitämme alueiden asunto- ja hallintamuotojakaumaa nykyistä monipuolisemmaksi ja varmistamme riittävän ja monipuolisen väestöpohjan lähipalveluiden säilymiselle ja kehittämiselle. Uudet alueet, kuten esimerkiksi Fazerila-Santamalmin, Väritehtaan, Huberilan ja Hanhiniityn alueet, suunnittelemme lähtökohtaisesti asumisen mahdollisuuksiltaan monimuotoisiksi. Alueellisen eriytymisen pysäyttämiseksi osallistumme muun muassa aluejohtoryhmien työhön ja jatkamme uuden investointien ohjaus mallin pilotoimista vuoden 2026 aikana.

Kaupunkisuunnittelun keskeisenä työkaluna taloudellisesti kestävän kaupungin varmistamisessa on kaavatalous. Kaavataloudella tarkoitetaan kaupunkiympäristön suunnittelun, toteuttamisen, ylläpidon ja käytön aiheuttamien menojen ja tulojen laskemista. Tämän kaavoitussuunnitelmakauden aikana kaavatalouden kehittämisen painopiste säilyy kaavoituksen välittömien kulujen arvioinnissa.

Kaavoitussuunnitelmasta on poistettu kaksi aiemmin vireille tullutta asemakaavahanketta 002396 Markkatie 12-20 ja 971000 Kuninkaanmäki/Byända, jotka esitetään lakkautettavaksi kaavoitusohjelmapäätöksen yhteydessä. Osin kaupungin maalle laaditun asemakaavamuutoksen Markkatie 12-20 kaavoitus on tarpeen lakkauttaa, koska tontinluovutuskilpailulla vuonna 2019 hankkeeseen kilpailutettu toteuttaja on vetäytynyt hankkeesta, eikä kaavahankkeen jatkaminen ole kaupungin näkökulmasta kannattavaa tässä tilanteessa. Byendan pientalokaava on poistettu kaavoitusohjelmasta kokonaistaloudellisista syistä (infra-, palveluverkko- ja elinkaarivaikutukset). Kaavataloudellisesti hanke osoittautui kaupungille kalliiksi muihin pientaloalueisiin verrattuna.

Kaupunkiympäristölautakunta 9.12.2025

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä liitteen mukainen kaavoitussuunnitelma 2026–28,
b) esittää kaupunginhallitukselle kaavoitussuunnitelma 2026–28 merkittäväksi tiedoksi, ja
c) lopettaa kaavoitushankkeiden 002396 Markkatie 12-20 ja 971000 Kuninkaanmäki/Byända asemakaavoitus esittelyosassa mainituin perustein.

Asian käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Tarja Eklund esitti kaavoitussuunnitelman jättämistä pöydälle. Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Kaupunkiympäristölautakunta päätti jättää asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä liitteen mukainen kaavoitussuunnitelma 2026–28,
b) esittää kaupunginhallitukselle kaavoitussuunnitelma 2026–28 merkittäväksi tiedoksi, ja
c) lopettaa kaavoitushankkeiden 002396 Markkatie 12-20 ja 971000 Kuninkaanmäki/Byända asemakaavoitus esittelyosassa mainituin perustein.

Liite:
- Kaavoitussuunnitelma 2026–28

Täytäntöönpano: Ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula, p. 040 5294145
yleiskaavapäällikkö Juha Nurmi, p. 040 336 0159
asemakaavapäällikkö Marjaana Yläjääski, p. 040 5913878
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KAAVOITUSSUUNNITELMA 2026-2028

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

KAAVOITUSSUUNNITELMA 2026-2028

SISÄLLYS

3 Esipuhe

4 Yleiskaavoitus

5 Kestävä kaupunki - tiimi suunnittelee luonto-positiivista ja hyvinvointia tukevaa kaupunkia
6 Seudullinen suunnittelu
7 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava
8 Petas–Piispankyläosayleiskaava
9 Hakkilan A-/TP-alueen osayleiskaava
10 Kiilan Kiertolan kehityskuva
11 Luonnon heikentymättömyys
12 KYLKI – Kaupunkiseutu ja yritykset luonto-positiivisuuden kirittäjinä
13 Alueellinen vihertehokkuus

14 Asemakaavoitus

15 Ratikkakaupunki strategisena hankkeena
17 Houkuttelemme Vantaalle osaajia ja yrityksiä
19 Turvaamme luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden
21 Lisäämme kaupunkikeskusten viihtyisyyttä
23 Monipuolistamme asumisen vaihtoehtoja
25 Pientalokaavoitus
27 Pysäytämme alueellisen eriytymisen
29 Ohjaamme kaupungin tasapainoista kasvua hallitusti

30 Korso
32 Koivukylä
34 Hakunila
37 Länsi-Vantaa
41 Kivistö
45 Aviapolis
50 Tikkurila

ESIPUHE
RAIDEKAUPUNKI LAAJENEE

Vantaan raidekaupunki jatkaa laajenemistaan. Tähän saatiin vahvistus, kun Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 17.11.2025 ratikan hankesuunnitelman tarkistuksen, mikä tarkoitti samalla ratikan rakentamisvaiheeseen siirtymistä. Päätöksen myötä jatketaan myös ratikkareitin varrelle tulevina vuosikymmeninä rakentuvan ratikkakaupungin suunnittelua ja rakentamista.

Ratikkakaupungin merkitys korostuu myös Vantaan uudessa kaupunkistrategiassa 2026 -2029. Ratikkakaupunki on siinä määritelty strategiseksi hankkeeksi, jossa lähtökohta on, että Vantaan ratikka valmistuu vuonna 2029 ja ratikkakaupunki sen ympärillä kehittyy. Kaavoitussuunnitelmassa 2026-2028 ratikkakaupungin suunnittelu näkyy vahvasti mm. idässä Fazerila-Santamalmin ja Länsimäen alueilla, Tikkurilassa Väritehtaan alueella ja Aviapoliksessa Annefredin alueella. Vantaasta tulee siis Suomen 4. raitiotiekaupunki ja samalla ratikkakäytävän varrelle syntyy uutta laadukasta tehokkaaseen joukkoliikenneyhteyteen tukeutuvaa, monipuolisen asumisen ja palveuiden kaupunkikudelmaa.

Ratikan ja ratikkakaupungin rakentuminen tuo kaivattua piristystä rakennusalaan, missä suhdanteen kääntyminen positiivisemmaksi on ollut ennakoitua kankeampaa. Globaali epävakaus luo entisestään epävarmuutta tilanteeseen. Samalla myös Vantaalla kaupungin taloutta määrittää tulevina vuosina talouden tasapainotusohjelma. Kaupungin tuleekin kasvaa tällaisessa tilanteessa tasapainoisesti, hallitusti ja kestävästi. Kaupungin uuden kasvun ja investointien ohjausmallin myötä kaupungin investoinnit kytketään oleellisemmin kaavahankkeisiin ja kaavataloudelliseen kannattavuuteen. Kaavoituksen resursseja kohdennetaan myös entistä harkitummin. Työpaikkakaavoituksella varmistamme, että yritysten on hyvä sijoittautua Vantaalle ja varmistamme myös alueella jo toimivien yritysten toimintaedellytykset. Painopiste näkyy tulevina vuosina vahvasti niin asemakaavoituksessa kuin myös yleiskaavoituksessa.

Vantaan valtakunnallisesti esimerkillinen ilmasto- ja luontotyö näkyy Vantaan kaupunkisuunnittelussa entistä vahvemmin. Vuonna 2025 Vantaa toteutti ensimmäisenä kaupunkina luonnonsuojelulain mukaisen ekologisen kompensaation osana asemakaavahanketta. Jatkossa kaikissa alkavissa uusissa kaavoissa vältetään haittaa luonnon luontotyypeille, selvitetään luonnolle syntyvän haitan suuruus ja edellytetään haitan hyvittämistä. Haaste on kova mutta kovia toimia tarvitaankin, jotta pystymme pysäyttämään luontokadon! Vantaa näyttää kuitenkin jälleen rohkeasti mallia ja on pilotoimassa uusia toimintamalleja, joilla mm. vauhditetaan hyvitysmarkkinoiden syntyä.

Kaavoitussuunnitelma 2026 tulee toteuttamaan Vantaan kaupunkistrategian 2026 – 2029 kolmea päämäärä; Hyvän elämän Vantaa, Vetovoimainen Vantaa ja Tasapainoisen kasvun Vantaa, sekä niiden tavoitteita. Kaavoituksen pääpaino on tulevina vuosina strategian mukaisesti ratikkakaupungin kehittämisessä, kaupunkikeskusten viihtyisyyden ja työpaikkatoimintojen lisäämisessä sekä luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävyyden turvaamisessa. Lisäksi kaavoitussuunnitelmassa huomioidaan alueellisen eriytyiskehityksen ehkäisy, erilaiset palvelut ja pientaloalueet. Vantaan kaupunkirakenne tulee jatkossakin kehittymään yleiskaavan periaatteiden mukaisesti pääosin sisäänpäin kasvaen, joukkoliikenteeseen tukeutuen ja viherrakennetta vahvistaen.

Vantaan uuden strategian vision mukaisesti tulevaisuus asuu Vantaalla. Tulevaisuutta tehdään meillä yhdessä tasapainoisesti, hallitusti ja kestävästi.

Vantaalla 9.12.2025
kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

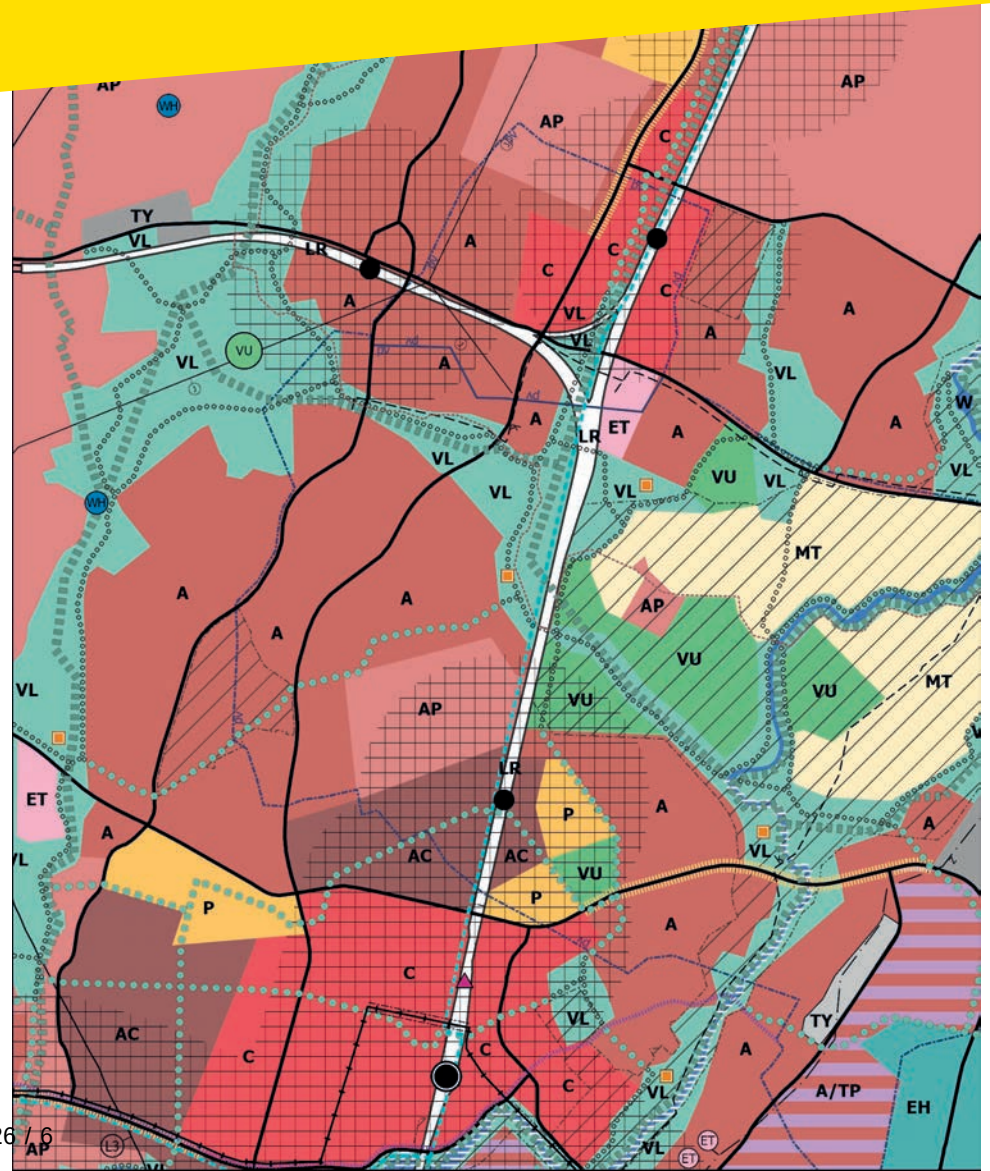
YLEISKAAVOITUS

Yleiskaavoituksen palveluyksikkö laatii strategisen tason kaupunkisuunnitelmia ja vastaa seudullisesta maankäytön yhteistyöstä. Yksikön erityisasiantuntijat osallistuvat seudullisiin ja paikallisiin suunnitteluhankkeisiin ja asemakaavoitukseen.

Kaupunki kehittyy yleiskaavan asettamien suuntaviivojen pohjalta. Yleiskaavan toteuttamisen ohjaamisessa huomioidaan muun muassa asunto- ja työpaikkavarannon riittävyys sekä kestävän kaupunkikehityksen edistäminen.

Vuonna 2026 käynnistetään osayleiskaavan laatiminen Petaksen ja Piispankylän alueelle. Vuosina 2026-2027 laaditaan Korson raidehankkeiden (Lentorata ja Itärata) vaiheyleiskaava. Vuonna 2027 käynnistyvän Hakkilan A/TP-alueen osayleiskaavan työohjelma laaditaan vuonna 2026.

Tuusulan kanssa yhdessä laadittava Kiilan Kiertolan kehityskuva valmistuu vuonna 2026. Kaupan selvitys valmistuu alkuvuodesta 2026.



KESTÄVÄ KAUPUNKI -
TIIMI SUUNNITTELEE LUONTOPOSITIIVISTA JA HYVINVOINTIA TUKEVAA KAUPUNKIA

Vantaan tavoitteena on olla luontopositiivinen vuonna 2030. Luontopositiivisuus tarkoittaa, että ihmisen toimista on luonnolle enemmän hyötyä kuin haittaa. Tähän pääsemiseksi on laadittu maankäytön luonnon heikentymättömyyden malli. Mallin mukaan ensisijaisesti haittaa luonnolle ei aiheuteta, mutta jos haittaa rakentamisen takia kuitenkin aiheutuu, voidaan haitta hyvittää tekemällä luonnonsuojelulain mukainen ekologinen kompensaatio.

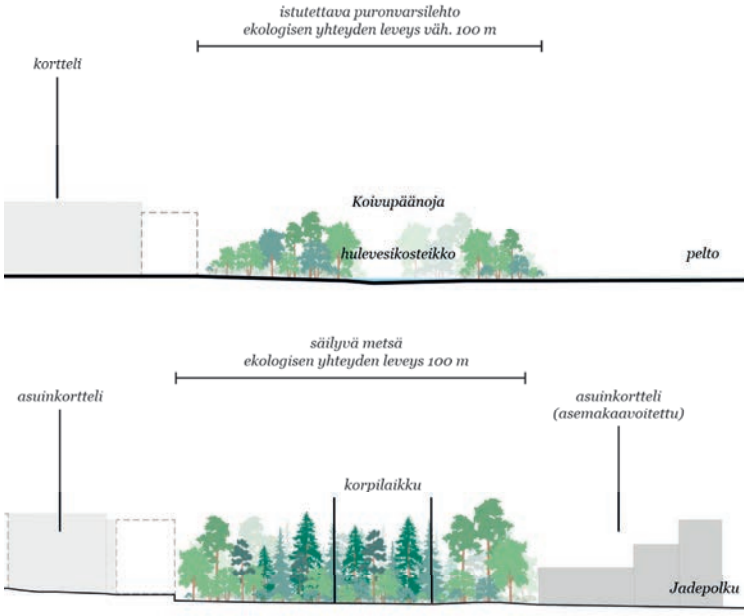
Jatkossa kaikissa alkavissa uusissa kaavoissa vältetään haittaa luonnon luontotyypeille, selvitetään luonnolle syntyvän haitan suuruus ja edellytetään haitan hyvittämistä. Hyvitysalueita Vantaalla selvitetään ja hyvityssuunnitelmia laaditaan. Alkavassa KYLKI – Kaupunkiseutu ja yritykset luontopositiivisuuden kirittäjinä -hankkeessa vauhditetaan luontoarvomarkkinoiden syntyä.

Viherrakenteen kehityskuvassa – Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA (2023) esitettiin kehittämistavoitteet virkistysalueille ja ekologiselle verkostolle. VIVA:ssa esitettyjä asioita viedään tarkemman asteiseen suunnitteluun. Viheralueiden mitoitusta ja saavutettavuutta arvioidaan SAAVU-työkalulla. Ekologisen verkoston kehittämisestä laaditaan hankekortteja.

Alueellisen vihertehokkuuden laskennalla voidaan arvioida viherrakenteen ekologista laatua, ilmastonmuutokseen sopeutumisen kykyä ja vaikutusta ihmisten hyvinvointiin. Laadimme laskentoja ja hyödynnämme niitä kaupunkisuunnittelussa. Laskuria hyödyntäen voimme tuottaa luontopositiivista kaupunkia rakennettaville alueille. Jatkamme myös tonttikohtaisen vihertehokkuuden arviointia.

EU:n ennallistamisasetus astui voimaan 18.8.2024. Kansallinen ennallistamisuunnitelma on tekeillä ympäristöministeriössä ja valmistuu 18.8.2026 mennessä. Ennallistamisuunnitelmassa asetetaan tavoitteet kaupunkivihreän ja latvuspeittävyyden määrälle. Osallistumme kansallisen ennallistamissuunnitelman laadintaan ja valmistaudumme tavoitetason edellyttämiin toimenpiteisiin.

Resurssiviisauden tiekartta päivitetään uudelle valtuustokaudelle. Toimialojen toimenpiteet määritellään kevään 2026 aikana.



Esimerkki viheralueita mitoittavasta suunnitelmasta. Eteläisen Kivistön keskustan viheralueiden kehittämissuunnitelma, luonnosaineisto. Leikkaukset: Nomaji.

SEUDULLINEN SUUNNITTELU

Helsingin seudun kunnat jatkavat kuntarajat ylittävää maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista ja suunnittelua MAL 2027 -suunnitelmassa.

Uudenmaan liitto laatii Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavaa (VISIO, Innovatiivinen vihreä siirtymä), joka täydentää lainvoimaista kaavakokonaisuutta vihreän ja puhtaan siirtymän teemoilla.

Vantaan naapurikuntien yleiskaavoitus jatkuu aktiivisena. Valmisteilla ovat muun muassa Helsingissä Östersundomin osayleiskaava, Espoon yleiskaava 2060, Sipoon yleiskaava 2050 ja Keravan Eteläisen Jokilaakson osayleiskaava.

Vantaa ja Tuusula jatkavat suunnitteluyhteistyötä Kiilan ja Ruotsinkylän alueella (Kiilan Kiertolan kehityskuva).

MAL

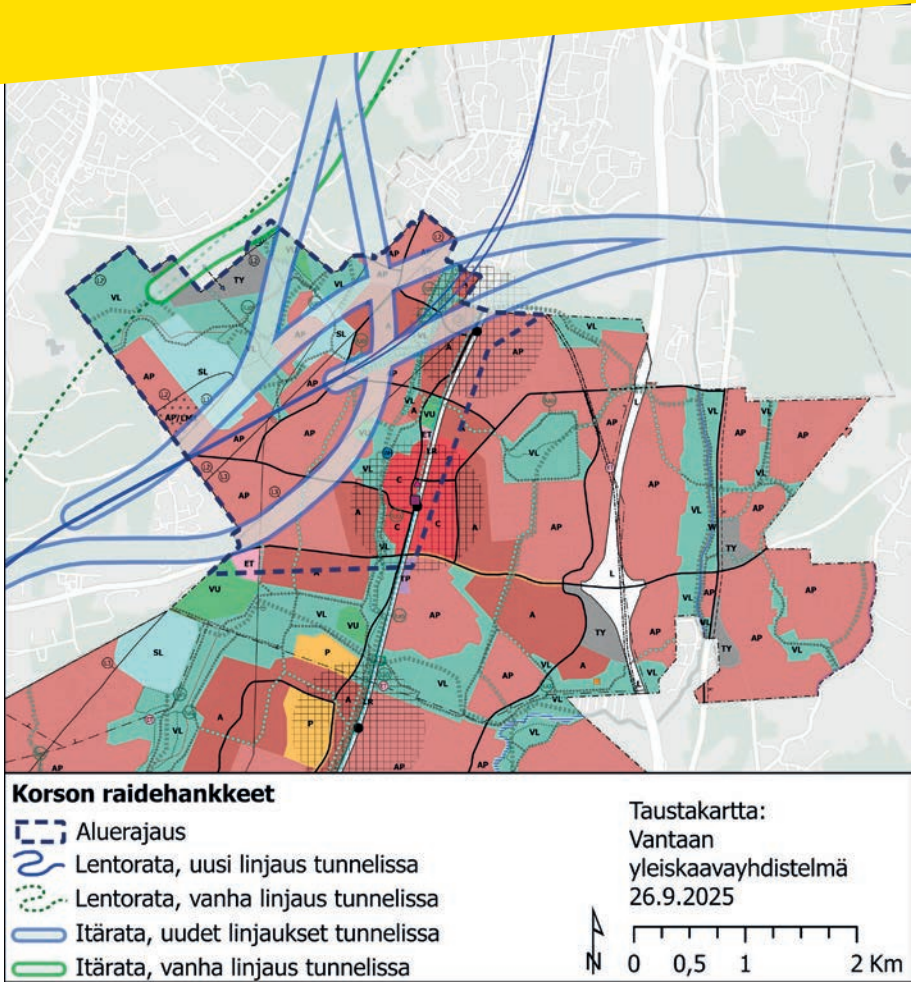
VISIO kaava

KORSON RAIDEHANKKEIDEN VAIHEYLEISKAAVA

Lentorata Oy on ehdottanut Lentoradalle uutta lyhyempää linjausvaihtoehtoa lentoasemalta Korson kautta kohti päärataa. Myös Itärata Oy selvittää Lentoradan uuteen linjaukseen perustuvia linjauksia Korson alueella.

Uusia raidelinjauksia ei ole huomioitu Vantaan yleiskaavassa. Linjaukset kulkisivat tunnelissa Korson alueella. Raidehankkeiden yleis- ja ratasuunnitelman laatiminen edellyttää ratojen osoittamista yleiskaavassa sekä asemakaavojen laatimista ratoja, ajotunneleita ja huoltokuiluja varten.

Yleiskaavatyö käynnistyy vuoden 2026 alussa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja valmisteluaineisto asetetaan nähtäville vuoden 2026 aikana. Tavoitteena on asettaa kaavaehdotus nähtäville ja hyväksyä kaava vuoden 2027 aikana.

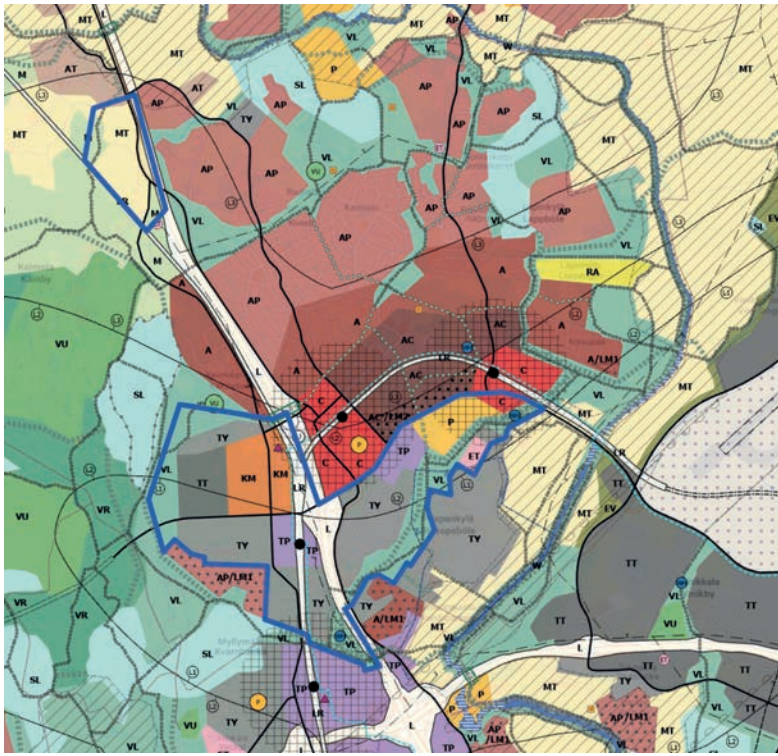


PETAS–PIISPANKYLÄ OSAYLEISKAAVA

Kehäradan liikennöinti vaatii uuden junavarikon lähiliikenteen junien poistuessa Ilmalan varikolta. Junavarikkoa ei ole osoitettu yleiskaavassa 2020. Varikon sijoittaminen edellyttää osayleiskaavaa ja asemakaavaa.

Junavarikon sijainnilla on merkittävä vaikutus koko alueen toimintojen ja liikenneyhteyksien kehitykseen ja laajuuteen. Varikon sijainti vaikuttaa myös Petaksen juna-aseman toteuttamismahdollisuuksiin. Sen lisäksi Petaksessa on merkittäviä luontoarvoja, joiden vaikutus maankäyttöön tulee arvioida tässä yhteydessä. Junavarikon vaihtoehtoinen sijainti on Keimolassa. Päätös varikon sijainnista tehdään osayleiskaavatyön aikana, ennen kaavaluonnoksen laatimista. Alueelle sijoittuvien työpaikkatoimintojen laajuutta ja luonnetta tutkitaan myös työn yhteydessä. Työssä tutkitaan myös kaupan ja viheryhteyksien sijoittumista Piispankylässä.

Osayleiskaavatyö käynnistyy osallistumis- ja arviointisuunnitelman laadinnalla vuonna 2026. Ennen osayleiskaavaluonnoksen laadintaa käydään alueen asukkaiden kanssa keskustelua alueelle laadittujen skenaarioiden pohjalta. Kaavaluonnoksen laatiminen edellyttää myös päätöstä Kehäradan junavarikon sijainnista. Tämä vaikuttaa työn aikatauluun. Tavoitteena on saada osayleiskaava hyväksymiskäsittelyyn vuonna 2030.

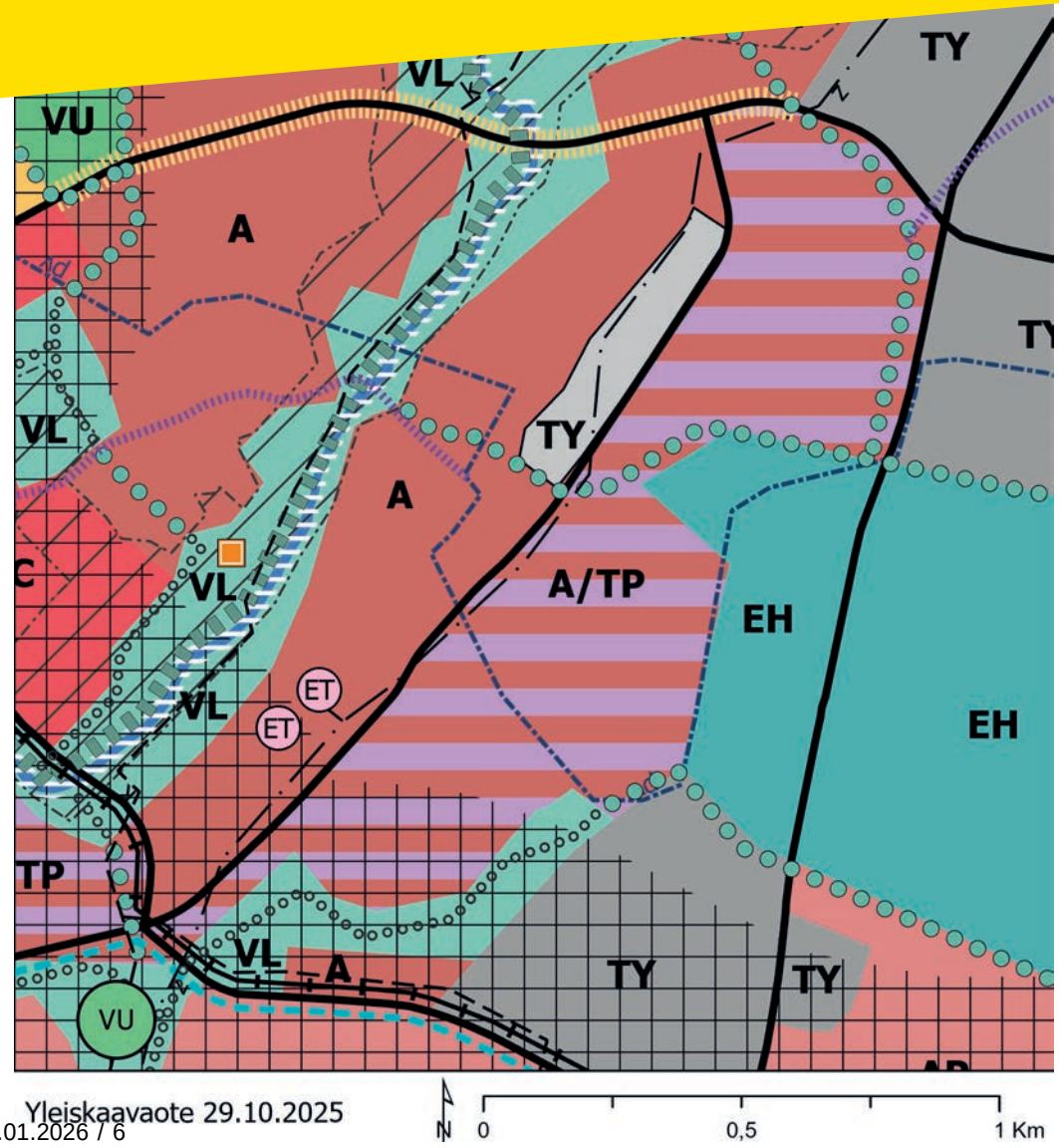


HAKKILAN A -/ TP-ALUEEN OSAYLEISKAAVA

Vantaan yleiskaavassa 2020 on Hakkilaan osoitettu laaja asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP). Helsingin seudun MAL-sopimuksessa 2024-2035 on sovittu, että valtio luovuttaa ehdollisesti alueella sijaitsevat Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikan ja Santaradan alueet Vantaan kaupungille ilman korvausta. Omistusoikeuden siirtymisen ehtona on, että korvaavan Hosantien kuormauspaikan toteuttamiselle on laadittu Vantaan kaupungin ja Väyläviraston välillä toteuttamissopimus. Suunnittelualueeseen kuuluu myös yleiskaava A/TP-alueen länsipuolinen yleiskaavan TY-alue, jonka Helsingin hallinto-oikeus kumosi Vantaan yleiskaavasta 2020.

Alueen kehittämistä ohjaamaan tarvitaan Vantaan yleiskaava 2020:tä tarkempi osayleiskaava. Alueen kehittämistarpeet ja -edellytykset tutkitaan osayleiskaavatyössä.

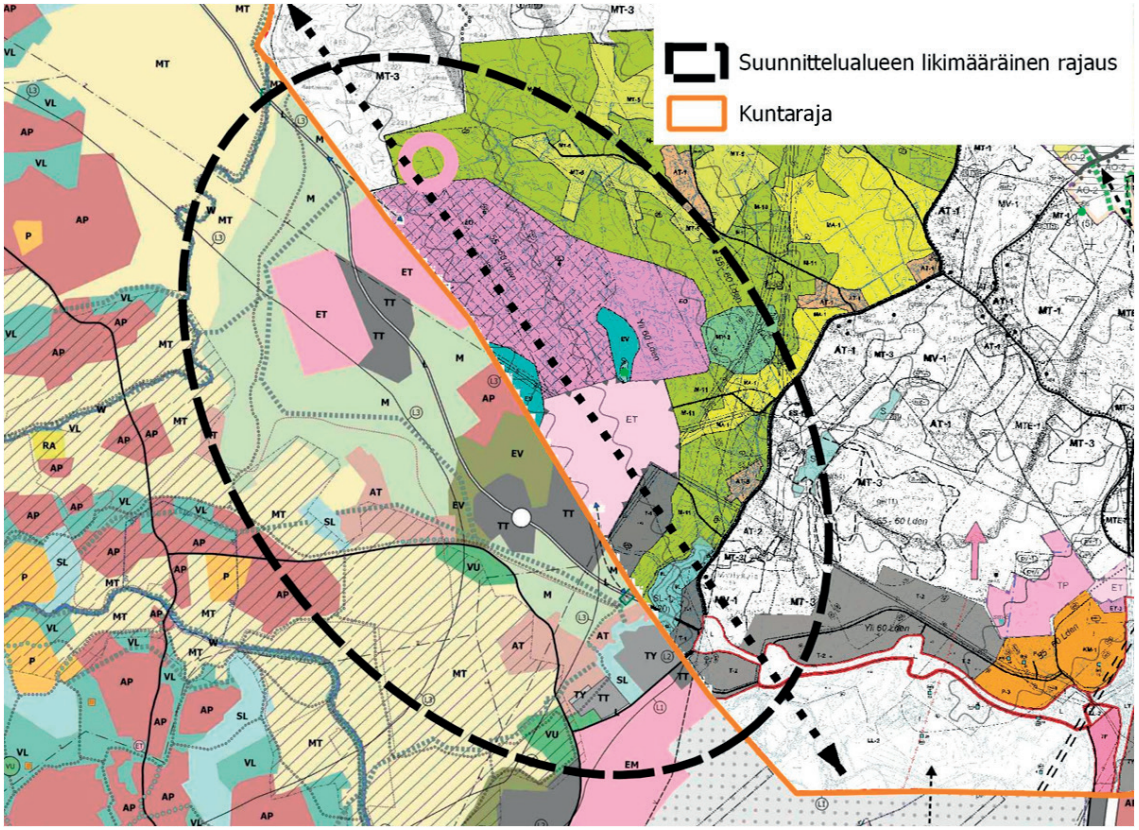
Osayleiskaavatyölle laaditaan työohjelma vuonna 2026. Osayleiskaavan laatiminen on tarkoitus saattaa vireille vuoden 2027 aikana osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella.



KIILAN KIERTOLAN KEHITYSKUVA

Vantaan ja Tuusulan rajalla sijaitsevalle Kiilan–Ruotsinkylän alueelle (Kiilan Kiertola) laaditaan kuntien yhteinen kehityskuvatyö, joka valmistuu vuonna 2026. Kyseessä ei ole oikeusvaikutteinen kaavahanke, vaan tarkempaa suunnittelua tukeva työ, johon eri osapuolet sitoutuvat.

Kehityskuvatyön tavoitteena on luoda edellytyksiä kiertotalouden ja vihreän siirtymän yritystoiminnalle, yhteensovittaa alueen maankäyttöä ja liikennettä sekä huomioida ympäristöhäiriöiden rooli alueen suunnittelussa. Osana kehityskuvatyötä alueelle laaditaan liikennesuunnitelma, jossa selvitetään alueen liikenneverkon kehittämistä huomioiden myös maantie 152:n jatkeen (ns. Kehä IV) mahdollinen toteutuminen.



Vantaan ja Tuusulan yleiskaavojen ja osayleiskaavojen epävirallinen yhdistelmä.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

LUONNON HEIKENTYMÄTTÖMYYS

Luonnon heikentymättömyyden mallin toteuttamista jatketaan ja jatkossa kaikkiin uusiin kaavoihin sisällytetään luontohaitan laskenta ja, luontohaitan kohdistuessa luonnon luontotyypeille, otetaan ekologisen kompensaation toteuttaminen käyttöön. Sekä luontohaittaan että ekologisen kompensaatioon tarvittavia tarkasteluja ja laskentoja laaditaan ja näihin vaadittuja toimia jalkautetaan luonnon heikentymättömyyden toteuttamisen saavuttamiseksi. Luonnon heikentymättömyyden tietotaitoa jaetaan koulutuksin ja tietoiskuin sekä kaupungin sisällä että laajemmin sidosryhmille ja yhteistyökumppaneille.

Luonnon heikentymättömyyden toteuttaminen vaatii ekologisen kompensaation hyvitysalueiden olemassa oloa. Hyvitysalueiden kartoittamista kaupungin omistamilta alueilta jatketaan. Näitä alueita voidaan tarpeen mukaan käyttää kaupungin omien hankkeiden luontohaitan hyvittämiseen. Vantaa on myös etulinjassa luonnon heikentymättömyyden ja ekologisen kompensaation kehittämisessä sekä tiiviisti mukana valtakunnallisen luonnonarvomarkkinoiden toteuttamisen kehittämisessä.

Luonnon heikentymättömyyden ja luontopositiivisuuden toteuttamiseen tarvittavat Vantaan luontotyyppien ekologisen tilan selvitykset jatkuvat. Vuoden 2026 aikana lähdetään tarkastelemaan ja mahdollisuuksien mukaan toteuttamaan luonnon heikentymättömyyden laajentamista luontopositiivisuuden puolelle muun muassa alueellisen viherkertoimen avulla ja tehostamalla luontopositiivista yhteistyötä alueen eri toimijoiden kanssa.

KYLKI – KAUPUNKISEUTU JA YRITYKSET LUONTOPOSITIIVISUUDEN KIRITTÄJINÄ

KYLKI – Kaupunkiseutu ja yritykset luontopositiivisuuden kirittäjinä -hankkeessa Vantaan kaupunki, Laurea, Metropolia ja Suomen ympäristökeskus (Syke) yhteistyössä edistävät pääkaupunkiseudun yritys- ja elinkeinosektorin siirtymää kohti luontopositiivista liiketoimintaa sekä kaupunkien siirtymää kohti luontopositiivisuutta. Hankkeen tavoitteena on edistää luontopositiivisia ratkaisuja, jotka tukevat kestävää liiketoimintaa ja ympäristövastuullisuutta sekä kaupunkien luontotavoitteiden saavuttamista. KYLKI-hankkeelle on myönnetty rahoitus vuosille 2026-2027.

Luonnon heikentymättömyyden malli on Vantaalla otettu käyttöön maankäytön suunnittelussa. Mallin mukaan kaikki luonnolle aiheutettu haitta on hyvitettävä, jos haittaa ei voida välttää. Tämä edellyttää hyvitysmarkkinoiden syntymistä. KYLKI-hankkeessa nopeutetaan hyvitysmarkkinoiden syntyä ja edistetään niiden houkuttelevuutta investointikohteena.

Hankkeessa kehitetään mallinnus- ja analyysityökaluja, joiden avulla yritykset ja kaupungit voivat arvioida ja vähentää toimintansa vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen ja luontojalanjälkeen. Hankkeessa kehitetään sinivihreän infrastruktuurin suunnittelu- ja hankintakriteereitä erityisesti luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

ALUEELLINEN VIHERTEHOKKUUS

Vihertehokuudella tarkoitetaan alueen kasvillisuus-peitteisten pintojen kertoimella painotettua suhdetta rakennettuihin ja päällystettyihin pintoihin. ARVO – viherrakenteen arviointi ja vahvistaminen maankäytön suunnittelussa -hankkeessa valmistuu vuonna 2025 alueellinen viherkerroin -työkalu. Työkalulla voidaan arvioida viherrakenteen ekologista laatua, ilmastonmuutokseen sopeutumisen kykyä ja vaikutusta ihmisten hyvinvointiin. Erilaiset luontotyypit saavat korkeampia tai matalampia pisteitä laskennassa sen mukaan, miten ne vaikuttavat näihin. Laskenta tehdään nykytilanteesta ja suunnitelmaluonnoksesta, jolloin suunnitelman ratkaisuja voidaan parantaa.

Jatkossa kaikista niistä kaavarungoista ja asemakaavoista sekä harkinnan mukaan osayleiskaavoista, joilla on merkittävä vaikutus viherrakenteeseen, laaditaan laskenta alueellinen viherkerroin -työkalulla. Laskennan tavoitteena on valita sellaisia kaupunkirakenteen ratkaisuja, joissa viherrakenne tuottaa mahdollisimman paljon hyötyjä ihmisille ja luonnon monimuotoisuutta, laskurilla todennettuna.

Laskennasta vastaa kestävä kaupunki -tiimi yhteistyössä asemakaavoituksen kanssa.

Viherrakenne tuottaa kaupungissa monenlaisia hyötyjä. (Alkuperäinen kuva: ARVO – Viherrakenteen arviointi ja vahvistaminen kaupunkien maankäytön suunnittelussa –hanke)

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

ASEMAKAAVOITUS

TULEVAISUUS ASUU VANTAALLA

Asemakaavayksikkö tukee Vantaan kaupungin kasvua, kehitystä ja elinvoimaa laatimalla asemakaavoja, asemakaavan muutoksia sekä poikkeamispäätöksiä. Lisäksi yksikkö laatii laajempia alueellisia tarkasteluja, kuten kehityskuvia, suunnitteluperiaatteita ja kaavarunkoja. Työmme perustuu kaupunkistrategian suuntaviivoihin ja yleiskaavan asettamiin raameihin. Tavoitteena on varmistaa laadukkaan ja viihtyisän kaupunkiympäristön rakentuminen sekä mahdollistaa Vantaan tasapainoinen ja kestävä kasvu.

Asemakaavoituksella säädellään alueiden käyttötarkoituksia, rakentamisen määrää ja sijoittumista sekä muita kaupunkikuvaan ja ympäristöön vaikuttavia tekijöitä. Kaavoilla luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen riittävyydelle ja saavutettavuudelle sekä toimivalle liikennejärjestelmälle. Rakennetun ja luonnonympäristön erityiset arvot voidaan turvata asemakaavalla.

Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelma 2026–2028 kokoaa tiedot ohjelmakaudella käynnistyvistä ja jatkuvista kaavahankkeista ja niiden aikatauluista. Suunnitelmassa on mukana 134 kaavahanketta, joiden arvioidaan mahdollistavan noin 1,15 miljoonaa k-m² uutta rakentamista. Suunnitelma painottuu aiempaa vahvemmin työpaikka- ja yrityskaavoitukseen, mikä tukee kaupungin kilpailukykyä ja elinvoimaa. Kaupunkistrategian mukaisena strategisena hankkeena ratikkakaupungin kaavoittaminen näkyy niin kaavoitussuunnitelman painotuksissa kuin myös asemakaavoitusyksikön tavoitteissa. Asuntorakentamisen osalta merkittävä osa kaavoitettavasta kerrosalasta sijoittuu ratikan kestävän kasvun vyöhykkeelle, mikä tukee joukkoliikenteen ja tiiviin kaupunkirakenteen kehittämistä.

Pidemmällä aikavälillä asemakaavoituksella mahdollistamme ratikan kiinteistötaloudellisten tuottojen toteutumista. Laadukkaat ja riittävät palvelut edistävät ratikan varren sosiaalisesti kestävää kasvua ja ovat tärkeä vetovoimatekijä ratikkakaupungin uusilla ja olemassa olevilla asuinalueilla. Yksikkömme osallistuu aktiivisesti yhteistyöhankkeisiin sekä kehittää toimintaansa jatkuvasti. Vuonna 2026 kehitystyön painopiste on uuden alueidenkäyttölain edellyttämien muutosten tunnistamisessa ja käytäntöön viemisessä sekä luontopositiivitiivisuuden tavoitteiden sisällyttämisessä prosesseihimme. Lisäksi panostamme uuden investointien ohjausmallin pilotoimiseen, organisaation kyvykkyyden kehittämiseen, tiedolla johtamiseen ja Matti-järjestelmän yhä tehokkaampaan hyödyntämiseen suunnittelutyössä, jotta voimme vastata entistä paremmin kaupungin strategisiin tavoitteisiin ja kilpailukyvyn vahvistamiseen.

Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelman 2026-2028 valmistelussa ovat korostuneet yhteistyö, avoimuus ja vuorovaikutus eri sidosryhmien kanssa. Kaavoitussuunnitelma työssä olemme pilotoineet uuden investointien ohjausmallin johtamisjärjestelmää. Kaavoitussuunnitelma toimii myös viestintävälineenä ohjelmoitujen hankkeiden resurssitarpeista. Osallisten suuntaan kaavoitussuunitelma mahdollistaa ennakoivan reagoinnin kaupunkiympäristön muutoksiin.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET
RATIKKAKAUPUNKI STRATEGISENA HANKKEENA

Ratikan rakentumisen myötä Vantaasta tulee Suomen neljäs ratikkakaupunki. Ratikan reittiä ympäröivät alueet Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa ovat Vantaan merkittävä kasvusuunta tulevina vuosikymmeninä sekä työpaikkojen, palveluiden että asuntojen suhteen. Ratikkakaupungin kehitys yhdistää ja kytkee seudun eri alueita ja toimintoja toisiinsa. Ratikka lisää Vantaan vetovoimaa: laadukas ja esteetön joukkoliikenneyhteys uudistaa katu- ja kaupunkikuvaa. Monipuolisella asunto- ja palvelutarjonnalla houkuttelee uusia asukkaita reitin varrelle työpaikkojen läheisyyteen. Vuosien 2026-2028 kaavoitussuunnitelmassa näkyvät viimeisten neljän ratikan rakentamisen mahdollistavan asemakaavan ohella useat ratikkakaupungin kehittämiseen liittyvät asemakaavan muutokset ratikan varrella.

Tavoiteena on viihtyisä, saavutettava ja laadukas kaupunkiympäristö, joka tarjoaa niin uusille kuin nykyisille käyttäjilleen monipuolisia vaihtoehtoja sujuvan arjen tarpeisiin. Erityisesti kiinnitämme huomiota alueiden sosiaaliseen kestävyyteen ja palveluiden tuottamisen oikea-aikaisuuteen ennakoimalla päiväkotien ja muiden tarpeellisten lähipalveluiden tarpeen hyvissä ajoin. Kaavoitussuunnitelmassa 2026-2028 ratikan vyöhykkeelle sijoittuu 52 kaavahanketta ja sinne kaavoitetaan liki 300 000 k-m² uutta asuin-, palvelu- ja työpaikkarakentamista. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on kaavoittaa 100 000 k-m2 uutta kerrosalaa (netto) ratikan kaavarungon alueelle.

Aviapoliksen juna-aseman pohjoispuolelle toimitiloja.
© Sarc Atkkitehdit

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

Ratikkakaupunki

Hankenostot:

- Annefredin ratikkapysäkin ympäristöä kehitetään monipuolisena kaupunkirakenteena asumisen, työpaikkojen, kivijalkatilojen ja lähikaupan sijoittumiselle. (0025586 Rälssitie 6, 002514 Annefred pohjoinen = Rälssitie 7, 002571 Asumista Rälssitien ja Äyritien risteykseen)
- Fazerila-Santamalmin alueelle Vaaralassa kaavoitetaan ratikkakaupunkiin liittyvä, monipuolinen asuin- ja työpaikka-alue, johon tulee mm. päiväkoti ja mahdollisesti päivittäistavarakauppa. Alueelle on järjestetty suunnittelukilpailu yhteistyössä Ab Karl Fazer Oy:n kanssa. Seuraavaksi valmistellaan asemakaavat. (931700 Fazerila-Santamalmi)
- Länsimäen keskustakortteliin suunnitellaan palveluita (002652 Länsimäen keskustakortteli)
- Tikkurilassa useat kaavamuutoskohteet tiivistävät keskustaa asuntoja, työpaikkoja ja kaupallisia palveluita tarjoten. (mm. 002658 Asematien korttelit, 002538 Unikkotie 10, 002611 Kielotie 7, 002551 Horsmapolku)
- Väritehdas 1 kaavamuutos aloittaa Tikkurilan Väritehtaan alueen muutoksen. Tavoitteena on Tikkurilan keskustan laajenemisalue, jossa on monipuolista asumista ja työpaikkoja sekä päiväkoti ja koulu. Alue tukeutuu Kuninkaalantiehen, jokirannan virkistysympäristöön ja Kuninkaalanmäen kulttuuriympäristöön. (002494 ja 002494va Väritehdas 1)

Väritehtaan kaavarungon alue

Fazerila-Santamalmin suunnittelukilpailun yleisöäänestyksen suosikki ”Sweet Green”.

Rälssitie 6 Aviapoliksessa.
© ARCO Architecture Company

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET

HOUKUTTELEMME VANTAALLE OSAAJIA JA YRITYKSIÄ

Työpaikkakaavoituksella varmistamme, että yritysten on helppo tulla Vantaalle ja kukoistaa täällä. Erilaisten kaavahankkeiden avulla edistämme kaupungin ja sen eri osien vetovoimaa, parannamme yritysten toimintaedellytyksiä, varmistamme verotuloja ja turvaamme työpaikkojen saatavuuden. Luomme elämyksellistä Vantaata tukemaan paikallista palveluliiketoimintaa kaavoittamalla uusia tai mahdollistamalla tilapäisiä tapahtumatiloja.

Elinvoimaista kaupunkia kaavoitamme myös yritysten kanssa yhteistyössä. Uusien työpaikkojen kannalta keskeisimmäksi sijoittumisen kriteeriksi on noussut hyvän saavutettavuuden ohella muun kaupunkiympäristön vaatimukset. Varsinkin toimitilaa halutaan rakentaa mieluiten melko valmiiseen kaupunkirakenteeseen osaksi toimivaa arjen ympäristöä. Vantaan sijainti Kehä III ja useiden pääväylien varrella houkuttelee kaupunkiin myös tuotanto-, palvelu- ja logistiikka-alan yrityksiä, joille tämä sijainti mahdollistaa toiminta-alueeksi koko pääkaupunkiseudun. Varsinkin Aviapoliksen alueella on tunnistettu potentiaalia lentokentän ja yritysten lähekkäisen sijoittumisen mahdollisuudesta.

Ratikan vyöhyke on nousemassa koko pituudeltaan tärkeäksi tulevaisuuden toimitilojen ja muidenkin työpaikkojen sijoittumisen paikaksi. Laajemmissa aluekehityshankkeissa kuten Fazerila-Santamalmin ja Väritehtaan kaavahankkeissa sekä kaupunkikeskustojen (Aviapolis ja Tikkurila) kaavamuutoshankkeissa on toiminnallisesti sekoittuneen kaupunkirakenteen tavoite hyvin tärkeä, sillä se mahdollistaa vanhojen toimi- ja työtilojen kunnostamisen tai korvaamisen uudella työpaikkarakentamisella. Erityisesti keskustoissa onkin jatkossa yhä tärkeämpää säilyttää työpaikkarakentamista ja lisätä työpaikkoja. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on saada työpaikkakerrosala koko kaupungin alueella nousuun.

Technopoliksen työpaikka-alueen laajennus Aviapoliksessa. © L-arkkitehdit

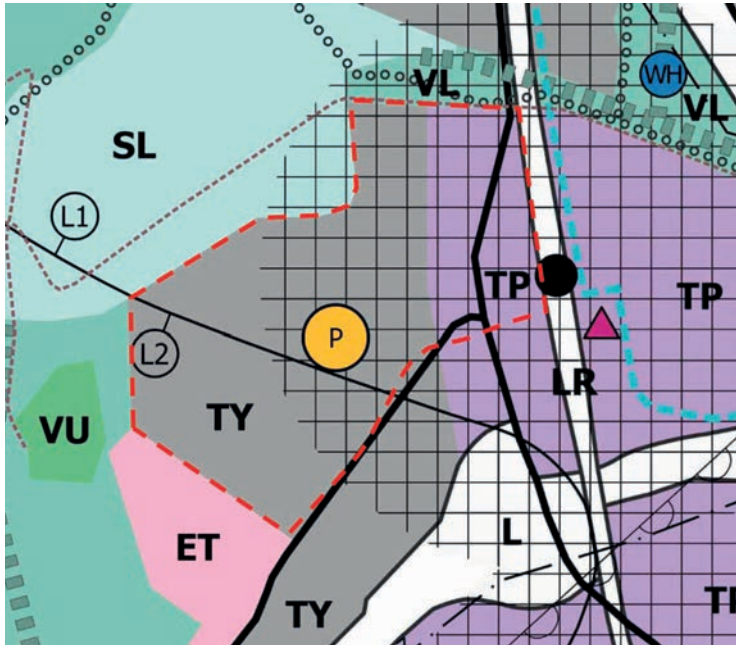
Houkuttelemme Vantaalle osaajia ja yrityksiä

Hankenostot:

- Vehkalassa alueella kaavoitamme kaupungin maa-alueita kaupungin yritystonttitarjontaa varten merkittävät luontoarvot huomioiden. (251600 - Vehkalan Härkälenkki, 251500 - Vehkalan länsipuoli 2)
- Myyrmäessä valmistelemme innovaatiokaavaa alueen työpaikkakehityksen vauhdittamiseksi. (015000 Myyrmäen innovaatiokaava (MYBA) kehityskuva)
- Tammistossa tutkimme kaupan potentiaalia ja sen liikennetuotosta yleiskaavan mukaisilla kaupan alueilla ja tulevien asemakaavamuutosten pohjaksi.(050700 Tammiston kaupat -kaavarunko)
- Voimassa olevaa asemakaavaa muutetaan niin, että jätevoimalan kiinteistölle voitaisiin rakentaa sekajätteen lajittelulaitos sekä jätteen poltossa muodostuvan hiilidioksidin talteenottolaitos. (920600 ja 920500ma Pitkäsuontie 10)
- Fazerilassa suunnittelemme uutta asuin-, yritys- ja palvelualuetta. Synergiaetuja liiketoiminnan suunnitteluun haetaan alueen viereisiltä muilta toiminnoilta, Fazerista ja Valiolta. (931700 Fazerila-Santamalmi)
- Kiilassa Varpukalliontien pohjoispuoleiselle alueelle on tavoitteena kaavoittaa työpaikkatontteja tilaa vaativalle toiminnalle. (002616 – Varpukalliontie)
- Technopoliksen työpaikka-alueen laajennus Aviapoliksessa. Aviapoliksen juna-asemien läheisyyteen osoitteessa Teknobulevardi 7, 9 ja 11 kaavoitetaan toimitilarakennusten korttelialue. Aluetta kehitetään toimivana, muuntojoustavana ja laadukkaana työpaikkaympäristönä ja parannetaan alueen sisäisiä yhteyksiä. (002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11)

Teknobulevardi 7, 9 ja 11. © L-arkkitehdit
Vehkalan länsipuoli 2

Fazerila-Santamalmi. © Arkkitehtitoimisto K2S
Pitkäsuontie 10



KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET

TURVAAMME LUONNON HYVINVOINNIN JA ILMASTOKESTÄVÄN TULEVAISUUDEN

Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali ja luontopositiivinen vuonna 2030. Tavoite on asemakaavoituksen pitkäjänteisyys huomioon ottaen kunnianhimoinen, mutta sitäkin tärkeämpi. Nyt tehdyt valinnat vaikuttavat siihen, millaisessa kaupungissa tukevaisuuden vantaalaiset asuvat ja toimivat. Luontopositiivisuus, resurssiviisaus ja hiilineutraalisuus ovat kaupungin kaikkea toimintaa läpileikkaavia teemoja ja hyödyttävät kaupungin taloutta ja ihmisten hyvinvointia.

Asemakaavoituksen lähtökohtana hiilineutraalisuuden edistämiseksi on hiilineutraalisuusprosessi kaavoituksessa. Prosessiin liittyy tutkimista, tavoitteiden asetantaa, toteutusta ja seurantaa. Prosessin ytimessä on kestävät suunnitteluratkaisut, joita arvioidaan ilmastoselvityksellä nimellä hiilineutraalisuusselvitys: kaupungin maalla Planectilla ja yksityisellä maalla hanke selvittää. Lisäksi kaikissa kaavoissa arvioidaan ilmastovaikutukset, jotka kirjataan kaavaselostukseen. Hiilineutraalisuuteen ohjataan esimerkiksi asemakaavamääräyksillä. Toimenpiteet hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi liittyvät moneen aiheeseen kuten esimerkiksi rakentamiseen, energiaan, liikenteeseen, kiertotalouteen ja hiilinieluihin.

Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on, että 80 % uudesta asuntokerrosalasta sijoittuu yleiskaavan määrittelemälle kestävän kasvun vyöhykkeelle. Lisäksi jatkamme Planect-laskurin (asemakaavojen vähähiilisyyden arviointi) käyttöä sekä tonttikohtaisen vihertehokkuuden tavoitetason määrittelyä kaikissa asemakaavoissa. Saamme myös käyttöön ARVO-hankkeessa kehitetyn alueellisen vihertehokkuuden laskurin, jota käytämme merkittävästi kaupunkivihreän määrään tai laatuun vaikuttavissa kaavoissa ja kaavarungoissa. Alueellisen viherkertoimen laskeminen varsinkin laajemmissa aluekokonaisuuksissa, kuten kaavarungoissa, turvaa riittävän viherrakenteen säilymistä ja rakentamista tiivistyvässä kaupungissa. Kaikissa merkittäviä maamassoja tuottavissa asemakaavoissa arvioidaan jo kaavoitusvaiheessa maamassojen hyödyntämisen mahdollisuus ensisijaisesti suunnittelualueella ja toissijaisesti jossain muualla.

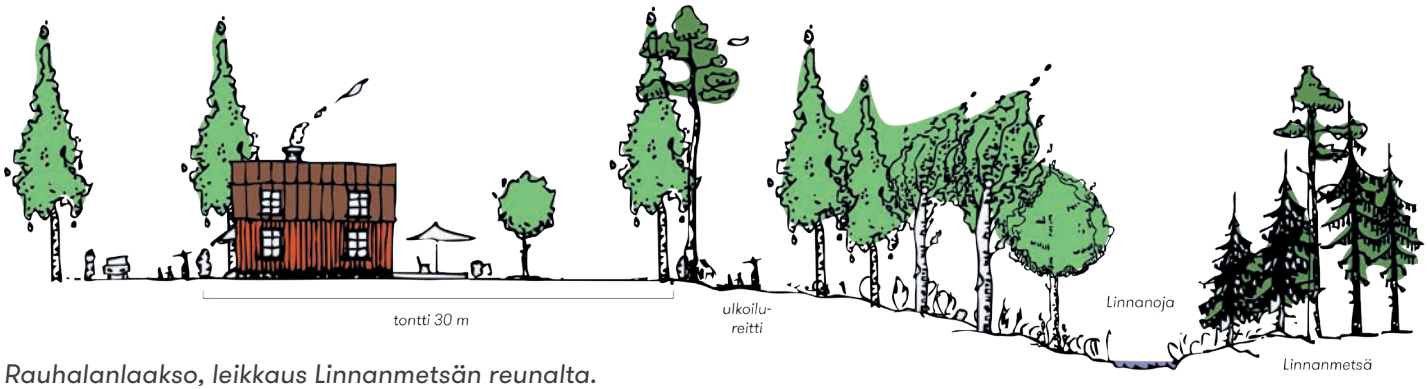
Vuoden 2025 aikana Vantaa on ensimmäisenä kaupunkina toteuttanut luonnonsuojelulain mukaisen ekologisen kompensaation osana asemakaavahanketta ja näyttänyt suuntaa koko muulle Suomelle. Strategiakauden tavoitteena on luontohaitan hyvittäminen kaikissa niissä asemakaavoissa, joissa aiheutetaan haittaa luonnonsuojelulain mukaisille luontotyypeille. Tavoitteen toteutuminen edellyttää koko kaupungin kattavan luontotyyppiselvityksen edistymistä sekä kompensaatiomarkkinan syntymistä.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

Turvaamme luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden

Hankenostot:

- Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolella on pilotti uudenlaisen energiajärjestelmän edistämisessä, jossa hyödynnetään hybridiratkaisua. Vähintään puolet alueen lämmitysenergiasta toteutetaan paikallisesti uusiutuvalla energialla ja loput myös päästöttömästi mm. kaukolämpöverkon avulla. Hankkeessa on noudatettu hiilineutraalisuusprosessia ja tehty hiilineutraalisuusselvitys, jonka myötä kaavassa huomioidaan energian lisäksi myös muita osa-alueita päästöjen vähentämiseksi kuten rakentaminen, liikenne, hiilinielut ja –varastot ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen. (002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolella)
- Vantaan Energian hiilidioksidin talteenotto- ja varastointilaitos (920600 ja 920500ma Pitkäsuontie 10)
- Sortti-aseman kaavamuutos Varistossa edistää kiertotaloutta. (002583
- Riipilään Strandkullan peltoalueille on tavoitteena sijoittaa aurinkopaneelikenttiä ja sähköasema. (320200 - Strandkullan aurinkopuisto)
- Rauhalanlaakson kaavarungon alueella säilytetään kaikki nykyiset metsät. Rakentamisen alueet sijoittuvat pääosin nykyisille pelloille. (021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko)



Rauhalanlaakso, leikkaus Linnanmetsän reunalta. Rakentaminen sijoittuu nykyisen pellon reunaan.

Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolella.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET

LISÄÄMME KAUPUNKIKESKUSTEN VIIHTYISYYTTÄ

Kaupunkikeskusten kehittäminen on keskeinen osa asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelmaa vuosina 2026-2028. Keskustoja kehitetään asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueiksi usealla kaavatasolla. Kaavarungot ja laajat asemakaavaluonnokset luovat perustan yksittäisille kaavaratkaisuille. Tavoitteena on luoda laadukkaita, elinvoimaisia, monipuolisia ja kestävän kehityksen periaatteita noudattavia keskustoja, jotka tukevat kaupungin kasvua, yritystoimintaa ja palveluiden saavutettavuutta. Myös kaupunkivihreän sekä riittävien ja saavutettavien virkistäytymisen paikkojen, kuten puistojen, varmistaminen on tärkeää kaupunkimme tiiveimmin rakennetuilla alueilla.

Tavoitteena on turvalliset, viihtyisät ja aktiiviset kaupunkitilat, joissa on vetovoimaa ja toimintoja. Luomme edellytyksiä sujuvalle asioinnille, työpaikoille ja kaupallisille palveluille sekä tapahtumille, jotka houkuttelevat ihmisiä laajemmalta alueelta. Panostamme erityisesti asemanseutujen viihtyisyyteen ja turvalliseen arkeen. Keskustarakentaminen toteutetaan laadukkaasti, säästäen luontoa ja turvaten riittävät viher- ja virkistysalueet.

Erityisenä haasteena keskustoissa on tunnistettu työpaikkojen säilyminen. Asuminen kivijalkaliiketiloineen ei yksin riitä toiminnallisesti monipuolisen ja elinvoimaisen keskustarakenteen synnyttäjäksi. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on, ettei työpaikkarakentamisen määrä keskustoissa vähene.

Huberilan lähikeskus Aviapoliksessa
© Uusi Kaupunki Kollektiivi Oy

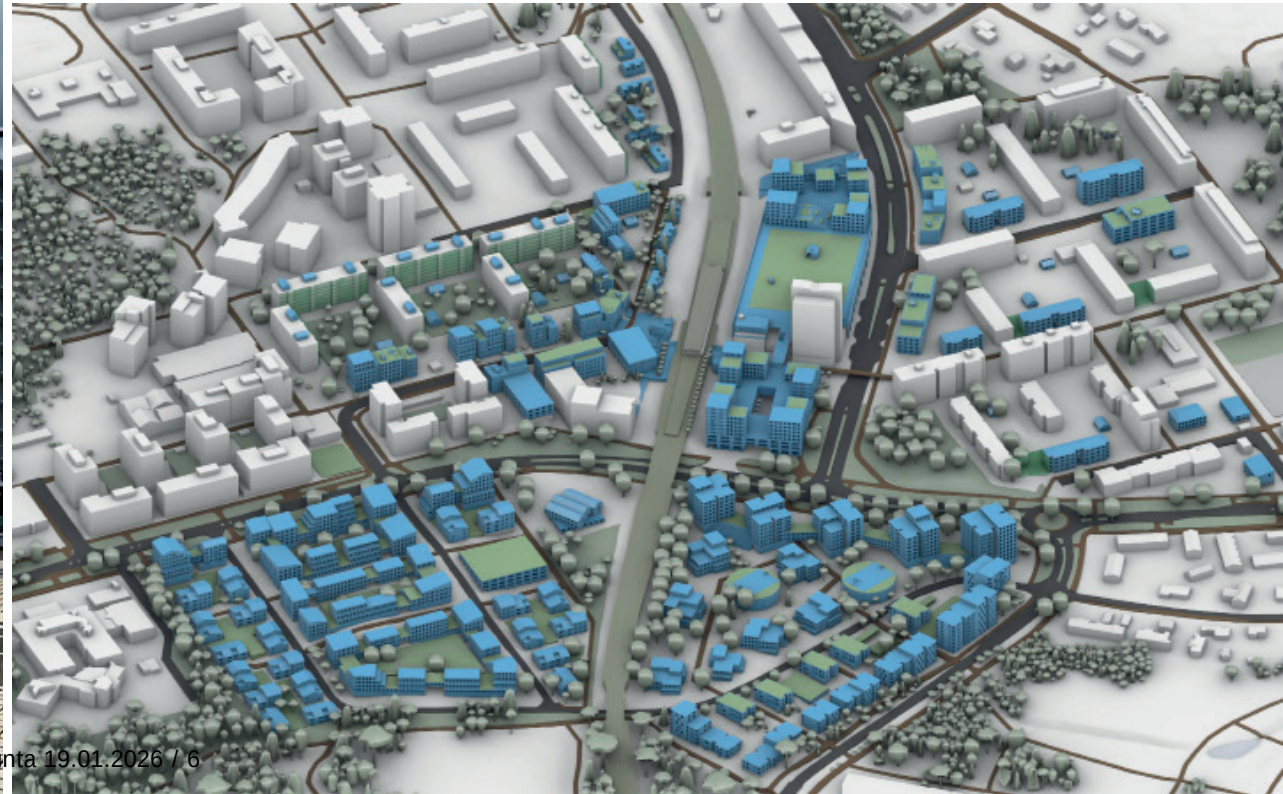
Lisäämme kaupunkikeskusten viihtyisyyttä

Hankenostot:

- Korson keskustakorttelit
- Koivukylän kaavarunko
- Länsimäen keskustakortteli
- Kivistön kaupan kaava
- Väritehtaan alueen asemakaavoitus
- Tikkurilan Asematien korttelit
- Myyrmäen ydinkeskusta
- Martinlaakson keskustasuunnitelma
- Aviapoliksen keskusta Aviabulevardin varrella
- Muuran ja Huberilan lähikeskukset

Korson keskustakorttelit. © Tengbom arkkitehdit

Aviapoliksen keskusta Aviabulevardin varrella. Ramboll Finland Oy.



Martinlaakson keskustasuunnitelma

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET

MONIPUOLISTAMME ASUMISEN VAIHTOEHTOJA

Kaupunkisuunnittelulla haluamme varmistaa hyvän asuinympäristön kaikenlaisille asukkaille. Asemakaavojen tulee tarjota edellytykset aktiivisille ja viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle ja laadukkaalle asuntosuunnittelulle sekä riittäville palveluille.

Aikaisempien vuosien vauhdikas asuntorakentaminen on tuottanut uudenlaisen kerrostuman aiempaa pienemmistä asunnoista koostuvia verrattain suuria asuinrakennuksia ja monimutkaisia hankkeita. Takavuosien sijoitusasuntobuumi on vaikuttanut rakennettujen asuntojen keskipinta-alaan sitä pienentäen, eikä vuoden 2024 alusta asti voimassa ollut kerrostalohankkeita koskeva pinta-alasääntely ole vielä juurikaan ehtinyt vaikuttaa rakentuvien asuntojen keskipinta-aloihin. Tämä asia yhdistettynä valtion leikkauksiin asumisen tuissa on vallitsevassa taloussuhdanteessa heijastunut Vantaan väestörakenteeseen ja talouteen.

Jatkossa asemakaavoituksen tavoitteena on kääntää yksipuolistunut asuntotarjonta erilaisia asumisen toiveita ja tarpeita paremmin huomioon ottavaan suuntaan. Vain monipuolisia asumisen ratkaisuja tarjoamalla voimme lieventää aiemmin rakentuneen yksipuolisen asuntotarjonnan aiheuttamia seurannaisvaikutuksia.

Monimuotoinen ja laajalla skaalalla erilaisia asumisen mahdollisuuksia tarjoava kaupunkiympäristö tai asuinalue mahdollistaa myös muuttuvien tarpeiden täyttymisen erilaisissa asumispolun vaiheissa. On tärkeää, että kotia voi vaihtaa kuhunkin elämäntilanteeseen sopivaksi haluamansa alueen sisällä. Ympäristöönsä sitoutuneet ja asuinpaikkansa itse valinneet asukkaat haluavat vaikuttaa ja osallistua ympäristönsä kehittämiseen. Vahva ja hyvinvoiva yhteisö tukee turvallisuuden kokemusta sekä toiminnallista aktiivisuutta ominaisuuksiltaan erilaisilla asuinalueilla.

Asumisen laatua voimme parantaa asemakaavoissa muun muassa kaupunkitilaan ja toimintoihin, hankekokoon, rakennustypologioihin sekä pysäköinti- ja piharatkaisuihin vaikuttamalla. Asuntojen laatu on noussut mediassa esiteltyjen erittäin tehokkaiden asuntoratkaisujen myötä uudenlaiseen keskusteluun. Tavoitteen laadukkaasta asuntorakentamisesta tulisi jatkossa ulottua kaupunkikuvallisia, monimuotoisuus- tai kestävyysratkaisuja syvemmälle, kuten asuinhuoneiden riittävään kokoon tai tilojen muuntojoustavuuteen. Kokonaisvaltaisen muutoksen läpiviemiseen tarvitsemme kuitenkin yhteiset tavoitteet rakennuttaja- ja rahoittajatahojen kanssa.

Kaupunkisuunnittelussa tavoitteena on lähipalveluiden kaupunki, jossa palveluiden verkosto tuotetaan asukkaiden, yritysten, kaupungin ja muiden toimijoiden yhteistyönä. Varsinkin julkisten palveluiden riittävyys ja laatu on tärkeä vetovoimatekijä kaupungille. MAL-sopimuksen mukaisesti asemakaavoituksen tavoitteena on huolehtia siitä, että asuntotuotantoon soveltuva asemakaavavaranto

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

Monipuolistamme asumisen vaihtoehtoja

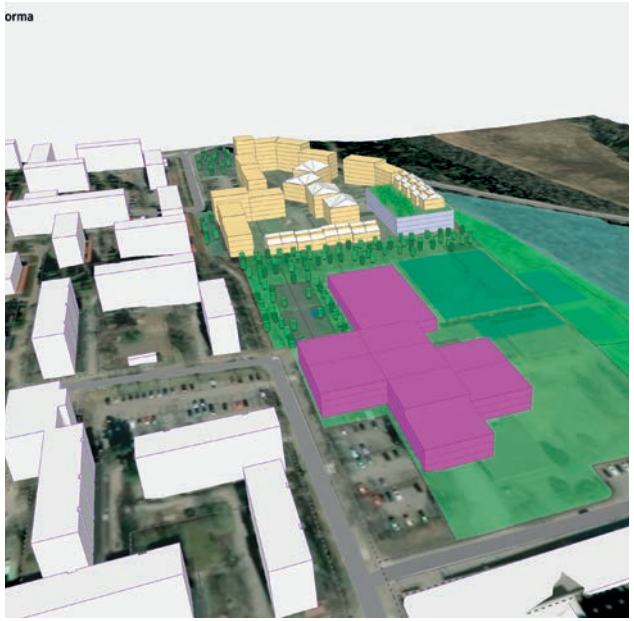
vastaa viiden vuoden asuntotuotantotarvetta.

Hankenostot:

- Väritehdas 1
- Hanhiniitty
- Fazerila-Santamalmi
- Sporttikorttelit
- Huberilan ja Annefredin alueet

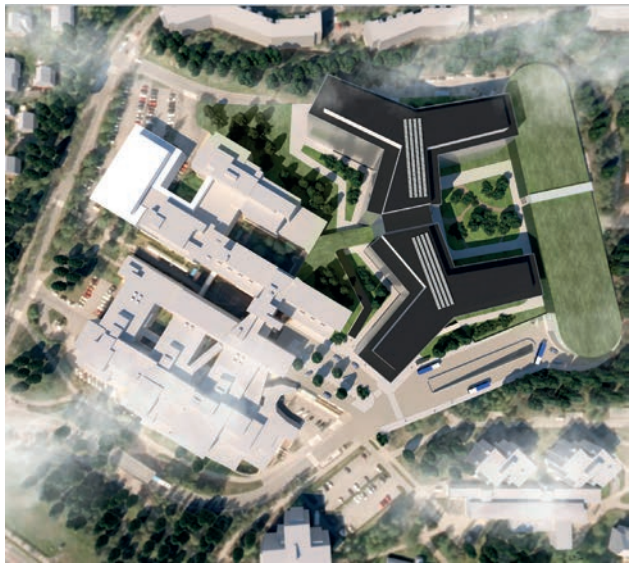
Palveluita tuottavat kaavat:

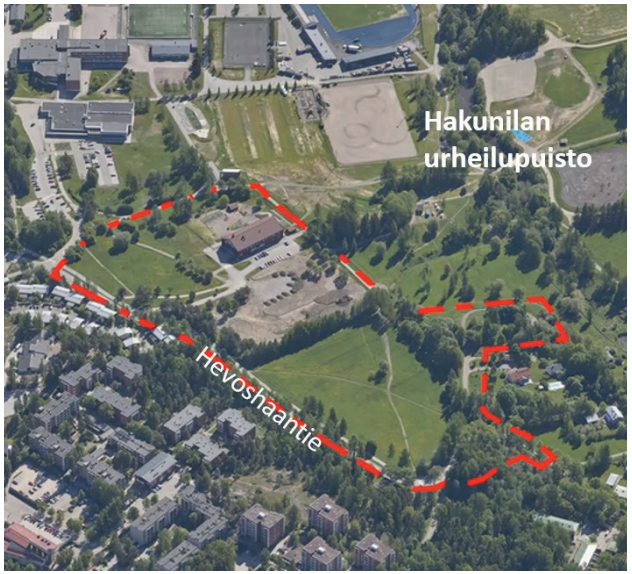
- Väritehdas 1 -asemakaavan koulu + päiväkoti
- Simontien päiväkoti
- Kivistön Kivenkolon ja Keimolanmäen Ruutulipun päiväkodit
- Hakunilassa Hevoshaka, lukiorakennus sekä mahdollisesti liikuntahalli
- Länsimäen keskustakortteli
- Ojahaka
- Myyrmäen urheilutalo
- Huberilan alue sisältää mm päiväkodin ja mahdollistaa muita palveluita
- Peijaksen sairaalan laajennus
- Tikkurilan urheilupuisto ja Peltolan koulun laajennus



Ojahaka
Peijas. © Reino Koivula Oy

Länsimäen keskustakortteli
Hevoshaka





PIENTALOKAAVOITUS

Kaavoitussuunnitelmakaudella 2026-2028 jatkamme pientalovaltaisten alueiden suunnittelua eri puolille kaupunkia. Parhaimmillaan pientalojen suurkaupunki luo vaihtelevuutta kaupunkikuvaamme ja monipuolistaa asumisen vaihtoehtoja koko kaupungissa.

Pientaloilla voimme myös täydentää ja monipuolistaa asuntokantaa korkean tehokkuuden keskusta-alueilla. Täydennämme myös olemassa olevia, väljiä pientaloalueita ja mahdollistamme monimuotoisempaa asumista erillispientalojen sekaan.

Pientaloja ovat omakoti-, pari- ja rivitalot. Suunnittelussa kiinnitämme huomiota muun muassa tiivistyvien alueiden tasapainoiseen kehitykseen ja vehreyden turvaamiseen. Huolehdimme elinvoimaisten ja sosiaalisesti kestävien asuinalueiden muodostumisesta. Pientaloalueiden kaavoituksessa huomioimme alueiden keskenään erilaiset luonteet.

Pientalorakentamisen mahdollisuuksia tarkastelemme kaavarunko- ja suunnitteluperiaatetasoilla esimerkiksi Kivistön alueella Rauhalanlaaksossa sekä Hiekkaharjun aseman läheisuudessa Hanhiniityn alueella. Katrinebergin alueesta valmistuu kaavaluonnos vuonna 2024 ratkenneen ideakilpailun pohjalta ja Fazerila-Santamalmin alueella aloitamme kaavaluonnoksen valmistelua vuoden 2025 aikana toteutetun suunnittelukilpailun pohjalta. Väritehdas 1 asemakaavan alueella Fastbölen kyläalueen yhteyteen sijoittuu pientalorakentamista, joka muodostaa seuraavien kaavavaiheiden kanssa pientalojen sydämen yhdessä olemassa olevien historiallisten rakennusten kanssa.

Vuonna 2024 selvitettiin kaupungin sisäisenä työnä yleiskaavan mahdollistamien laajojen pientaloaluevarausten ominaispiirteitä ja toteuttamisen edellytyksiä. Vuonna 2025 valmistui myös pääkaupunkiseudun kaupunkien yhteinen konsulttiselvitys pientaloalueiden taloudellisista vaikutuksista. Tarkastelujen pohjalta kaavoitussuunnitelmassa 2026-2028 on useita erilaisia pientalokaavoja.

Katrinebergin ideakilpailun voittaja Kotilaitumet. © Nomaji maisema-arkkitehdit Oy, Arkkitehdit Tommila Oy ja WSP Finland Oy.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

Pientalokaavoitus

Hankenostot:

- Katrinebergissä Asemakaavalla mahdollistetaan uutta asumista ja lähipalveluja Katrinebergin alueelle. Kehityskuvan ja ideakilpailun tulosten pohjalta laadittu kaavaluonnos valmistellaan päätöksentekoon. (330400 - Katrineberg kaavaluonnos, 330500 - Katrinebergin aloituskorttelit)
- Rauhalanlaaksoa on tarkoitus kehittää kylämäisenä monimuotoisen pientaloasumisen alueena, joka tukeutuu Kivistön keskustan palveluihin. Kaavarungossa tutkitaan alueelle soveltuva asumisen määrä, liikenteelliset ratkaisut, palveluiden työpaikkojen mahdollisuuksia ja viheryhteyksien saavutettavuutta. (021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko)
- Piippilakin asemakaava-alueelle suunnitellaan monipuolista asumista Koivukylänväylän pohjoispuolelle maiseman luonne huomioiden Havukosken kaupunginosassa. (002545 Piippilakki)
- Hanhiniityn alueella tavoitteena on uusi monipuolinen asuinalue palveluineen Hiekkaharjun aseman ja Rekolanojan välisille seurakuntien maille. (063100 Hanhiniityn suunnitteluperiaatteet, 621300 Hanhiniitty osa 1)
- Koivurinteen pientaloalue Vihdintien tuntumassa kaavoitetaan uudestaan, Pohjois-Koivurinteelle suunnitellaan täydennysrakentamista. (002483 Etelä-Koivurinne, 261600 Pohjois-Koivurinne)
- Väritehtaan alueella Fastbölen ympäristön pientalokorttelit (002494 ja 002494va Väritehdas 1)

Hanhiniitty

Rauhalanlaakso

Väritehdas 1
© Arkkitehtitoimisto NOAN Oy

LIITE: Kaupunkiym[illegible]stolautakunta 19.01.2026 / 6

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET
PYSÄYTÄMME ALUEELLISEN ERIYTYMISEN

Kaavoituksella on tärkeä tehtävä sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen luomisessa ja myönteisen kehityksen mahdollistavien kaupunkikehityshankkeiden edistämisessä. Sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen edellytykset huomioimme niin vanhoilla kuin uusillakin kaupunkialueilla. Vanhoilla alueilla uudistamme kaupunkirakennetta etenkin täydennysrakennushankkeiden avulla. Hyvin suunnitellulla täydennysrakentamisella kehitämme alueiden asunto- ja hallintamuotojakaumaa nykyistä monipuolisemmaksi ja varmistamme riittävän ja monipuolisen väestöpohjan lähipalveluiden säilymiselle ja kehittämiselle. Uudet alueet, kuten esimerkiksi Fazerila-Santamalmin, Väritehtaan, Huberilan ja Hanhiniityn alueet, suunnittelemme lähtökohtaisesti asumisen mahdollisuuksiltaan monimuotoisiksi.

Toimivat joukkoliikenneyhteydet tuovat kannustimia kaupunkirakenteen uudistamiselle. Kaavoitussuunnitelmassa tämä näkyy sekä nykyisten asemanseutujen kehityksen vauhdittamisessa mm. Korsossa ja Koivukylässä, että Hakunilassa varautumisessa Vantaan ratikan rakentamiseen.

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

Väritehdas 1
© Arkkitehtitoimisto NOAN Oy

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

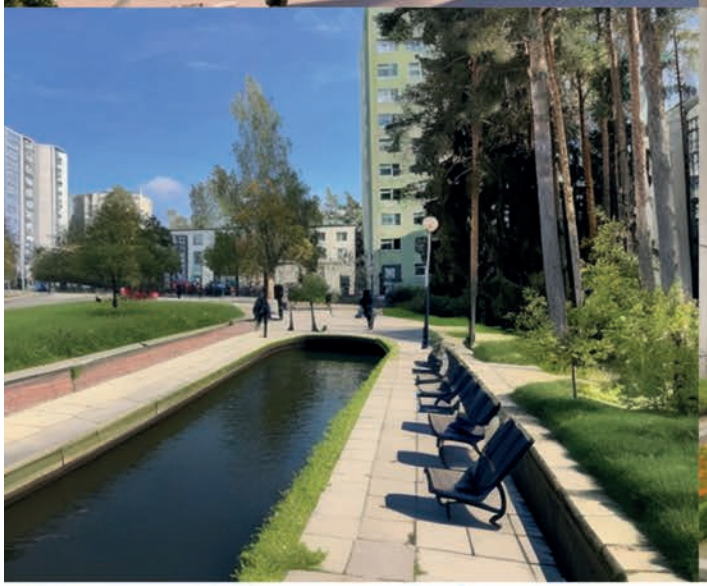
Pysäytämme alueellisen eriytymisen

Hankenostot:

- Koivukylän kaavarunko
- Rasinkatu, täydennysrakentamista
- Korson keskustakorttelit, palveluita
- Piippilakki, monipuolista pientaloasumista Havukoskelle
- Hevoshaantie 15-17, lukio ja mahdollisesti liikuntahalli
- Länsimäen keskustakortteli, palveluita
- Sporttikorttelit
- Liesipuisto, aukiosta kehitetään vehreä ja toiminnallinen kaupunkipuisto
- Huberilan kaavarunko: pvk ja muita palveluita

Piippilakki
Korson keskustakorttelit

Koivukylän kaavarunko



KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET
OHJAAMME KAUPUNGIN TASA-PAINOISTA KASVUA HALLITUSTI

Kaupunkisuunnittelun keskeisenä työkaluna taloudellisesti kestävän kaupungin varmistamisessa on kaavatalous. Kaavataloudella tarkoitetaan kaupunkiympäristön suunnittelun, toteuttamisen, ylläpidon ja käytön aiheuttamien menojen ja tulojen laskemista. Kaavoitukseen liittyviä välittömiä kuluja syntyy muun muassa maanhankinnoista ja julkisten alueiden ja rakennusten rakentamisen kuluista, tuloja puolestaan tonttien luovutuksista. Kokonaistaloudellisesti edullisin ratkaisu ei ole välttämättä alkuinvestoinniltaan halvin. Kaavataloudellista arviointia tehtäessä onkin tärkeää tarkastella kustannuksia koko elinkaaren aikana. Kaavataloudessa tarvitaan monialaista ja kauaskantoisempaa näkökulmaa, jotta sen vaikuttavuus voidaan maksimoida.

Kaavatalousarviointi on jatkuvasti kehityksen alla oleva kestävän talouden prosessi, jonka vaikuttavuutta pyrimme lisäämään tällä kaavoitussuunnitelmakaudella. Tämän kaavoitussuunnitelmakauden aikana kaavatalouden kehittämisen painopiste säilyy kaavoituksen välittömien kulujen arvioinnissa. Yleisten alueiden toteuttamisen kustannusarviointityökalua jatkokehitetään ja käyttöä laajennetaan. Kaupunki on myös luomassa uutta investointien ohjausmallia, jossa kaupungin investoinnit kytketään tuleviin kaavahankkeisiin, väestönkasvuun ja kaavataloudelliseen kannattavuuteen. Tulevaisuudessa kaavoitussuunnitelman hankkeita priorisoidaan sen mukaan, missä järjestyksessä kaupungin investointeja, kuten kouluja, päiväkoteja ja suurempia kadunrakennushankkeita, voidaan toteuttaa.

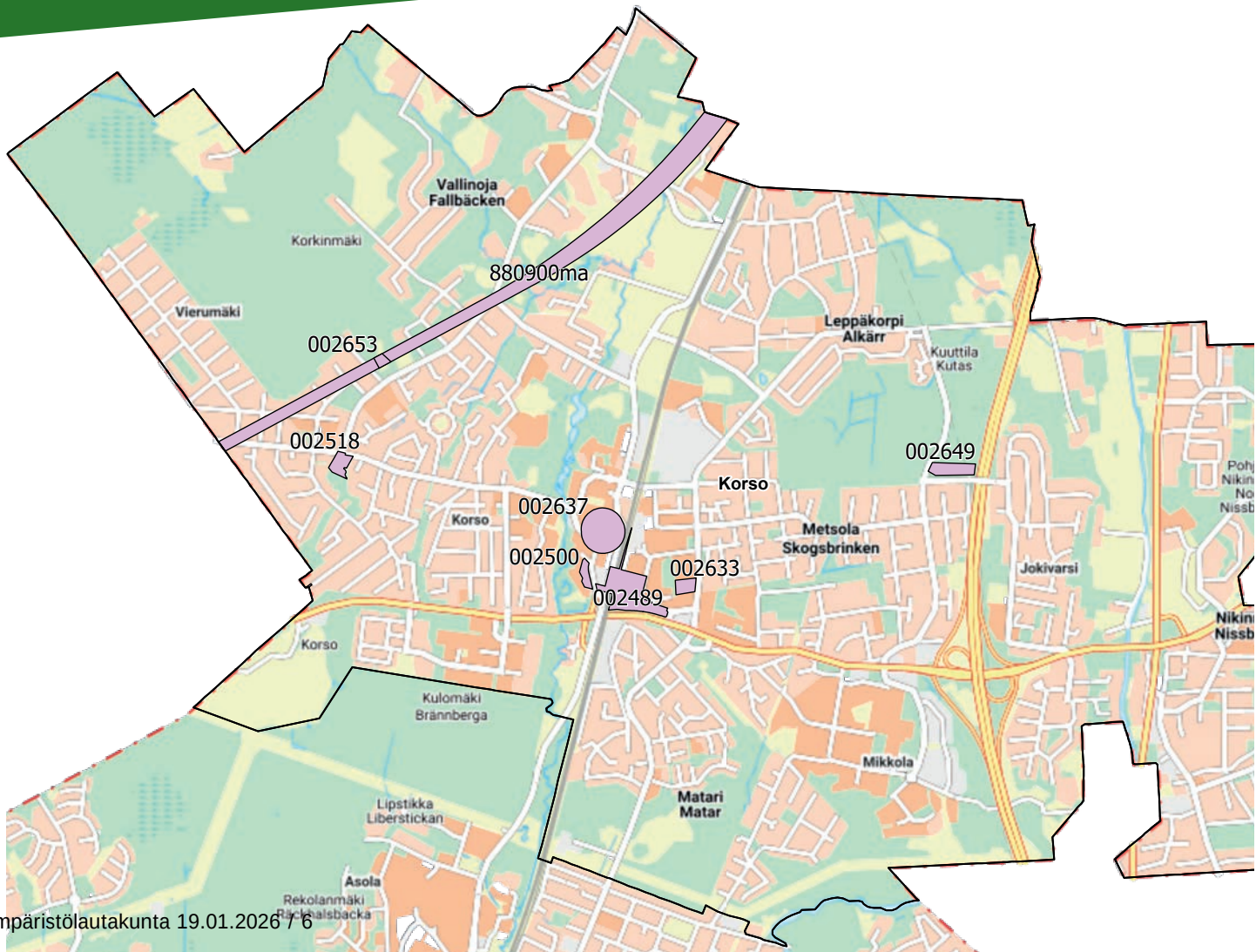
Lisäksi tavoittelemme kestävää kaupunkirakennetta, joka kestää sään ääri-ilmiöitä ja on mahdollisimman resilientti ilmastonmuutoksen aiheuttamille seurauksille. Näin voimme hillitä kustannuksia, joita ilmastonmuutos tulevaisuudessa kaupungille aiheuttaa. Uusi rakentaminen ohjataan pääosin Yleiskaava 2020:n kestävän kasvun tavoitteen mukaisesti olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Unikkotie 10.
© Granlund

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

KORSO

Korson kaavarunko on hyväksytty syyskuussa 2024, ja alueen kaavoitus on tarkoitus aloittaa radan länsipuolelta, Korson keskustakortteleista. Kaupunki on parin viime vuoden aikana hankkinut radan länsipuolelta useita kiinteistöjä, minkä ansiosta aluetta päästään lähivuosina lopulta kehittämään. Keskustakortteleiden kaavoitusta lähdetään todennäköisesti edistämään kumppanuuskaavoituksella. Kun keskustakorttelit ovat alkaneet toteutua, voidaan siirtyä Korson keskustan itäpuolen kaavoittamiseen. Korson suuralueella tehdään myös asuinkorttelien täydennysrakentamista, esimerkiksi Otavantie 18. Alueella on tulossa kaavoitukseen myös useita infrahankkeita liittyen sähköverkkoon ja raidehankkeisiin.



KORSON KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002649 Harmaahylkeentie 8	Asemakaavan muutos	02/2026	2028	Huoltorakennus Harmaahylkeentielle / Jokivarrenkujalle Korsossa
002653 Lentorata osa 2	Asemakaavan muutos	03/2026	2029	Lentorata Korson alueella. Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata osa 2 -asemakaavan suunnittelualue ulottuu Tuusulan rajalta Keravan rajalle ja sijaitsee Vierumäen ja Vallinojan kaupunginosissa.
880900ma Lentorata osa 2 maanalainen asemakaava	Asemakaava	03/2026	2029	Lentorata Korson alueella. Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata osa 2 -asemakaavan suunnittelualue ulottuu Tuusulan rajalta Keravan rajalle ja sijaitsee Vierumäen ja Vallinojan kaupunginosissa.
002633 Otavantie 18	Asemakaavan muutos	06/2026	2029	Asuinkiinteistön täydennysrakentamista
002637 Korson keskustakorttelit	Asemakaavan muutos	02/2026	2027	Korson keskustan uudistaminen. Rajaus tarkentuu ennen kaavatyön aloitusta.

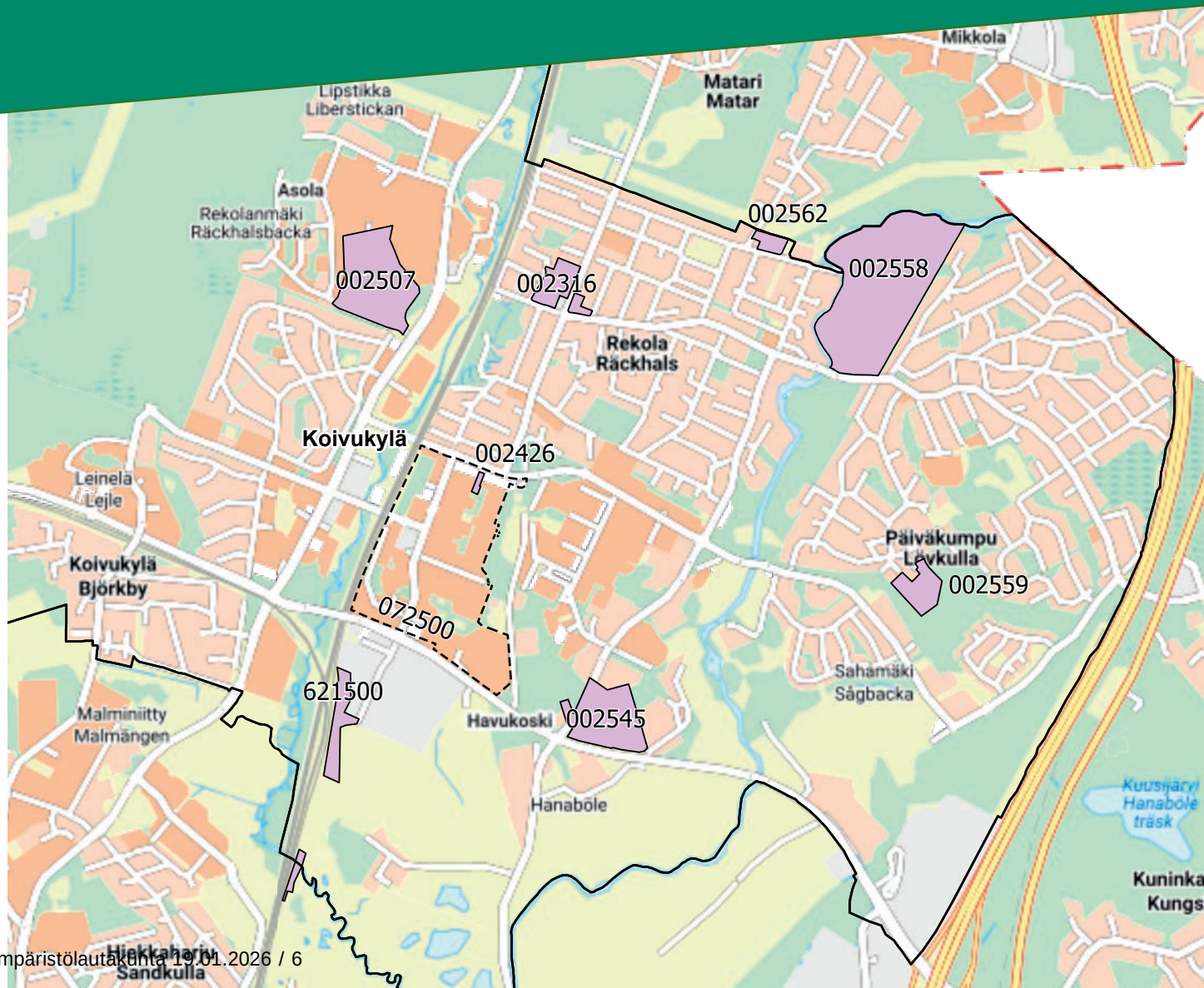
KORSON VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/to-teutunut vireilletulo	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002500 Maakotkantie 6	Asemakaavan muutos	2022	2026	Asuntoja ja kivijalkakerroksen liiketiloja purettavan liikekeskuksen paikalle. Katutason elävyyteen kiinnitetään erityistä huomiota. Asuntorakentaminen on esitetty 5–8 kerroksiseksi. Pysäköintipaikat sijoittuvat omalle tontille. Kaavatyö on tällä hetkellä pysähdyksissä.
002518 Korsontie 60	Asemakaavan muutos	2023	2026	Osoitteessa Korsontie 60 kaavoitetaan liikerakennusten kortteli, joka mahdollistaa nykyisen kukkakaupan lisäksi päivittäistavarakaupan. Viheralueen rajausta tarkastellaan. Salkolantien päädyssä puistoaluetta muutetaan katualueeksi. Näin järjestetään ajoyhteys tontille.
002489 Korson keskustan itäpuoli	Asemakaavan muutos	2021	2033	Kaavatyön tavoitteena on kehittää radan itäpuoli keskustamaiseksi asumisen, kaupan ja työpaikkojen alueeksi. Korson asemalle on noin 200 metriä. Kaavahanke on tällä hetkellä pysähdyksissä, koska se odottaa Korson keskustan kaavoitusta ja rakentumista. Hanke ei ole mukana vuosien 2026-2028 kaavoitusohjelmassa.

KOIVUKYLÄ

Koivukylässä on vireillä laaja kaavarunkotyö, jota täydennetään kaupan selvityksellä. Kaavarunko viedään päätöksentekoon keväällä 2026. Yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi määritellyn Havukosken pohjoisosan täydennysrakentamisen luonnetta selvitetään lisäksi käynnistämällä asemakaavamuutos Rasinkadulla.

Pientalojen suurkaupungin asemakaavahankkeita edistetään mm. Päiväkummussa, Rekolassa ja Havukoskella. Hosantien tuntumassa laajennetaan raidealuetta raidesepelin kuormauspaikan siirtoa varten, ja Peijaksen sairaalan kaavatyö etenee. Rekolan keskustan kaavahanke on toistaiseksi pysähdyksissä.



KOIVUKYLÄN 2026 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002426 Rasinkatu	Asemakaavan muutos	09/2026	2028	Havukosken asuinaluetta täydennysrakennetaan alueen arvot huomioiden.

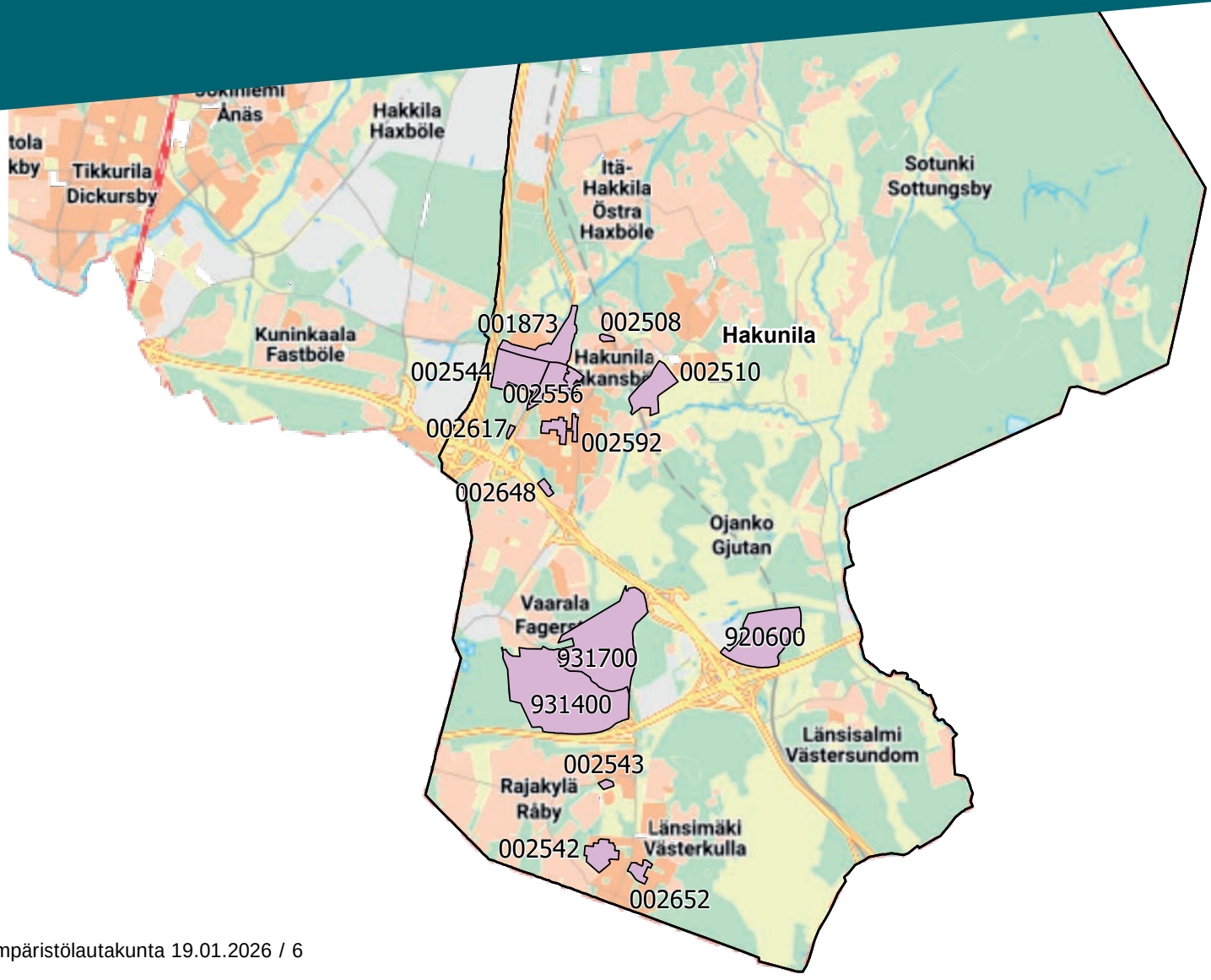
KOIVUKYLÄN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/to-teutunut vireilletulo vuosi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
072500 Koivukylän kaavarunko	Kaavarunko	2020	2026	Kaavarunko ohjaa Koivukylän keskustan kehittämistä ja täydennysrakentamista. Se on yleispiirteinen suunnitelma, joka tukee asemakaavoitusta. Kaavarunko palautettiin valmisteluun ja viedään uudelleen päätöksentekoon kaupan asioiden selvittämisen jälkeen.
002558 Päiväkummun pientalo-tontit ja virkistysalue	Asemakaavan muutos	2023	2026	Alue rajautuu pohjoisessa ja lännessä Keravanjokeen, idässä Päiväkummun pientaloalueeseen ja etelässä Laurintiehen. Alueen pinta-ala on noin 22 ha, josta yleiskaavassa on osoitettu pientalovaltaiseksi asuinalueeksi noin 5 ha ja lähivirkistysalueeksi noin 17 ha.
002562 Joukontie 42	Asemakaavan muutos	2024	2026	Joukontie 42:n kaavamuutosalueen käyttötarkoitus halutaan muuttaa teollisuusalueesta pientaloasumiseen. Kaavatyön yhteydessä tutkitaan Pihkalan talon suojelua.
002316 Rekolan keskusta	Asemakaavan muutos	2023	2027	Rekolan kaavamuutos mahdollistaa pientalovaltaisen asumisen ja palvelut keskustassa. Samalla varmistetaan toimiva kävely-yhteys asemalle. Kaavatyötä jatketaan Yleiskaava 2020 pohjalta. Asemakaavatyö on toistaiseksi tauolla.
621500 Hosantie	Asemakaavan muutos	2024	2027	Santaratana tunnettu pistoraide Hakkilasta Jokiniemen kautta Tikkurilaan siirtyy pohjoisemmaksi pääradan viereen. Pääkaupunkiseudun raideverkon kunnossapito tarvitsee raidesepelin kuormauspaikan myös jatkossa. Kuormauspaikka kaavoitetaan radan itäpuolelle Hosantien läheisyyteen.
002545 Piippilakki	Asemakaavan muutos	2025	2027	Koivukylänväylän pohjoispuolelle, Piippilakin alueelle, kaavoitetaan tiivis ja matala yhtiömuotoinen pientaloalue. Suunnittelussa arvokas kulttuuriympäristö ja maiseman luonne huomioidaan. Rakennusten sallittu kerroskorkeus on enintään kaksi.
002507 Peijaksen sairaalan laajennus	Asemakaavan muutos	2022	2028	Tavoitteena on uudistaa Peijaksen sairaalakokonaisuutta Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen tulevaisuuden tarpeisiin. Sairaala-alueelle suunnitellaan uusia rakennuksia, jotta erityisesti sairaalan vuodeosastotoiminnalle saadaan nykyaikaiset toimivat tilat.
002559 Päiväkumpu Kimmon- ja Mairenkuja	Asemakaavan muutos	2027	2029	Pientaloja olevan omakotitaloalueen jatkoksi yleiskaavan osoittamassa sijainnissa. Kaupungin ja yksityistä maata.

HAKUNILA

Ratikan asemakaavat alkavat olla valmiina. Suuralueen kaupunkirakennetta täydennetään asumisen kaavoilla ja palveluilla. Vaaralassa Fazerila-Santamalmin alueelle kaavoitetaan ratikkakaupunkiin liittyvä uusi monipuolinen asuin- ja työpaikka-alue, jonne tulisi mm. päiväkoti ja päivittäistavarakauppa.

Hevoshaantien varrelle Hakunilan urheilupuiston länsipuolelle ollaan kaavoittamassa uutta lukiota ja samalla tutkitaan alueen liikennejärjestelyitä sekä mahdollisuutta sijoittaa uusi liikuntahalli. Pitkäsentie 6-8:ssa muutetaan asemakaavaa Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen valmiusaseman ja Ojangossa Vantaan Energian tarpeisiin. Kaavoitussuunnitelmaan tulee Länsimäen keskustakortteli, johon kaavoitetaan palveluita. Vireillä olevat Hakunilan keskustan laajennus 2 ja siihen liittyvät Harmopuisto ja Langinniitty eivät toistaiseksi etene, koska kaavoituksen lähtökohdat ovat muuttuneet.



HAKUNILAN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002648 Ruunikkokuja 5	Asemakaavan muutos	01/2026	2028	Huoltorakennus Ruunikkokujalle Hakunilassa.
002543 Maratontie 4-6	Asemakaavan muutos	04/2026	2027	Asumiselle osoitetun tontin tehostus. Kaupungin maata.
002652 Länsimäen keskustakortteli	Asemakaavan muutos	05/2026	2028	Hybridihanke Länsimäen keskustaan.

HAKUNILAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/to-teutunut vireilletulo vuosi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
931400 Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki	Asemakaava	2022	2026	Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa osoitetaan riittävä tila Vantaan ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoittamalla Fazerintielle katualuetta ja muuttamalla Rivieranraition joukkoliikennealueetta. Lisäksi varaudutaan Porvoonväylän bussiliikenteen vaihtopysäkkeihin leventämällä liikennealuetta. Kaavassa tarkastellaan viheryhteyksien jatkuvuutta sekä kiinteistöjen rajauksia suhteessa ratikan suunnitelmiin ja tilantarpeeseen.
920600 ja 920500ma Pitkäsuontie 10 (VECCS, ent. 002581)	Asemakaava	2024	2026	Vantaan Energia suunnittelee sekajätteen energiahyödyntämisen hiilidioksidien talteenottoa Jätevoimalan alueella osoitteessa Pitkäsuontie 10. Asemakaavoitettu rakennusoikeuden määrä ei riitä, joten tarvitaan uutta rakennusoikeutta.
002617 Pitkäsentie 6-8	Asemakaavan muutos	2025	2026	Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen tarpeisiin kaavoitetaan Hakunilaan uusi valmiusasema osoitteeseen Pitkäsentie 6-8.

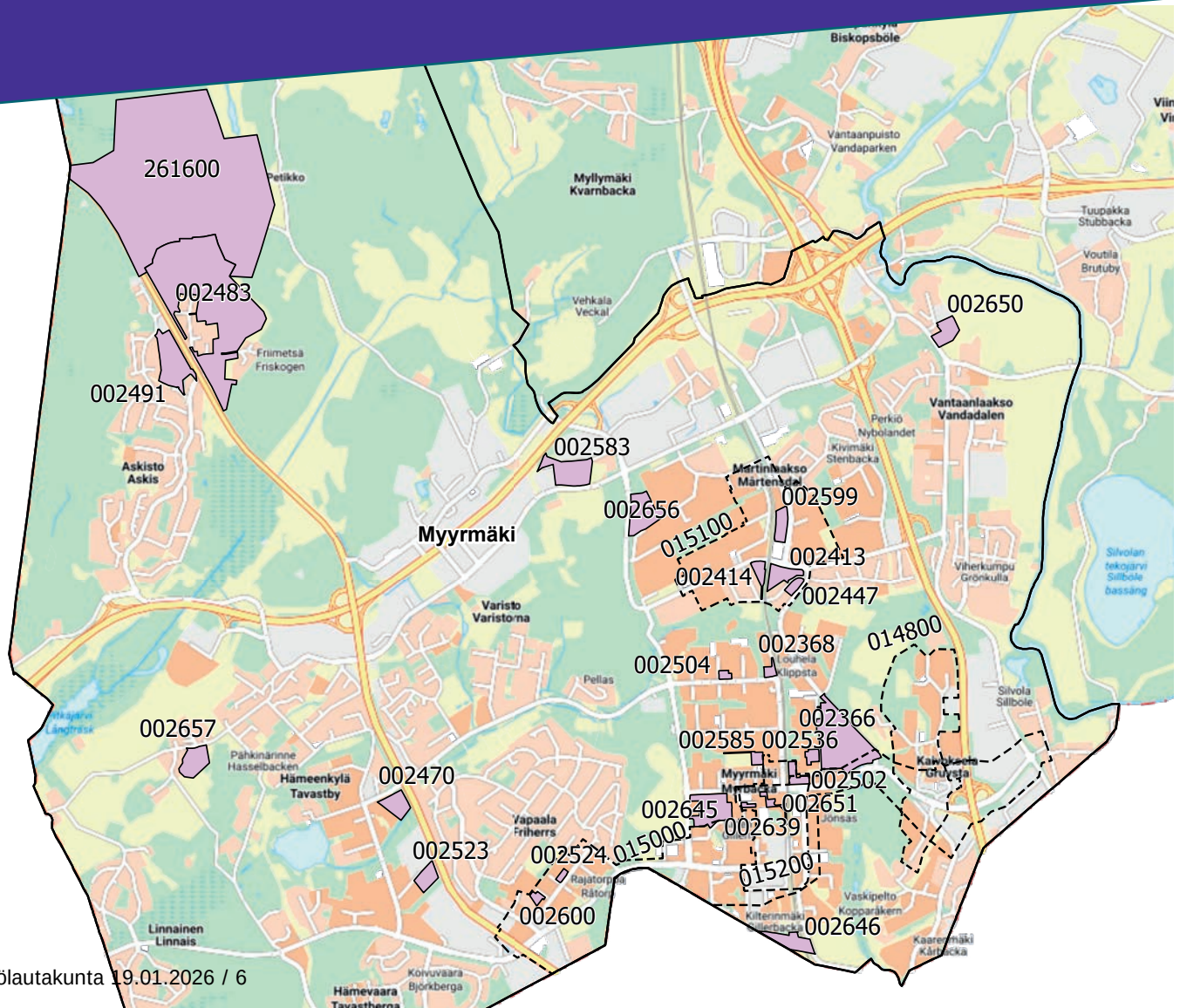
HAKUNILAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002508 Vaunukuja 2	Asemakaavan muutos	2021	2027	Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa kaava-alueelle täydennysrakentaminen. Alustavan suunnitelman mukaan alueelle sijoitettaisiin kaksi uutta 5-7 kerrosta korkeaa kerrostaloa. Kaavatyö on tällä hetkellä pysähdyksissä.
002510 Hevoshaantie 15-17	Asemakaavan muutos	2025	2027	Osoitteessa Hevoshaantie 15-17 rakentamattomalle tontille kaavoitetaan lukiorakennus sekä mahdollisesti liikuntahalli. Alue on Hakunilan kulttuuri- ja urheilupuiston sekä Håkansbölen kartanon läheisyydessä. Alue sijoittuu noin 400 metrin päähän Hakunilan keskustan tulevasta ratikkapysäkistä.
931700 Fazerila-Santamalmi	Asemakaava	2024	2029	Vaaralassa Fazerila-Santamalmin alueelle kaavoitetaan ratikkakaupunkiin liittyvä uusi asuin- ja työpaikka-alue lähipalveluineen. Alueelle järjestetään suunnittelukilpailu yhteistyössä Ab Karl Fazer Oy:n kanssa. Kilpailun jälkeen valmistellaan asemakaavat.
002592 Hiirakkotie	Asemakaavan muutos	2028	2030	Hakunilan keskustaa tiivistävää täydennysrakentamista. Hakunilantien varteen liiketilaa, rakenteellinen pysäköinti.
002542 VAV Maalinauhantie	Asemakaavan muutos	2028	2030	Kerrostaloalueen täydentämistä ja tehostamista.
001873 Hakunilan keskustan laajennus 2	Asemakaavan muutos	2020	2033	Kaupungin omistuksessa olevalle reilun neljän hehtaarin kokoiselle varikkokäytöstä poistuneelle Vantaan itäiselle bussivarikolle ja sen ympäristöön suunnitellaan monipuolista asumista, kivijalkatilaa ja palveluita. Alue osa kehittyvää ratikkareitin varren Hakunilaa. Hanke ei ole mukana kaavoituksen vuosien 2026-2028 työohjelmassa.
002556 Harmopuisto	Asemakaavan muutos	2033	2035	Asumista, viheraluetta ja liiketilaa. Keskitetty pysäköinti. Kaavaluonnosta 001873 jatketaan ehdotuksiksi osissa, toinen osa. Kaavahanke ei ole mukana kaavoituksen vuosien 2026-2028 työohjelmassa.
002544 Langinniitty	Asemakaavan muutos	2033	2035	Monipuolista asumista noin 35 000 k-m2, viher- ja sinialueita, päiväkoti ja kivijalkaliiketilaa. Keskitetty pysäköinti pysäköintilaitoksessa. Kaavaluonnosta 001873 jatketaan ehdotuksiksi osissa, ensimmäinen osa. Kaavahanke ei ole mukana kaavoituksen vuosien 2026-2028 työohjelmassa.

LÄNSI-VANTAA

Länsi-Vantaalla suunnitellaan kaupunkikeskustojen täydentämistä Myyrmäen ja Martinlaakson asemanseuduilla. Tavoitteena on rakentaa viihtyisiä ja vehreitä kaupunkikeskustoja. Myyrmäessä kärkihankkeena on Kaupunkikulttuuritalo, jota suunnitellaan Myyrmäen maamerkkinä ja asukkaiden olohuoneena. Kaupunkikeskustan alueella on myös useita asuinkerrostalohankkeita, joissa tavoitteena on avata kivijalkaliiketiloja katutilaan sekä kehittää katuvihreää. Myyrmäen innovaatiokaava puolestaan selvittää kuinka alueella voidaan lisätä työpaikkoja. Oivallustentalon ja Ojahaan koulun on tarkoitus valmistua 2028. Martinlaakson asemanseudulle valmistellaan kaavarunkoa, jossa keskeisenä tavoitteena on kestävä kaupunkikehitys. Alueelle suunnitellaan lisää asumista, liiketiloja ja palveluita kävely etäisyydellä asemasta. Alueella on vireillä useita liiketilallisia asuinkerrostalo hankkeita sekä uusi päiväkoti.

Täydennysrakentamista ja asumista suunnitellaan myös uusien bussirunkolinjojen yhteyteen Pähkinärinteeseen. Pientalovarantoa kasvatetaan ja niitä on tulossa mm. Koivurinteen alueille.



LÄNSI-VANTAAN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002639 Liesikuja 7	Asemakaavan muutos	01/2026	2026	Liesikuja 7:n liike- ja toimistotalon paikalle liike- ja asuintalo, jolle kaksi kerrostaloa (12- ja 8-kerroksiset osat). rakennusten väliin jää kaupunkiaukio, johon liiketilat voivat avautua.
002657 Tuomelan koulutontti	Asemakaavan muutos	01/2026	2027	Hämeenkylässä Tuomelan koulutontilla Ainontie 44 tutkitaan koulutalon ja liikuntasalin uutta käyttöä ja suunnitellaan palvelu- ja pientaloasumista.
002470 Autioniitty	Asemakaavan muutos	01/2026	2027	Pähkinärinne, Autioniityn päiväkodin paikalle päivittäistavarakauppa ja uusi päiväkoti, mahdollisesti asumista.
002646 Kilterinkuja 6	Asemakaavan muutos	02/2026	2026	Sähköaseman laajennus ja Honkasuontunnelin (Kehä II:n varaus) poistaminen.
015000 Myyrmäen innovaatiokaava (MYBA) kehityskuva	Kehityskuva	02/2026	2027	Luodaan Myyrmäen elinvoimaa parantava "Businesskäytävä" Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien väliin. Reitille sijoitetaan pieniä ja keskisuuria liiketiloja Rajatorpantietä pitkin Jönsaksentielle ja Vaskivuorentielle. Tuetaan startuptoimintaa, katu- ja torikauppaa.
002650 Smeds, Kauppalaivurintie 5	Asemakaava	03/2026	2027	Kauppalaivurintielle Smedsin tilallle omakotitalojen täydennysrakentamista.
002656 Raappavuorenrinne 2-14	Asemakaavan muutos	03/2026	2027	Martinlaaksossa Raappavuorenrinne 2-14 kerrostalokorttelin toteutettavuutta parannetaan.
002368 Patotie 2	Asemakaavan muutos	04/2026	2027	Myyrmäki, Patotie 2:n tontille ja Patoaukiolle asuntorakentamista ja liiketilaa.
002645 Kivikirveenkuja (Sporttikorttelit)	Asemakaavan muutos	04/2026	2027	Kivikirveenkujan Sporttikortteleihin uudet asuinkerrostalot ja päiväkoti uuden suunnitelman pohjalta.
015200 Myyrmäen ydinkeskustan suunnitelma	Kaavarunko	10/2026	2027	Suunnitelma tarkentaa Myyrmäen ydinkeskustan osalta vuoden 2019 kaavarunkoa. Työssä etsitään paikkoja täydennysrakentamiselle ja kaupallisesti kehitettäville alueille sekä ohjataan ydinkeskustan kehitystä vuosina 2030–2050.
002523 Karhunkierros 3 ja 5	Asemakaavan muutos	10/2026	2028	Pähkinärinne, Karhunkierros 3 ja 5 tonteille yritystoiminnan sijaan asuntorakentamista.

LÄNSI-VANTAAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002447 Vihertie 44-46 ja 48	Asemakaavan muutos	2021	2026	Vihertie 44-46 ja 48. Monipuoliseen vehreään kortteliin 2–9-kerroksisia kerrostaloja, kaupunkivilloja ja sisäpiha. Tonttien väliin Punapolku Jokiuomapuistoon.
002414 Martinlaaksontie 26	Asemakaavan muutos	2021	2026	Martinlaaksontie 26:n puistoalue muutetaan yleisten rakennusten kortteliksi ja Valkopolun katualue jatketaan Martinlaaksontielle. Kaavamuutos mahdollistaa tulevaisuuden palvelut.
002504 Kuohukuja 1-3	Asemakaavan muutos	2022	2026	Kuohukuja 1:n tontille ostoskeskuksen itäosan suojelu sekä uusi 8-kerroksinen asuin- ja liiketalo.
002483 Etelä-Koivurinne	Asemakaavan muutos	2023	2026	Etelä-Koivurinteen pientaloalue kaavoitetaan uudestaan. Puunhakkaajanmäelle asumista. Päiväkotitontti maastossa ylemmäksi ja isommaksi. Hieskoivuntiestä luovutaan, kokoojakaduksi Koivurinne. Vihdintielle kiertoliittymä.
261600 Pohjois-Koivurinne	Asemakaava	2023	2026	Pohjois-Koivurinteelle täydennysrakentamista. Samalla kaavoitetaan Vihdintie Espoon rajalle, yleiskaavan Kynikentien (Tikkurilantien jatkeen) länsiosa ja luontoalueita.
015100 Martinlaakson kaavarunko	Kaavarunko	2024	2026	Martinlaakson keskustaan laaditaan Mainio Martsari -nimistä kehityskuvaa, joka ohjaa alueen kaupunkikehitystä vuosina 2030–2050. Työ kattaa Martinlaakson juna-aseman seudun noin 500 metrin säteellä. Kehityskuvassa huomioidaan sekä ekologinen, taloudellinen että sosiaalinen kestävyys.
002583 Variston Sortti	Asemakaavan muutos	2024	2026	Sortti-asema eli HSY:n jätteiden kierrätysasema Varistoon, Martinkyläntie 35-37.
002585 Myyrmäen urheilutalon laajennus	Asemakaavan muutos	2025	2026	Myyrmäen keskustassa, Myyrmäenraitti 4, urheilutalon uimahallin laajennus. Huoltoajo Chopininpolkua pitkin.
002651 Liesipuisto ja Tuurapuisto	Asemakaavan muutos	2025	2026	Myyrmäen keskustassa Liesitorin aukiosta kehitetään vehreä ja toiminnallinen kaupunkipuisto. Tuurapolun pohjoispuolinen viheralue esitetään muutettavan puistoksi, joka nimetään Tuurapuistoksi.
014800 Kaivokselan yleissuunnitelma	Kaavarunko	2021	2027	Yleissuunnitelma käsittää Vanhan Kaivokselan 1960-luvun aluerakennuskohteen. Työssä tarkastellaan suojelua ja täydennysrakentamista kulttuurihistorialliset arvot säilyttäen.

LÄNSI-VANTAAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002413 Martinlaakson keskusta-asuminen	Asemakaavan muutos	2021	2027	Martinlaaksontie 24. Monimuotoiseen kortteliin erityyppisiä asuin- ja palvelurakennuksia, yksityisiä pihoja, julkisia aukioita ja tori. Mittakaava laskee etelään pientaloalueeseen päin. Punapolku asemalta Jokiuomanpuistoon.
002502 Ojahaanrinne 4	Asemakaavan muutos	2023	2027	Ojahaanrinne 4:n tontille 4–16-kerroksisisia kerrostaloja, liiketilaa, pysäköintitalo ja sisäpiha. Rakennusten korkeudet ja massat polveilevat. Korkein torni sijoittuu Jönsaksentien päähän. Nykyinen toimistorakennus puretaan.
002366 Ojahaka	Asemakaavan muutos	2024	2027	Varian ammattioppilaitoksen paikalle yhtenäiskoulu ja liikuntahalli, tontin pohjoisosaan asumista.
002491 Halkotie	Asemakaavan muutos	2025	2027	Askistossa Halkotie, Halkokuja, Hirsikuja, Timmermalmintie 19a, Hirsipuisto ja Vihdintien liittymä. Asemakaava ajantasaistetaan ja alueelle tutkitaan pientalo- ja yritysrakentamista.
002536 Ojahaantie 8	Asemakaavan muutos	2023	2028	Myyrmäki, Ojahaantie 8. Myymäläsiiven paikalle uusi kerrostalo.
002524 Rajatorpan ostoskeskus	Asemakaavan muutos	2023	2028	Rajatorpan ostoskeskuksen tilalle kuusi-seitsemänkerroksisen asuin- ja liiketalo.
002600 Nuijakuja 6 - 8	Asemakaavan muutos	2024	2028	Rajatorpassa Nuijakuja 6:n tontille kolme-neljäkerroksinen asuintalo rakentamatta jääneelle pysäköintiin varatulle alueelle.
002599 Kivivuorentie 4-6	Asemakaavan muutos	2024	2028	Kivivuorentie 4-6, Martinlaakson Ostarin pohjoispuolelle kaksi asuintornia ja liiketilaa.

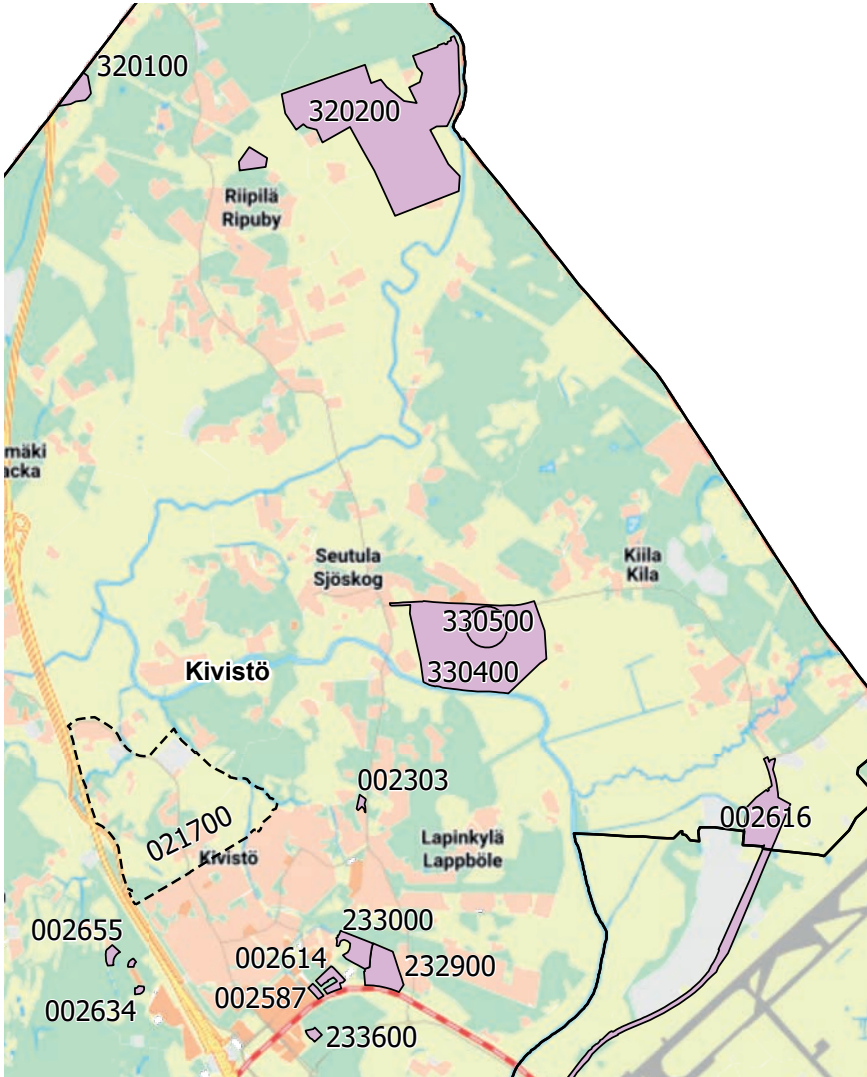
KIVISTÖ

Kaavoitussuunnitelmakaudella 2026-2028 Kivistön suuralueella asemakaavoitettavat hankkeet jakautuvat kolmeen teemaan: a. työpaikkakaavat, b. palvelut ja asuinkaavojen toteutettavuus, c. pientaloalueet.

Työpaikkahankkeissa edistämme uusien tonttien muodostamista kaupungin omistamalle maalle erityisesti Kehä III:n läheisyydessä. Vehkalan länsipuoli 2, Vehkalan Härkälenkin sekä Varpukalliontien asemakaavahankkeilla tuotetaan toimitila- ja teollisuustontteja logistisesti edullisille paikoille. Kivistön keskustan eteläpuolella mahdollistetaan tilaa vievän kaupan ja laajan tavaravalikoiman kaupan toimijoiden sijoittumista alueelle.

Palveluverkon edistämisen osalta Kivistön keskustassa ja Keimolanmäessä valmistellaan päätöksentekoon päiväkotikaavat Kivistön Kivenkolo sekä Keimolan Ruutulippu. Voimassa olevien kaavojen toteutettavuutta parannetaan Keimolanmäen Ajolenkin ja Kivistön keskustassa Ruusupuun alueilla. Kivistön keskusta-aluetta itään päin laajentavien uusien asemakaavojen edistämistä jatketaan myöhemmin asuntorakentamisen matalasuhdanteen helpotettua.

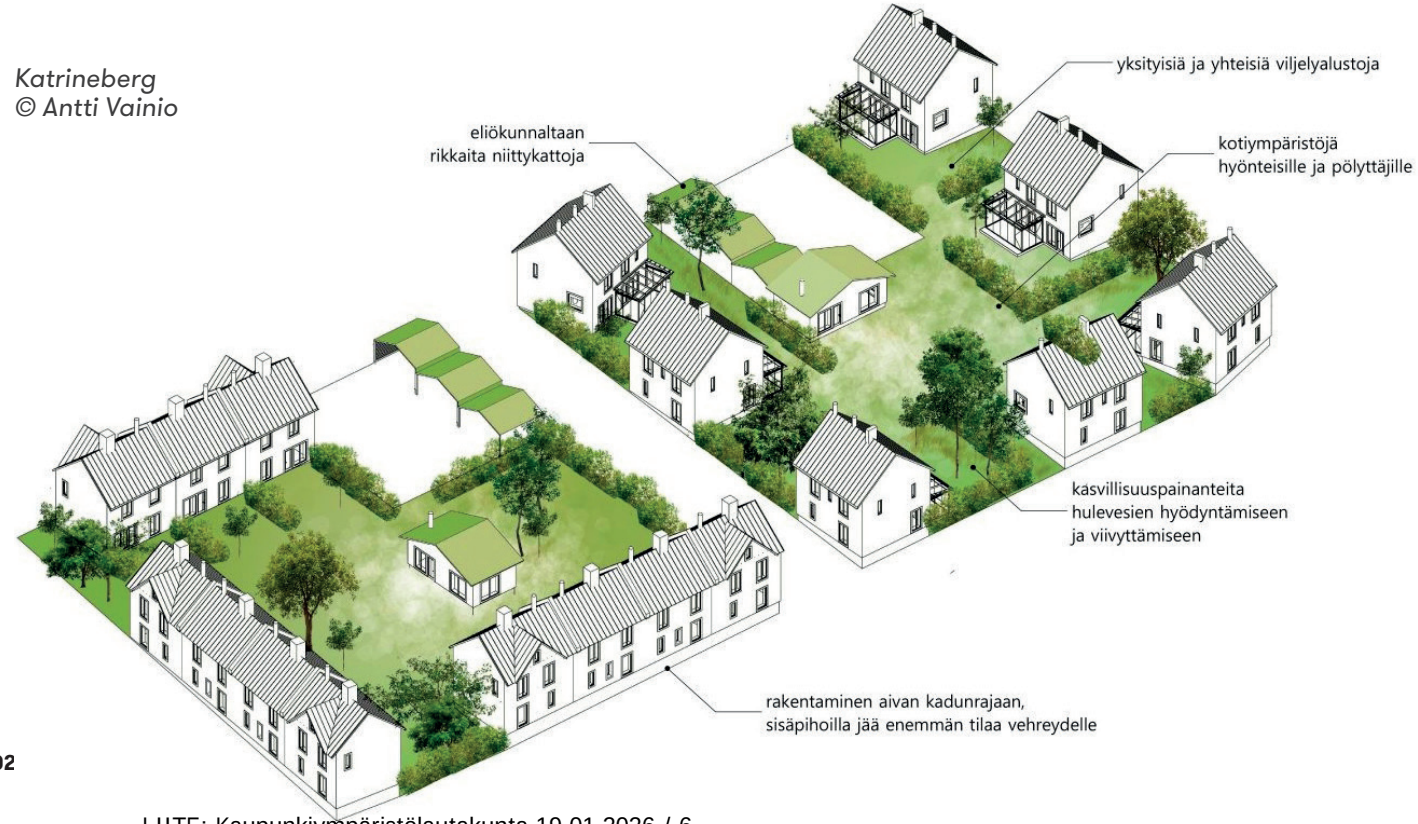
Pientalojen osalta Seutulan Katrinebergin alueella valmistellaan päätöksentekoon koko aluetta koskeva kaavaluonnos pohjautuen vuoden 2024 lopussa ratkenneeseen ideakilpailuun. Alueesta suunnitellaan vetovoimainen ja kestävä 2030-luvun pientaloalue, jonka palvelut, kartanopuisto ja maisemat houkuttelevat kävijöitä ympäri Vantaata ja pääkaupunkiseutua. Keimolantien ympäristössä laaditaan Rauhalanlaakson tulevan pientaloalueen kaavarunko.



KIVISTÖN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002655 - Varikkokaarre ja Ajolenkki	Asemakaavan muutos	04/2026	2027	Muutetaan Varikkokaarteen PL-tontti asumiskäyttöön ja muutetaan Ajolenkin pientalotonttien asemakaavaa siten, että niiden toteutettavuus paranee.
002265 - Kivistön Mestarintie	Asemakaava	06/2026	2028	Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan tilaa vaativan kaupan hankkeiden ja polttoaineen jakeluaseman rakentaminen Kivistön keskustan tuntumaan.
330500 - Katrinebergin aloituskorttelit	Asemakaava	06/2026	2028	Asemakaavalla mahdollistetaan pientalopainotteista ja kylämäistä asumista arvokkaassa kulttuurimaisemassa. Asemakaavatyö pohjautuu alueelle laadittuun kaavaluonnokseen.
251900 - Vantaanjänne 5	Asemakaava	09/2026	2027	Asemakaavatyön tavoitteena on muodostaa alueelle tontti Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n tarpeita varten.
002614 - Kivistön Ruusupuu	Asemakaavan muutos	11/2026	2028	Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan puurakenteisia koteja noin 850 asukkaalle.

Katrineberg
© Antti Vainio



KIVISTÖN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko	Kaavarunko	2023	2026	Rauhalanlaaksoa on tarkoitus kehittää kylämäisenä pientalopainotteisena monimuotoisen asumisen alueena, joka tukeutuu Kivistön asemaan. Kaavarungossa tutkitaan alueelle soveltuva asumisen määrä, liikenteelliset ratkaisut, palveluiden työpaikkojen mahdollisuuksia ja viheryhteyksien saavutettavuutta.
320100 - VT3 Raskaanliikenteen palvelualue	Asemakaava	2024	2026	Valtatien 3 ja maantien 132 eritasoliittymän itäpuolelle on suunnitteilla raskaan liikenteen palvelualue. Maantien 132 ja palvelualueiden yhteyksien väliin on tarkoitus toteuttaa kiertoliittymä.
330400 - Katrineberg kaavaluonnos	Asemakaava	2024	2026	Katrinebergin alueelle kaavoitetaan arvokkaaseen kulttuurimaisemaan ja historialliseen ympäristöön asumista ja lähipalveluja. Rakentaminen painottuu pientaloihin. Alueella järjestettiin ideakilpailu vuonna 2024. Kilpailun ja kehityskuvan pohjalta laaditaan koko aluetta koskeva asemakaavaluonnos, jonka pohjalta käynnistetään osa-alueita koskevia asemakaavoja.
002587 - Kivistön Puuhelmi	Asemakaavan muutos	2024	2026	Kivistön Puuhelmen asemakaavanmuutoksella mahdollistetaan Lapinkylän ja Kivistön asemaan tukeutuvia monimuotoista asuntorakentamista noin 260 asukkaalle sekä kaupallisia palveluja kivijalkaliiketiloihin. Pysäköinti keskitetään pysäköintilaitokseen.
251500 - Vehkalan länsipuoli 2	Asemakaava	2024	2026	Vehkalan länsipuoli 2 asemakaava mahdollistaa Kehäradan Vehkalan aseman läheisyyteen sijoittuvan uuden työpaikka-alueen ja siihen liittyvien katu- ja tiealueiden rakentamisen.
002634 - Keimolan Ruutulippu	Asemakaavan muutos	2025	2026	Keimolanmäkeen kaavoitetaan uusi 10 ryhmäinen Ruutulipun päiväkoti koulu- ja päiväkotipalvelujen läheisyyteen. Nykyisessä kaavassa alue on kaavoitettu asuntotontille, joka ei ole rakentunut.
233600 - Kivistön Kivenkolo	Asemakaava	2025	2026	Kivistön juna-aseman läheisyyteen kaavoitetaan uusi 8-ryhmäinen päiväkoti piha-alueineen ja katuyhteyksineen. Suunnittelualue on rakentamatonta talousmetsää.
002303 - Linnankalliontie	Asemakaava	2025	2026	Osoitteissa Riipiläntie 38 D ja Linnankalliontie 2 kaavoitetaan alue uudelle pientaloasumiselle sekä tarkistetaan katualueen ja tontin rajaa toteutuneen mukaiseksi.

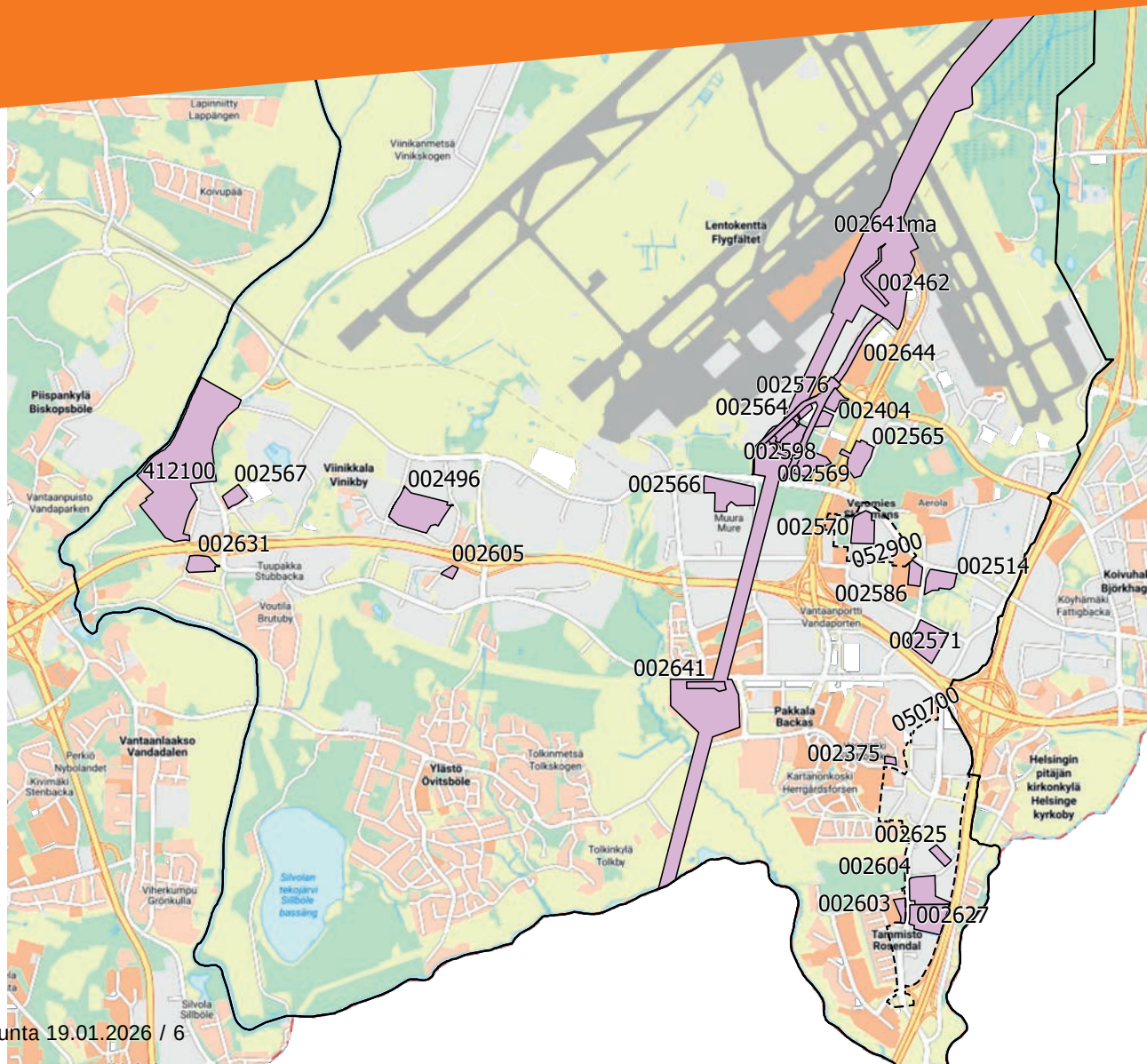
KIVISTÖN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
320200 - Strandkullan aurinkopuisto	Asemakaava	2025	2026	Riipilään Strandkullan peltoalueille on tavoitteena sijoittaa aurinkopaneelikenttiä ja sähköasema. Aurinkovoimalan on tarkoitus liittyä sähköverkkoon alueella kulkevan voimajohdon kautta. Aurinkovoimalan on tarkoitus toimia noin 40–60 vuotta.
251600 - Vehkalan Härkälenkki	Asemakaava	2025	2027	Vehkalan Härkälenkin suunnittelualue sijaitsee Myllymäessä, noin 300 metrin etäisyydellä Kehäradan Vehkalan asemasta kaakkoon Kehä III:n varressa. Alueelle kaavoitetaan työpaikka- ja toimitilarakentamista. Alue koostuu väljistä ja joustavista tonteista.
002640 - Raappavuorentie 38	Asemakaavan muutos	2025	2027	Osoitteessa Raappavuorentie 38 kaavoitetaan alue kaukolämmön tuotannon turvaamista varten. Hanke sisältää kaukolämmön tuotantoon ja turvaamiseen liittyviä laitteistoa ja koneistoa sekä näiden käyttöön liittyvää varastoaluetta.
002616 - Varpukalliontie	Asemakaavan muutos	2025	2027	Tavoitteena on kaavoittaa Kiilassa Varpukalliontien pohjoispuoleiselle alueelle työpaikkatontteja tilaa vaativalle toiminnalle sekä kaavoittaa Katriinantien vanha varalaskeutumispaikka katualueeksi Lentokentän ja Viinikkalan kaupunginosissa.
232900 - Kivistön Turkoosikehä	Asemakaava	2020	2029	Kivistön Turkoosikehään suunnitellaan keskustakortteleita: asumista noin 2000 asukkaalle, hulevesipuisto, pysäköintilaitos, kivijalkaliiketiloja ja päiväkoti. Alue on Kehäradan pohjoispuolella, tulevan Lapinkylän aseman vaikutusalueelle.
233000 - Kivistön Kvartsijuoni	Asemakaava	2020	2029	Kvartsijuonen asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Lapinkylän ja Kivistön asemaan tukeutuvia monimuotoisia, värikkäitä ja resurssiviisaita keskusta- ja kaupunkikorttelikoteja noin 500 uudelle asukkaalle sekä julkisia ja kaupallisia palveluja kuten päiväkoti.

AVIAPOLIS

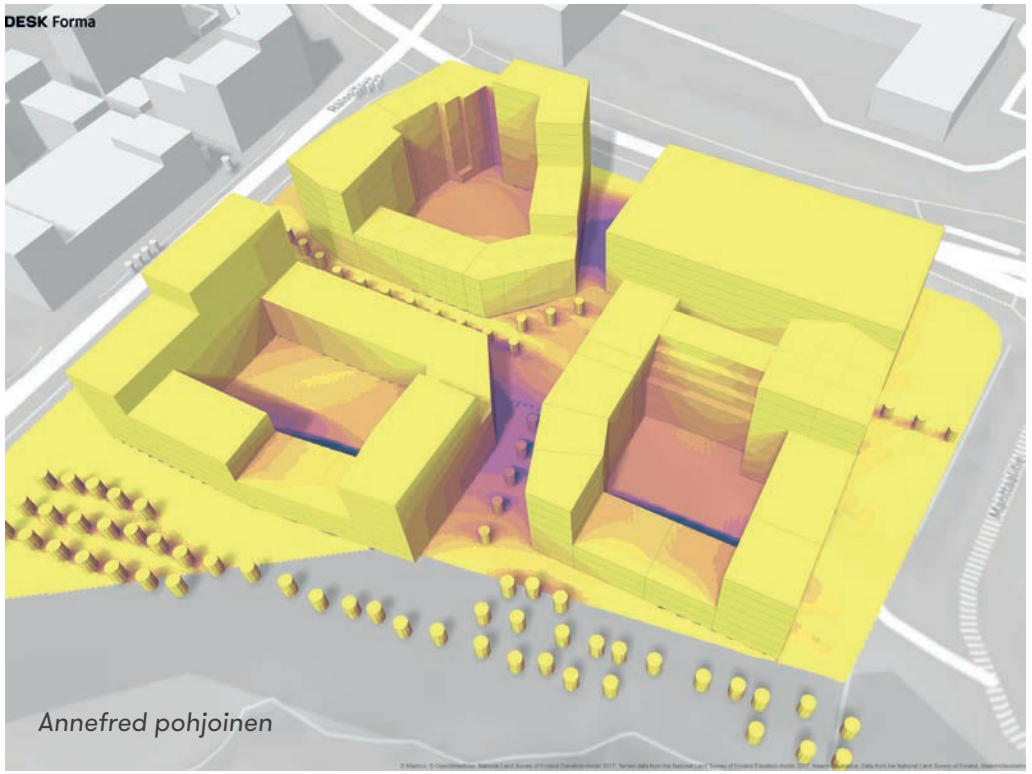
Aviapoliksen suuralueella keskitytään seuraavina vuosina yksittäisten kaavamuutosten lisäksi aluekokonaisuuksia ohjaaviin suunnitelmiin. Veromiehen kaupunginosaa kehitetään vehreäksi ja kävely-ystävälliseksi keskustaksi sekä työpaikka- ja asuinalueeksi palveluineen. Asumisen ja työpaikkojen määrää ja suhdetta tarkastellaan selvityksin ja laskelmin. Huberilan kaavarungossa kehitetään Huberin hallien ympärille uutta käveltävää lähikeskustaa, jossa yhdistyvät asuminen, palvelut ja työpaikat rakennusperintö ja kaupunkivihreä huomioiden. Tammistossa alkaa kaavarunkotyö, jossa tutkitaan tulevaisuuden maankäytön mahdollisuuksia kokonaisvaltaisesti. Tammiston Kauppatien varrelle laaditaan yleissuunnitelma ja liikenneselvitys ratkaisemaan alueen liikennehaasteita. Suunnitteilla oleva Lentorata sekä Vantaan Ratikka parantavat tulevaisuudessa Aviapoliksen ja lentoaseman saavutettavuutta entisestään.

Aiempina vuosina laadittujen kaavarunkojen ja kaavaluonnosten pohjalta laaditaan kaavamuutoksia Aviapoliksen keskustaan, Annefredin aseman lähialueille sekä Muuraan. Työpaikkahankkeita on suunnitteilla muun muassa Technopolikseen sekä Viinikkalan ja Tuupakan alueille.



AVIAPOLIKSEN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002631 Tuupakantie 1	Asemakaavan muutos	01/2026	2027	Haetaan muutosta tontin tehokkuuslukuun (e=0,17 -> e=0,5) sekä muihin määräyksiin. Uusi tehokkuusluku vastaa alueen muiden tonttien tehokkuuslukua.
002496 Nuolikuja 2	Asemakaavan muutos	03/2026	2027	Varastorakennuksen katolle kaavoitetusta ulkoilureitistä halutaan luopua ja muuttaa ko. alueen maankäyttöä paremmin yritystoimintaa palvelevaksi.
050700 Tammiston kaupat -kaavarunko	Kaavarunko	03/2026	2028	Haetaan maankäytöllistä ratkaisua lisääntyvien kaupan tilojen ja liikennekuormituksen yhtälöön



AVIAPOLIKSEN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002462 ja 002462ma Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie	Asemakaavan muutos	2020	2026	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Teletiellä ja Lentäjäntiellä. Suunnittelualue sijaitsee Lentokentän kaupunginosassa.
002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie	Asemakaavan muutos	2020	2026	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Aviabulevardilla ja osoitetaan Turbiinitien katualue. Suunnittelualue sijaitsee Lentokentän ja Veromiehen kaupunginosissa.
002598 Aviakuja	Asemakaavan muutos	2023	2026	Asemakaavamuutoksella jatketaan Aviakujan katualuetta Turbiinitielle asti muuttamalla lentokenttäaluetta sekä lähivirkistysaluetta katualueeksi ja osoitetaan katutilaa linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä.
002571 Asumista Rälssitien ja Äyritien risteykseen	Asemakaavan muutos	2024	2026	Suunnittelualue sijaitsee Jumbon itäpuolella, Äyritien, Rälssitien ja Kehä III:n rajaamalla alueella. Alueelle suunnitellaan asuntoja ja työpaikkoja sekä alueen halki kulkeva viherkatu. Alueelta luodaan Rälssitietä pitkin sujuva kävely-yhteys Jumboon ja Aviapoliksen asemalle.
002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11	Asemakaavan muutos	2024	2026	Aviapoliksen juna-asemien läheisyyteen osoitteessa Teknobulevardi 7, 9 ja 11 kaavoitetaan toimitilarakennusten korttelialue. Aluetta kehitetään toimivana, muuntojoustavana ja laadukkaana työpaikkaympäristönä ja parannetaan alueen sisäisiä yhteyksiä. Vähennetään isojen väylien estevaikutusta varautumalla uuteen Lentoasemantien ylittävään jalankulun ja pyöräilyn siltaan.
002567 - Turvalaaksontie 1	Asemakaavan muutos	2024	2026	Viinikkalassa osoitteessa Turvalaaksontie 1 asuinkiinteistö kaavoitetaan teollisuus-, varasto-, toimisto- ja liikerakennusten korttelialueeksi. Alue on osa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuoleista Kehä III:en tukeutuvaa logistiikkavaltaista työpaikka-aluetta.

AVIAPOLIKSEN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002586 Rälssitie 6	Asemakaavan muutos	2024	2026	Rälssitien ja Tikkurilantien risteykseen kaavoitetaan kaksi umpikorttelia, johon tulee asumista, toimitilaa, palveluita ja kivijalkatiloja. Alueelle rakentuu viihtyisää ja käveltävää korttelikaupunkia, joka on osa Annefredin uutta keskustaa.
002644 Vantaan ratikka: Tietotie	Asemakaavan muutos	2025	2026	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tietotiellä muuttamalla lentokenttäaluetta katualueeksi. Suunnittelualue sijaitsee Lentokentän ja Veromiehen kaupunginosissa.
002603 Tammiston kauppatie 6	Asemakaavan muutos	2025	2026	Tammiston kauppatien ja Säätökujan risteyksessä tontilla olevat liikerakennukset puretaan ja tilalle kaavoitetaan asuinkerrostaloja. Suunnitelmassa jatketaan Tammiston alueen täydennysrakentamista ja rakennetaan monipuolista ja viihtyisää asumista hyvien palvelujen ja liikenneyhteyksien ääreen.
002605 Kalliosolantie 9	Asemakaavan muutos	2025	2026	Osoitteessa Kalliosolantie 7 ja 9 alue kaavoitetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Tavoitteena on yhtenäistää tonttien kaavamerkinnät ja yhdistää tontit toimivaksi kokonaisuudeksi. Rakennusten sallittu korkeus halutaan muuttaa II:ta III:een.
052900 Huberilan kaavarunko	Kaavarunko	2022	2027	Huberin hallien ympärille rakentuu uusi käveltävä kaupunkikeskusta. Alueelle kaavoitetaan asumista noin 1 500-2 000 asukkaalle, työpaikkarakentamista, virkistysalueita, päiväkoti ja muita palveluita. Rakennushistoriallisesti arvokkaiden rakennusten suojelu tutkitaan.
002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle	Asemakaavan muutos	2024	2027	Aviapoliksen keskustassa, juna-aseman sisäänkäyntien väliin, Aviakujan pohjoispuolelle, kaavoitetaan asumista, kivijalkaliiketilaa sekä pysäköintilaitos. Uuden korttelin ja lentokenttätoimintojen väliin tulee virkistysalue.
002641ma Lentorata maanalainen asemakaava	Asemakaavan muutos	2025	2027	Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata 1 -asemakaavan suunnittelualue ulottuu Helsingin rajalta Tuusulan rajalle ja sijaitsee Ylästön, Pakkalan, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa.

AVIAPOLIKSEN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
412100 Viinikkalan länsiosa	Asemakaava	2025	2027	Alue sijaitsee Viinikkalassa Kehä III:n pohjoispuolella. Alueelle halutaan kaavoittaa uusia teollisuus- ja logistiikkatontteja sekä näiden tukitoimintoja ja mahdollisesti maanalaista rakentamista. Alueen virkistysmahdollisuuksien kehitetään Vantaanjoen jokirannassa.
002641 Lentorata	Asemakaavan muutos	2025	2027	Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata 1 -asemakaavan suunnittelualue ulottuu Helsingin rajalta Tuusulan rajalle ja sijaitsee Ylästön, Pakkalan, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa.
002404 Aviapolis pohjoinen	Asemakaavan muutos	2019	2028	Alue sijaitsee Aviapoliksen juna-aseman pohjoisen sisäänkäynnin pohjoispuolella Aviabulevardin itäpuolella. Tontin käyttöä tehostetaan uusilla toimitiloilla.
002514 Annefred pohjoinen	Asemakaavan muutos	2022	2028	Annefredin ratikkapysäkin ympärille suunnitellaan Aviapolis Urban Blocks -kaavaluonnoksen pohjalta monipuoliset asuinkerrostalokorttelit sekä liike- ja työtilaa korttelin kivijalkaan. Tavoitteena on kehittää Rälssitien raitiotiepysäkin ympäristö lähikortteleineen vetovoimaiseksi alueeksi.
002627 Tammiston kauppatie 11	Asemakaavan muutos	2027	2028	Korttelialueen nykyistä käyttötarkoitusta halutaan muuttaa enemmän kauppaa sallivaksi.
002570 Huberila/ Robert Huberintie 7	Asemakaavan muutos	2027	2028	Asumista, liiketilaa, palveluita, päiväkoti ja viheraluetta Huberin hallien ympäristöön.
002375 Johdintie 2 ja 4	Asemakaavan muutos	2027	2028	Johdintielle esitetään pienimittakaavaista asuinrakentamista noin 2 500 - 3 000 kem2. Kysytty myös mahdollisuutta palvelurakentamiseen.
002625 Sähkötie 10	Asemakaava	2027	2028	Halutaan enemmän liiketilaa kuin nykyinen kaavamerkintä sallii.
002604 Sähkötie 1	Asemakaavan muutos	2027	2028	Korttelialueen toimisto- ja liikerakentamista rajoittava määräys (35 prosenttia) ja liikunta- ja urheilutiloja rajoittava määräys (50 prosenttia) halutaan pois.
002566 Muura kaupunkikylä 3	Asemakaavan muutos	2027	2029	Kaavatyö mahdollistaa asuinkerrostalokorttelit, työpaikkarakentamista ja viheraluetta.
002569 Asuinkorttelit Aviabulevardin itäpuolelle	Asemakaavan muutos	2027	2029	Aviabulevardin varrelle suunnitellaan monimuotoista sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kortteleihin sijoitetaan asuntorakentamista, viheraluetta sekä liike- ja työtilaa Aviabulevardin varteen korttelin kivijalkaan.

TIKKURILA

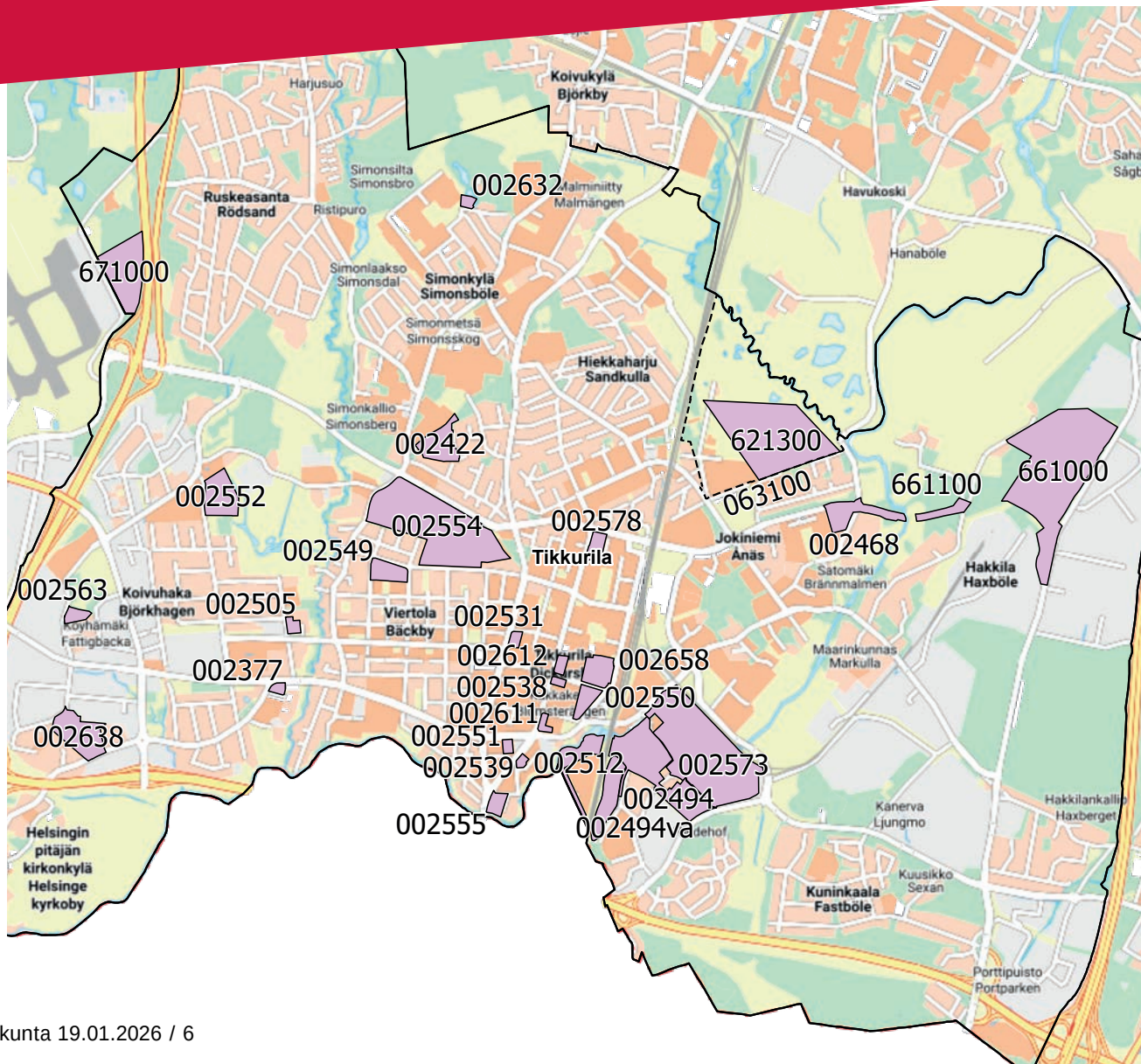
Tikkurilan suuralueen monipuolinen kehitys jatkuu. Alueella on kaksi laajempaa aluekehityshanketta Väritehtaan ja Hanhiniityn alueilla sekä runsaasti tonttikohtaisia kaavamuutoksia.

Tikkurilan ytimeen ja hyvin saavutettavaan keskustaan kaavoitetaan kaupunkimaisia palveluja, työpaikkoja ja asumista kivijalkaliiketiloineen sekä viihtyisine ja korkealaatuisine ympäristöineen. Kehityshankkeita kohdistuu erityisesti Kielotien ympäristöön, jonne ratikka on suunniteltu sekä aseman viereisiin keskustakortteleihin. Kehitystä viitoittavat kestävyyden periaatteet sekä Tikkurilan kaavarunko 2020. Tikkurilan keskusta laajenee radan yli itään Osaamiskampuksen lisäksi myös Väritehtaan alueille. Samalla jokivarren virkistysympäristö kehittyy ja palvelut lisääntyvät. Jokivarteen kaavoitetaan myös saunaravintola.

Hiekkaharjun aseman itäpuolelle sijoittuvasta Hanhiniitystä kaavaillaan uutta monipuolista asuinaluetta Helsingin ja Vantaan seurakuntayhtymien omistamille maille.

Uusia kouluja tai päiväkoteja suunnitellaan muun muassa Väritehtaan, Hanhiniityn sekä Simonkallion alueille.

Koivuhakaan kaavoitetaan sekä uusia työpaikkoja että asumista. Suuralueen toimitilakaavat luovat mahdollisuuksia yrityselämälle.



TIKKURILAN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002638 Kuriiritie 24	Asemakaavan muutos	01/2026	2027	Hoitokodin tilalle tarkastellaan työpaikkarakentamista ja samalla puistoaluetta kehitetään.
002611 Kielotie 7	Asemakaavan muutos	02/2026	2027	Tontille tutkitaan nykyistä kaavaa tehokkaampaa asuin- ja liikerakentamista. Pysäköinti sijoitettaisiin rakenteellisesti pysäköintitaloon. Osa nykyisestä rakennuksesta, mm. elokuvateatteri pyritään säilyttämään.
002531 Tikkuraitti 17	Asemakaavan muutos	02/2026	2027	Olemassa olevat asuin- ja liikerakennukset korvataan tehokkaammalla asuin-, työpaikka- ja liikerakentamisella.
002578 Kielotie 21	Asemakaavan muutos	02/2026	2028	Nykyisen polisiitalon ja oikeustalon tontille tarkastellaan asuinkerrostalojen rakentamista poliisitalon tilalle. Kulttuurihistoriallisesti arvokas oikeustalo säilytetään.
002512 Tikkurilan sauna	Asemakaavan muutos	03/2026	2027	Keravanjoen rantaan kaavoitetaan maisemaan soveltuva sauna- ja ravintolarakennus. Saunan sijainti perustuu vuonna 2023 päivitettyyn Tiedepuiston yleissuunnitelmaan. Yleissuunnitelmassa on myös tarkasteltu puistoon tulevien muiden toimintojen sijoittelua.
621300 Hanhiniitty osa 1	Asemakaava	04/2026	2029	Seurakuntayhtymien maille suunnitellaan monipuolista asumista. Kaava-alueelle sijoittuu koulukokonaisuuteen liittyvä päiväkoti. Osa isompaa kokonaissuunnitelmaa.
002573 Väritehdas 2	Asemakaavan muutos	05/2026	2030	Väritehdas 2 -alueelle suunnitellaan uutta kantakaupunkimaista aluetta. Alueelle osoitetaan asumisen lisäksi asukkaiden tarvitsemat julkiset ja yksityiset palvelut sekä työpaikkoja.
002563 Ohtolankatu 17	Asemakaavan muutos	06/2026	2027	Kaupungin omistamalle pienteollisuusrakennusten sekä pientalojen korttelialueelle laaditaan asemakaavan muutos työpaikkarakentamisen mahdollistamiseksi. Samalla alueen rakennusoikeuden määrää lisätään.
002658 Asematien korttelit	Asemakaavan muutos	06/2026	2030	Kaavamuutos kattaa Tikkurin ja viereisen Asematie 1-3:n korttelit. Kortteleihin tutkitaan Citymarketia sekä muita liiketiloja, ravintoloita, toimitiloja, hotellia ja asuntoja.
002550 Ratatie 4, Unikkotie 2	Asemakaavan muutos	09/2026	2028	Tikkurilan ydinkeskustaan aivan aseman viereen suunnitellaan uusia asuinkerrostaloja. Maantasoon nykyisin sijoittuvat olemassa olevat autopaikat osoitetaan uuteen pysäköintilaitokseen. Nuorisotilana toimiva Tonttula suojellaan.
002539 Silkkitehtaantie 2	Asemakaavan muutos	09/2026	2028	Kielotien ja Silkkipolun väliin jäävän alueen eteläiseen osaan kaavoitetaan asuinkerrostaloja. Kielotien puoleiseen katutasoon edellytetään liiketilaa. Tontilta puretaan liike- ja toimistorakennus.
002554 Tikkurilan urheilupuisto	Asemakaavan muutos	09/2026	2028	Urheilupuiston kaavaa muutetaan yleissuunnitelman mukaiseksi. Kaavatyössä ratkaistaan Tikkurilan liikuntahallin sijoittuminen ja Peltolan koulun laajennus yhtenäiskouluksi.

TIKKURILAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002468 Satomäentie 1	Asemakaavan muutos	2021	2026	Osoitteeseen Satomäentie 1 suunnitellaan uusi asuinkortteli 70-luvun kaksikerroksisten talojen tilalle. Valkoisenlähteentien varteen osoitetaan paikka kivijalkaliiketilalle. Samalla mahdollistetaan Valkoisenlähteentien jatke itään päin Satomäen kohdalta.
002505 Mesikukantie 5	Asemakaavan muutos	2022	2026	Osoitteissa Mesikukantie 5 ja Mesikukankuja 6 purettavien rivitalojen ja omakotitalon tilalle kaavoitetaan asuinrakentamista.
002494 ja 002494va Väritehdas 1	Asemakaavan muutos	2023	2026	Väritehdas 1 kaavamuutos aloittaa Tikkurilan Väritehtaan alueen muutoksen. Tavoitteena on Tikkurilan keskustan laajenemisalue, jossa on asumista ja työpaikkoja sekä päiväkoti ja koulu. Alue tukeutuu Kuninkaalantiehen, jokirannan virkistysympäristöön ja Kuninkaalanmäen kulttuuriympäristöön.
002538 Unikkotie 10	Asemakaavan muutos	2023	2026	Unikkotien ja Kielotien risteyksessä osoitteessa Unikkotie 10 vanha asuinrakennus puretaan ja korvataan asuinkerrostalolla, jonka katutasoon sijoittuu liiketiloja. Kerrosluku nousisi nykyisestä kuudesta kerroksesta kahdeksaan kerrokseen.
661000 Rusokallio 2	Asemakaava	2023	2026	Osoitteessa Vanha Porvoontie 250-252 kaavoitetaan tien ja Vantaan Energia Oy:n sähkön voimajohtolinjan välinen alue tuotanto-, varasto- ja logistiikkatoimintojen korttelialueiksi. Lisäksi Vanha Porvoontie levennetään länsireunasta ja Valkoisenlähteentien tulevan liittymän katualuetta laajennetaan.
002552 Puutarhatie 47	Asemakaavan muutos	2024	2026	Jehovan todistajien maille kaavoitetaan yhteisön toimintaa tukevaa toimitilaa ja asumista. Tavoitteena on laajentaa vastapäisessä korttelissa (Puutarhatie 60) sijaitsevia toimintoja itäpuoliseen kortteliin osoitteeseen Puutarhatie 47.
063100 Hanhiniityn suunnitteluperiaatteet	Kehityskuva	2024	2026	Rekolanojan ja radan rajaamalle alueelle tutkitaan monipuolista asumista, koulu-päiväkotikokonaisuutta sekä liikuntatoimintoja. Maankäyttö tiivistyy Hiekkaharjun aseman vieressä. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat vaihtoehtoisia maankäytön tarkasteluja, jotka toimivat asemakaavoituksen pohjana. Alue asemakaavoitetaan vaiheittain.

TIKKURILAN 2026-2028 TYÖN ALLA OLEVAT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002494va Väritehdas 1	Asemakaavan muutos	2025	2026	Vaiheasemakaavassa osa radan varren pysäköintialueen istutusalueesta muutetaan katualueeksi.
002632 - Salkolan talo	Asemakaavan muutos	2025	2026	Osoitteessa Hiiripolku 1 sijaitsee kaupungin omistama Salkolan talo. Tavoitteena on selvittää rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot ja asettaa sille tarvittavat suojelumerkinnät. Rakennuksen myynti mahdollistetaan muodostamalla sille oma tontti. Hiirilammen ranta säilyy luonnonmukaisena virkistysalueena.
002549 Lummetie 30-32	Asemakaavan muutos	2023	2027	Osoitteissa Lummetie 30 ja 32 rivitalot puretaan ja tilalle kaavoitetaan enimmillään viisikerroksisia rakennuksia. Rakentaminen madaltuu etelän suuntaan. Pysäköinti keskitetään tonttien eteläosaan. Tavoitteena on Lummetien varren maltillinen tiivistäminen.
002555 Virnakortteli	Asemakaavan muutos	2024	2027	Keravanjoen rannalla, Virnatiellä ja Virnakujalla, puretaan nykyiset asuinrakennukset ja ne korvataan uudella asuinrakentamisella. Suojeltu Saarelan talo säilytetään.
002551 Horsmapolku	Asemakaavan muutos	2024	2027	Tikkurilan keskusta tiivistyy ratikan reitin varrella, kun Horsmapolun varren kortteliin tulee uutta asumista sekä liike- ja toimitilaa osoitteissa Tikkurilantie 48 sekä Horsmakuja 8 ja 10. Rakentaminen on enintään yhdeksän kerroksista. Alueelta puretaan vanhoja toimitilarakennuksia.
002422 Simonkylän elinkaariasuminen ja päiväkoti	Asemakaavan muutos	2025	2027	Alueelle sijoittuu palvelukeskus ja lisäksi tarkastellaan päiväkodin sijoittumista.
661100 Valkoisenlähteentie-Hakintie	Asemakaava	2027	2028	Katualueen rajausta muutetaan niin, että Itäisen Valkoisenlähteentien jatkaminen on mahdollista.
002377 Tikkurilantie 84 b	Asemakaavan muutos	2018	2029	Kaupungin omistama tontti Koivuhaassa kaavoitetaan asuinkerrostalotontiksi. Lisäksi tarkastellaan mahdollisuutta sijoittaa palveluita tontille.
671000 Tullimiehentie	Asemakaava	2027	2029	Tuusulanväylän läheisyyteen Ruskeasantaan tarkastellaan logistiikka-alan varikon rakentamista.
002612 Kielotie 11	Asemakaavan muutos	2028	2029	Tontin kehittämismahdollisuuksia ja tulevia käyttötarkoituksia tarkastellaan.

TEKIJÄT

Kaupunkirakenne ja ympäristö

Sampo Perttula

Yleiskaavoitus

Juha Nurmi, Laura Muukka, Matti Sahlberg, Ville Selonen ja Asta Tirkkonen

Asemakaavoitus

Marjaana Yläjääski, Milja Halmkrona, Tuomas Eskola, Timo Kallaluoto, Kerttu Kurki-Issakainen, Johanna Rajala, Agon Shala, Linnea Löytönen ja Panu-Petteri Kujala

Tietopalvelut

Antti Kairus ja Ritva-Leena Kujala

Kartat ja kuvat:
© Vantaan kaupunki (ellei toisin mainita)

Kansikuva:
Väritehdas 1
© Arkkitehtitoimisto NOAN Oy

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 6

YHTEYSTIEDOT

Yleiskaavoitus
Asemakaavoitus
www.vantaa.fi/fi/kaavoitus

Puhelin 839 11 (vaihde)
Lauri Korpisen Katu 9
01370 Vantaa

7 **Asemakaavamuutos 002617 ja tonttijako, 94 Hakunila / Pitkäsentie 6-8 - Ehdotus nähtäville / SP**

VD/6226/10.02.04.00/2024
SP/MHA/LLÖ/VIK

Asemakaavassa muutetaan erillispientalojen korttelialue (AO) ja lähivirkistysaluetta (VL ja P) yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET) ja lähivirkistysalueeksi (VL). Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen uuden Hakunilan valmiusaseman sijoittaminen alueelle. Rakennusoikeutta on 1 200 k-m2 ja kerrosluku kaksi (II). Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia hyvien asukaslähtöisten palveluiden turvaamisesta sekä luonnon ja ympäristön huomioimisesta.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelia 94114 ja virkistysaluetta, kaupunginosassa 94 Hakunila. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa erillispientalojen korttelialuetta ja lähivirkistysaluetta.

Tonttijako koskee osaa korttelia 94114.

Alue sijaitsee osoitteessa Pitkäsentie 6-8.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Vantaan kaupunki

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut P&R Arkkitehdit konsulttina sekä Sitowise Oy alikonsulttina.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa lähivirkistysaluetta (VL) ja se rajautuu Käärmekallioon, joka on osoitettu voimassa olevan yleiskaavan oikeusvaikutteisessa liitekartassa 2 luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi (luo).

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen, eikä esim. huomioi erikseen alueella nykyään sijaitsevia asuintontteja. Suunnittelualue ja muut Pitkäsentien varren tontit on sisällytetty yleiskaavan VL-alueeseen osana Käärmekallion vaikutuspiiriä. Kaavahanke on näin ollen voimassa olevan yleiskaavan mukainen. Valmiusaseman sijoittaminen suunnittelualueelle ei vaaranna myöskään luo-aluetta.

Asemakaavamuutos

Hanke on välttämätöntä toteuttaa, sillä valmiusasemien määrää tulee lisätä, jotta pelastustoimen saavutettavuus täyttää lain vaatimat tavoiteajat. Kaava-alue koostuu kahdesta pientalotontista, jotka on nykytilanteessa kaavoitettu erillispientalojen korttelialueeksi ja lähivirkistysalueeksi. Asemakaavamuutoksella alue muutetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET) ja lähivirkistysalueeksi (VL). ET-alueella on 1 200 k-m2 rakennusoikeutta

sijoitettuna enintään kahteen (II) kerrokseen, minkä lisäksi alueelle saa rakentaa enintään 45 k-m2 kokoisen varavoimakoneen suojarakennuksen.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueen niille sivuille, jotka rajautuvat puistoon tai naapuritonttiin, on sijoitettu vähintään 4 m leveät istutettavat alueet. Valmiusaseman rakennuksen pientalotontin puoleisen päädyn kohdalla istutettavan alueen leveys on 8 m. Tontille ajo järjestetään hyökkäysliikenteen osalta Lahdentieltä, jonne toteutetaan uusi, valo-ohjattu liittymä. Muu tontin liikenne ohjataan kulkemaan Pitkäsentien kautta, minkä vuoksi Lahdentien liittymä on verrattain harvoin käytössä ja siihen liittyvät liikenteelliset vaikutukset ovat pienet. Tontin viitesuunnittelun yhteydessä on varmistettu hulevesien viivyttämismahdollisuudet tontilla ja tutkittu, että Käärmekallion rinnevedet saadaan johdettua pois tontilta. Hulevesipainanteet on merkitty asemakaavaan ohjeellisina.

Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia hyvien asukaslähtöisten palveluiden turvaamisesta sekä luonnon ja ympäristön huomioimisesta. Valmiusasema tarjoaa asukkaille välttämättömiä pelastuslaitoksen palveluita. Luonto ja ympäristö huomioidaan mm. säilyttämällä kaava-alueen eteläosan lehto lähivirkistysalueena. Tämä on mahdollista, koska kaavan viitesuunnittelun aikana hankkeesta karsittiin pois lentopallokenttä. Näin ollen kaavassa toteutetaan lieventämishierarkiaa, eli vältetään syntyvä luotohaitta. Myöskään ekologiselle kompensaatiolle ei tästä syystä ole tarvetta. Tontin vihertehokkuusvaatimus 0,9 on tavanomaista korkeampi, koska kaava-alue sijaitsee Käärmekallion luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeän alueen välittömässä läheisyydessä.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 26.2.2025
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 9 kpl.

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 yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten kerrosalaa 1 200 k-m2.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta. Vantaan ja Keravan hyvinvointialue tulee vuokraamaan tontin kaupungilta.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002617 sekä tonttijakoehdotus, 94 Hakunila / Pitkäsentie 6-8,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:

- Asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.1.2026
- Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Aluearkkitehti vs. Milja Halmkrona, p. 040 536 9606,
Asemakaava-arkkitehti Mikel Aizpuru, p. 050 302 9410
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002617

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki

PITKÄSENTIE 6-8

Kaupunginosa 94, HAKUNILA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 94114 ja virkistysaluetta.

Tonttijako
Osa korttelia 94114.

1:2000

Vanda stad

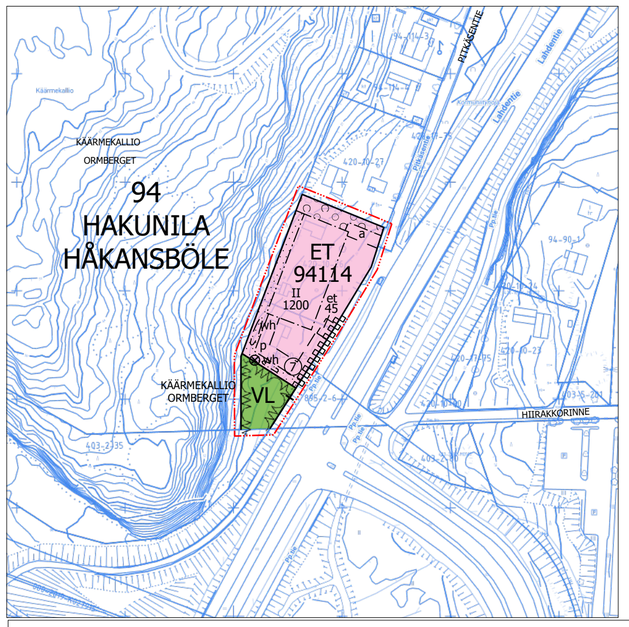
STEKELVÄGEN 6-8

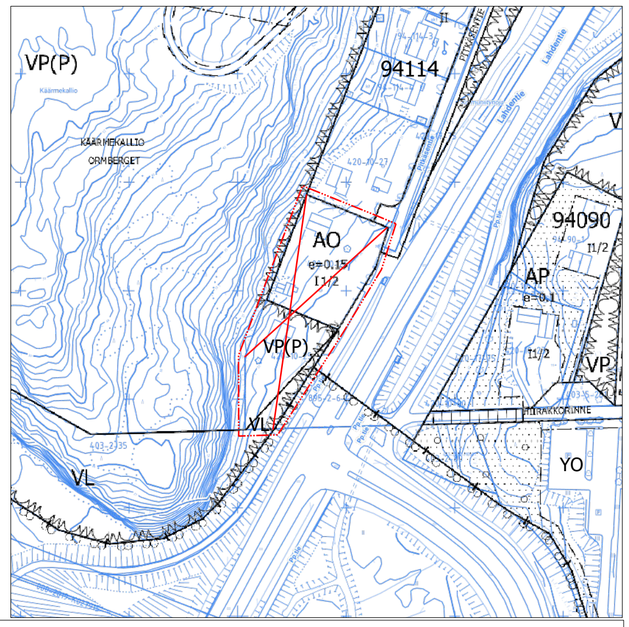
Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 94114 och rekreationsområde.

Tomtindelning
Del av kvarteret 94114.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.
Pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja saa sijoittaa maan pinnan alapuolelle.

Liikenne ja pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärä:
Toimisto-, kokoontumis- ja lepotilat
- 1 ap / 70 k-m²

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä:
Toimisto-, kokoontumis- ja lepotilat
- 1 pp / 70 k-m²
Polkupyöräpaikkojen tulee olla runkolukittavia

Ulkoalueet

Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakentamisluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.
Rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin lähivirkistysalueen ja sen puuston säilyttämiseksi.

Tontin pohjoisosan autopaikkojen ja viereisen pientalotontin väliin tulee sijoittaa näköeste, esim. kasvillisuutta, pergola, aita tai katos. Näköesteen tulee olla miellyttävän näköinen pientalotontin suuntaan.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.
Utrymmen i enlighet med huvudanvändsningsändamålet får placeras under markytan.

Trafik och parkering

Minimiantalet bilplatser:
Kontors-, samlings och viloutrymmen
- 1 bp / 70 m²-vy

Minimiantalet cykelplatser:
Kontors-, samlings och viloutrymmen
- 1 cp / 70 m²-vy
Cykelplatserna ska ha möjlighet till ramlåsning.

Utomhusområden

Kvarterets gröneffektivitet ska vara minst 0,9. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
Man bör sträva efter att utföra byggandet helt och hållet från tomten för att bevara närrekreationsområdet och dess trädbestånd.
En visuell barriär, såsom vegetation, pergola, staket eller tak, ska placeras mellan parkeringsplatserna i den norra delen av tomten och den bredvidliggande småhustomten. Den visuella barriären ska ha ett trevligt utseende i riktning mot småhustomten.

	Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron Δ (ΔL) tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB toimisto-, opetus-, kokoontumis- ja miehistötiloissa sekä muissa vastaavissa tiloissa.	**Miljöstörningar och energiförsörjning** Skillnaden i utomhus- och inomhusbullrets ljudnivåer (ΔL) mot trafikbuller ska vara minst 30 dB i kontors-, undervisnings-, samlings- och personallokaler samt andra motsvarande lokaler.
	Resurssiviisaus Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää valtakunnallisten laskentatapojen mukainen rakennuksen ja rakennuspaikan hiilijalanjäljen ja hiilikädenjäljen arviointi.	**Resurseffektivitet** Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av byggnadens och byggnadsplatsens koldioxidavtryck och koldioxidhandavtryck enligt nationella beräkningsmetoder presenteras.
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
	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.**
7	**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.**
94	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HAKU	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
94114	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
PITKÄSENTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1400	**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.**
et	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten rakennusala.** Alueelle saa sijoittaa varavoimakoneen sekä sen suojarakennuksen.	**Riktgivande byggnadsyta för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** På områdes får placeras en reservkraftsgenerator samt dess skyddsbyggnad.
a	**Ohjeellinen auton säilytyspaikan rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	**Del av område där träd och buskar skall planteras.**
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa. Säilytettävä puu on suojattava juuristoineen rakentamisen aikana.	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.** Trädet som ska bevaras inklusive rotsystemet ska skyddas under byggandet.
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	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.

Milja Halmkrona, Aluearkkitehti, 19.12.2025 15.36

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002617 Pitkäsentie 6-8

HAKUNILA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002617. Kaavoitus on tullut vireille 26.2.2025.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

osa korttelista 94114 kaupunginosassa 94 Hakunila. (Kumoutuva asemakaava: osa korttelista 94114 sekä osa puistoaluetta, kaupunginosassa 94 Hakunila).

Tonttijaon muutos:

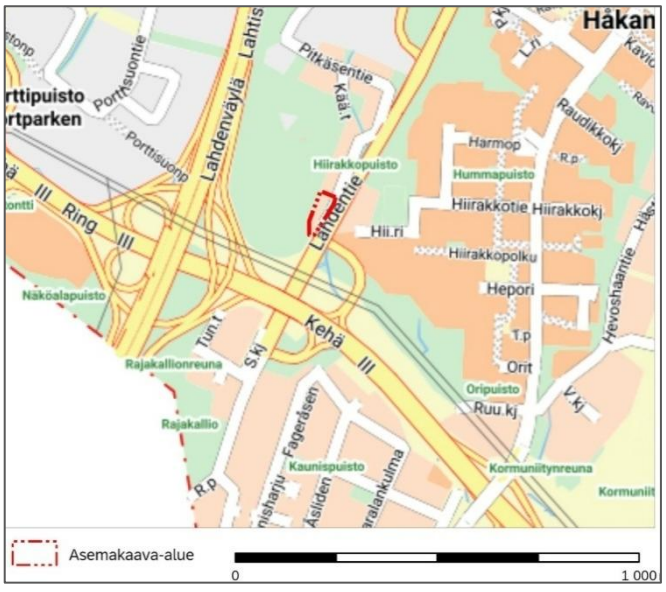
osa korttelista 94114 kaupunginosassa 94, Hakunila.

Vantaan kaupunki on hakenut omistamalleen alueelle asemakaavamuutosta. Asemakaavamuutoksella muutetaan erillispientelojen korttelialue (AO) ja lähivirkistysaluetta (VL ja P) yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET) ja lähivirkistysalueeksi (VL). Näin mahdollistetaan Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen uuden Hakunilan valmiusaseman sijoittaminen alueelle. Valmiusasemien määrää tulee lisätä, jotta pelastustoimen saavutettavuus täyttää lain vaatimat tavoiteajat. Rakennusoikeutta on 1 200 k-m2 ja kerrosluku kaksi (II). Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia hyvien asukaslähtöisten palveluiden turvaamisesta sekä luonnon ja ympäristön huomioimisesta. Voimassa olevassa yleiskaavassa 2020 alue on lähivirkistysaluetta (VL).

Kaavaan ei liity toteuttamissopimusta.

Kaavan laatija: Linnea Löytönen (asemakaava-arkkitehti), Vantaan kaupunki; Mikel Aizpuru (asemakaava-arkkitehti), etunimi.sukunimi@vantaa.fi

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Hakunilan suuralueella, Hakunilan kaupunginosassa, Lahdentien varrella aivan Kehä III:n pohjoispuolella. Alue sijoittuu Lahdentien ja Käärmekallion virkistysalueen väliin. Alueella sijaitsee kaksi kaupungin omistamaa rakennusta, jotka puretaan. Alue rajautuu pohjoisessa asuintonttiin.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan kaupungin jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 4.9.2024.
- Hanke on Vantaan kaupungin kaavoitusohjelmassa 2025.
- Kaavoitus tuli vireille 26.2.2025 ja sai numeron 002617.
- Mielipiteet pyydettiin 27.3.2025 mennessä (Alueidenkäyttölaki AKL 62 §) ja niitä saatiin 9 kappaletta.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 4
2. Lähtökohdat ... 4
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 4
2.2 Suunnittelutilanne ... 10
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 12
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 12
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 12
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 13
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 14
4. Asemakaavan kuvaus ... 17
4.1 Kaavan rakenne ... 18
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 18
4.3 Aluevaraukset ... 19
4.4 Kaavan vaikutukset ... 19
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 23
5. Asemakaavan toteutus ... 23
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 24
7. Asemakaavan seurantalomake ... 25
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 27
9. Muu suunnitelma-aineisto ... 30

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Tontinkäyttöluonnos ja leikkaukset, Hakunilan valmiusasema. P&R Arkkitehdit Oy: Pekka Salmi.
- Hakunilan valmiusasema, hulevesisuunnitelma. 12.12.2025. Sitowise Oy: Ilkka Kronqvist, tark. Hannu Kemppainen.
- Hakunilan valmiusasema, liikennesuunnitelma sekä selostus. 10.12.2025. Sitowise Oy.
- Hakunilan valmiusasema, tieliikennemeluselvitys. 27.11.2025. Insinööritoimisto W. Zenner Oy.

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Vantaan Pitkäsentien lepakkoselvitys vuonna 2025. Faunatican raportteja 133/2025. Faunatica: Minna Viljamaa & Ville Vasko.
- Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021 Koosteraportti. Faunatican raportteja 38/2021. Marko Nieminen, Pertti Koskimies, Henna Makkonen, Elina Manninen, Olli Manninen & Ville Vasko.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen uuden Hakunilan valmiusaseman sijoittaminen osoitteeseen Pitkäsentie 6-8. Kaavamuutosalue sijaitsee aivan Kehä III:n pohjoispuolella, Lahdentien ja Käärmekallion virkistysalueen välissä. Alueen pohjoispuolella sijaitsee asuintontteja. Valmiusasemien määrää tulee lisätä, jotta pelastustoimen saavutettavuus täyttää lain vaatimat tavoiteajat. Valmiusaseman rakennukseen tulee tiloja pelastustoimen ensihoito- ja pelastushenkilöstölle sekä vapaapalokunnalle.

Suunniteltavaan alueeseen kuuluu kaksi rakennettua kiinteistöä. Toinen niistä on asemakaavan lähivirkistysaluetta (VL tai P) ja toinen kaavoitettu asuintontti (A3). Kummatkin kiinteistöt ovat Vantaan kaupungin omistuksessa ja niillä sijaitsevat kaksi omakotitaloa puretaan. Suunniteltavan alueen pinta-ala on yhteensä 3 576 m².

Valmiusasemalle osoitetaan 3 007 m2 laajuinen yhdyskuntateknisten rakennusten tontti, jolle saa rakentaa enintään kaksi kerrosta korkean, 1 200 ke-m2 kokoisen rakennuksen. Tontin tehokkuus e=0,41. Kaava-alueen eteläosassa sijaitseva lehto osoitetaan lähivirkistysalueeksi (VL).

Kaava-alueen sijainti on erinomaisesti saavutettava ajoneuvoliikenteelle, mikä on tärkeää valmiusaseman lyhyiden vasteaikojen kannalta. Tontille järjestetään hyökkäysliikennettä varten liittymä suoraan Lahdentielle. Muu liikenne ohjataan kulkemaan Pitkäsentien kautta. Kaavatyön aikana tarkasteltiin kolmea toteutusvaihtoehtoa, joista yksi todettiin selvästi parhaaksi sekä hankkeen että Vantaan kaupungin näkökulmista. Tontti on verrattain ahdas ja suurikokoisten ajoneuvojen liikuttelu sekä hulevesien käsittely vaativat tilaa, mikä ohjasi osaltaan kaavaratkaisua. Asemakaava on muotoiltu verrattain väljäksi, jotta sen toteuttaminen olisi joustavaa. Rakennusalaa, istutettavia alueita ja liittymäkieltoa lukuun ottamatta asemakaavamerkinnät ovat ohjeellisia.

Kaavatyön aikana valmiusaseman hankkeesta karsittiin pois lentopallokenttä, minkä ansiosta kaava-alueen eteläosan lehto voitiin säilyttää lähivirkistysalueena (VL). Näin ollen kaavassa toteutetaan lieventämishierarkiaa, eli vältetään syntyvä luontohaitta, eikä tarvetta ekologiselle kompensaatiolle synny.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Hakunila on Itä-Vantaan alueellinen kaupallisten ja julkisten palveluiden keskus. Hakunilan keskustan kehittäminen ja asumisen monipuolinen lisääminen on tärkeää alueen vetovoimaisuudelle ja palveluiden säilymiselle. Palveluiden säilymistä ja kehittymistä pyritään tukemaan erityisesti asuinrakennusten täydennysrakentamisella. Vantaan ratikan linjaus kulkee Tikkurilan suunnalta Hakunilan suuralueen läpi, päättyen Helsingin puolelle Mellunmäkeen.

Suunnittelualue sijaitsee Hakunilan nurkassa, väljästi rakennetulla alueella, Lahdenväylän ja Kehä III:a läheisyydessä. Kaava-alueella sijaitsee kaksi omakotikiinteistöä. Asuinrakentamisen rivistö jatkuu kaava-alueen pohjoisrajalta, Pitkäsentien vartta pohjoiseen. Alueella on paljon puustoa ja se on vehreä.

Kuvia suunnittelualueelta. Ylempi kuva on kuvattu pohojoiseen. Rakennuksista lähempi on Pitkäsentie 8 ja kauempi kaava-alueen naapurissa sijaitseva Pitkäsentie 10. Alempi kuva on kuvattu etelään, pitkäsentie 6 suuntaan.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Luonto

Suunnittelualue kuvattuna Lahdentien toiselta puolelta. Vasemmalla näkyvä lehtoalue säilyy virkistysalueena.

Alueen länsipuolella on luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue; Käärmekallio. Eteläosa alueesta on lehtoa, joka tulee säilymään. Alueen itä- ja pohjoispuolella virtaava Kormuniitynoja on vesilain perusteella suojeltu virtavesi.

Kaava-alue rajautuu Käärmekallioon, joka on Vantaan ratikan luontoselvityksessä (Faunatica Oy 2021) määritelty luokan III lepakkoalueeksi. Kaavatyön yhteydessä alueelle laadittiin lepakkoselvitys (Faunatica 2025). Selvityksen perusteella kaava-alueen rakennuksissa ei ole lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja eikä lepakoita tarvitse huomioida alueen maankäyttöä suunniteltaessa.

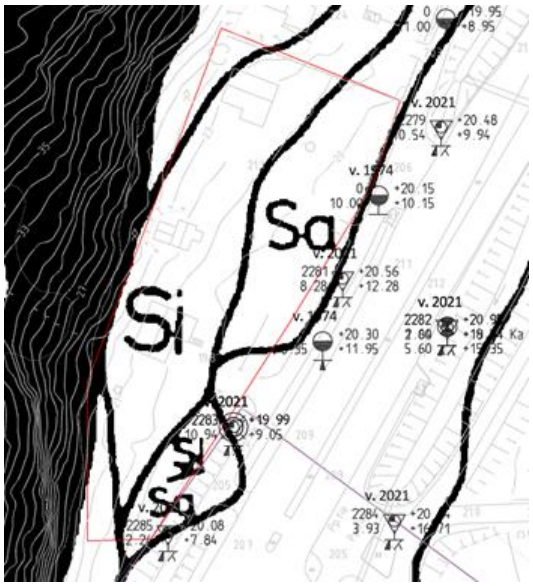
Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Käärmekallion itärinteen juurelle, suhteellisen tasaiselle alueelle. Lahdentie rajaa aluetta itäpuolelta ja Kormuniitynoja virtaa pohjois- ja itäpuolilla. Alueella on puustoa ja puutarhakasvillisuutta. Vuonna 1870-1871 mitatussa Senaatin kartassa näkyy, että Håkansbölen suo- ja niittyalueet ovat ulottuneet suunnittelualueelle asti. Vuoden 1933 Pitäjänkartassa Håkansbölen pellot ovat ulottuneet suunnittelualueelle asti.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Kormuniitynojan valuma-alueeseen, joka sisältyy laajempaa Krapuojan valuma-alueeseen. Kormuniitynoja virtaa Kehä III:n varrella ja kääntyy Vaaralan ja Hakunilan kautta etelään ja laskee edelleen Helsingin Kappelsvikenin lahdessa mereen. Alue ei ole pohjavesialueella.

Maaperä

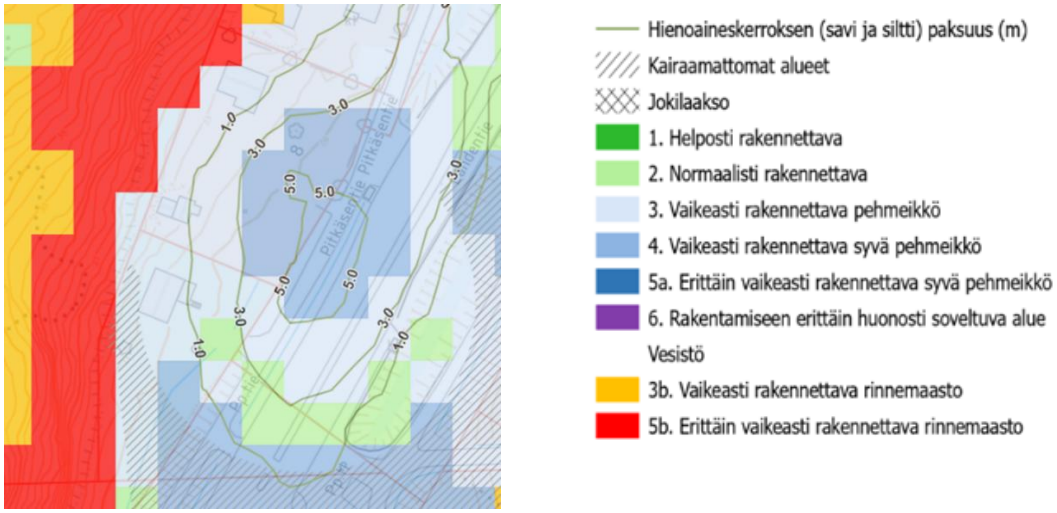


Maalaji- ja pohjatutkimuskartta (ei mittakaavassa)

Maalajikartan mukaan kaava-alueen maaperä on savea ja silttiä. Alueen länsireuna rajautuu avokallioalueeseen. Kaava-alueelta ei ole tiedossa olevia tehtyjä pohjatutkimuksia. Kaava-alueen läheisimmät, kaavarajan itäpuolella tehdyt pohjatutkimuspisteet näkyvät kuvassa 1. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään yli 12 m syvyydelle maanpinnasta.

Pohjaveden pinnan tasosta ei ole tietoa.

Rakennettavuus maaperän suhteen



Rakennettavuuskartta (ei mittakaavassa)

Rakennettavuuskartan (edellä) mukaan kaava-alue pääosin on vaikeasti rakennettavaa syvää pehmeikköä ja vaikeasti rakennettavaa pehmeikköä. Alustavan arvion mukaan rakennusten perustamistapa on paalutus kovaan pohjaan ja kantava alapohja. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet tulee alustavan arvion mukaan vahvistaa pilaristabiloimalla tai keventämällä.

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

Topografia

Suunnittelualue on loivasti rinteinen. Maaston korot vaihtelevat noin +19,8 ja +23,0 m välillä. Välittömästi kaava alueen rajalla sijaitseva Käärmekallio nousee jyrkästi, noin +58,2 m korkeuteen.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

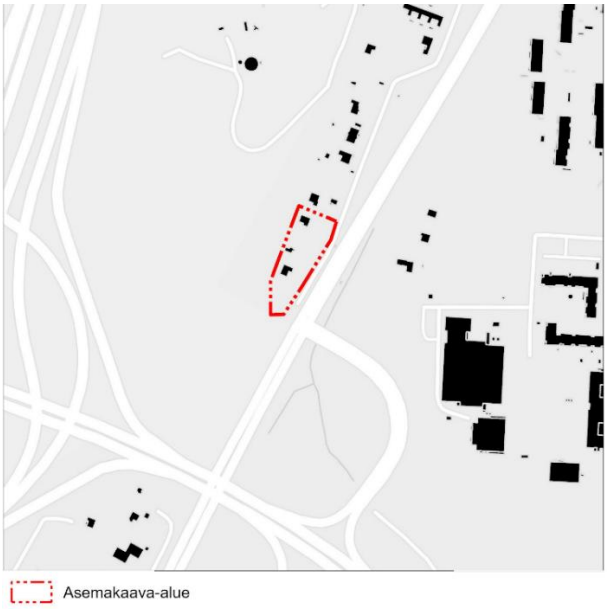
Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Hakunilassa asui vuoden 2024 alussa 12 431 henkeä. Väkiluku on noussut vuodesta 2015 noin 1 200:lla. Uusia asuntoja on suunnitteilla runsaasti ja Vantaan ratikan voi olettaa vauhdittavan kehitystä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina. Hakunilan väestörakenne vastaa hyvin lähelle Vantaan keskiarvoa: alle 18-vuotiaiden osuus väestöstä on 17,9 % ja yli 65-vuotiaiden osuus on 15,8 %. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri. Koko Hakunilan suuralueen asukasluku oli 30 870 henkeä, missä on kasvua reilut 1 700 henkeä viimeisen 10 vuoden aikana. Valtaosa suuralueen väestönkasvusta on siis keskittynyt Hakunilan kaupunginosaan. (Lähde: Vantaan kaupunki, Tilastot ja tutkimukset -web-sivusto)

Palvelut ja työpaikat

Hakunilan kaupunginosa ei ole merkittävä työpaikkakeskittymä. Työpaikkojen määrä vuoden 2024 alussa oli 1 351, mikä on noin 270 vähemmän kuin 10 vuotta aiemmin. Hakunilan suuralueella työpaikkoja oli vuoden 2024 alussa yhteensä 6 719, keskittyen erityisesti Vaaralan ja Kuninkaanmäen kaupunginosiin, joilla sijaitsee tuotanto- ja työpaikka-alueita. Merkittäviä työnantajia ovat mm. Fazer ja Valio. (Lähde: Vantaan kaupunki, Tilastot ja tutkimukset -web-sivusto)

Yhdyskuntarakenne



Rakeisuuskuva suunnittelualueelta ja sen ympäristöstä

Suunnittelualue on Hakunilan kaupunginosan laidalla, Kehä III:n ja Lahdenväylän risteämäkohdan tuntumassa. Ympäristössä on melko vähä rakentamista, joskin alueen pohjoispuolella, Pitkäsentien varrella, on omakotitalojen rivistö. Entisen bussivarikon alueelle, noin 400 m suunnittelualueelta pohjoiseen, on tulevaisuudessa suunniteltu suurempi asuinalue, jonka asemakaavatyö on nimeltään Hakunilan keskustan laajennus 2.

Kaupunkikuva

Suunnittelualueen ympäristö on ilmeeltään maantiemäinen: liikennealueet ja ojat vievät runsaasti tilaa ja molemmilla puolilla Lahdentietä on kasvillisuutta.

Virkistys

Suunnittelualueen länsi-/lounaisrajalla sijaitseva Käärmekallio on asukkaille tärkeä virkistysalue, sisältäen suositun kiipeilypaikan.

Käärmekallion kiipeilykallio

Liikenne

Kaava-alue on erinomaisesti saavutettavissa autolla, mikä on tärkeä tekijä valmiusaseman vasteaikojen kannalta. Lahdentie on vilkkaasti liikennöity pääkatu, jonka liikennemäärä on suunnittelualueen kohdalla n. 10 000 ajon./vrk. Pitkäsentie on hyvin vähäliikenteinen tonttikatu. Sen ajorata on todella kapea kaava-alueen kohdalla ja n. 90 metriä sen koillispuolella.

Alue on hyvin saavutettavissa joukkoliikennevälineillä. Sen vieressä on linja-autopysäkkipari, joiden kautta kulkee ruuhka-aikoina 6-8 linja-autoa/tunti per ajosuunta. Lisäksi n. 600 metrin etäisyydellä sijaitsevat lähimmät Hakunilantien linja-autopysäkit, joilla pysähtyy enimmillään 19 linja-autoa/tunti per ajosuunta. Vantaan ratikan raitiotiepysäkki tulee sijoittumaan Kyytitielle n. 700 metrin etäisyydelle suunnittelualueesta.

Hakunilan keskusta sijaitsee kävelyetäisyydellä (n. 1 km) ja Tikkurilan keskusta pyöräilyetäisyydellä (n. 4,5 km) suunnittelukohteesta.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaavamuutosalueelle on rakennettu vesihuollon jakelujohdot, jotka liittyvät Pitkäsentien d315 ja Lahdentien d400 runkojohtoihin.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta.

Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m3, HW = +94,20 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m3. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.30 ja ylin on noin + 95.30. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp).

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen itäpuolella on rakennettu tarvittava jätevesiviemäröinti. Alueen jätevedet kooltaan Lahdentien d800 jätevesiviemäriin.

Alueen jätevedet kulkeutuvat jätevesiviemärissä ja kalliotunnelissa etelään Vaaralan jätevedenpumppaamolle ja edelleen etelään Rajakylään. Sieltä jätevedet johdetaan Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkkoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Hulevedet kulkeutuvat pintavaluntana ja hulevesiviemäreitä pitkin Kormuniitynojaan. Kormuniitynoja alittaa Lahdentien teräksisessä d1400 tierummussa. Rummun nykyinen kunto ei ole tiedossa. Oja liittyy Krapuojaan, joka laskee mereen Kapellvikenin lahdessa.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu Pitkäsentien pohjoispäähän, jääden n. 200 m etäisyydelle suunnittelualueelta.

Sähköverkko

Vantaan Energian pienjännitemaakaapelit kulkevat Pitkäsentien laitamilla ja ulottuvat tontin rajoille asti.

Ympäristöhäiriöt

Kaava-alue sijaitsee Lahdentien, Lahdenväylän ja Kehä III:n melualueilla. Kaavatyön yhteydessä laadittiin meluselvitys, jotta saatiin selville äänitasoerovaatimukset liikennettä vastaan toimisto-, opetus-, kokoontumis- ja miehistötiloja varten. Runkomelu tai tärinä ole valmiusaseman toteuttamisen kannalta merkittävää. Kaava-alue ei sijaitse lentomelualueella.

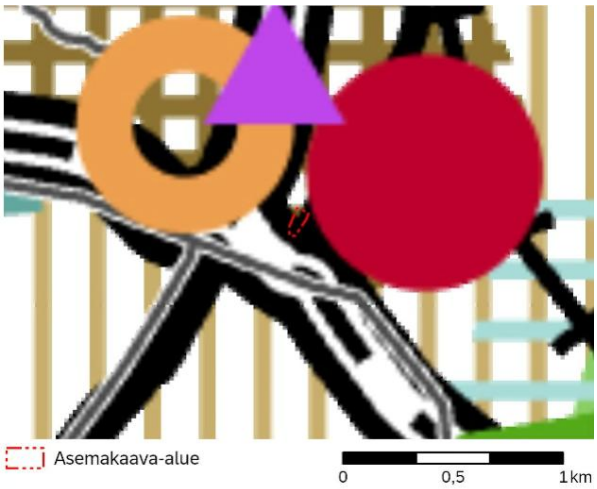
2.1.4 Maanomistus

Kaava-alue on kokonaisuudessaan Vantaan kaupungin omistuksessa.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Maakuntakaava

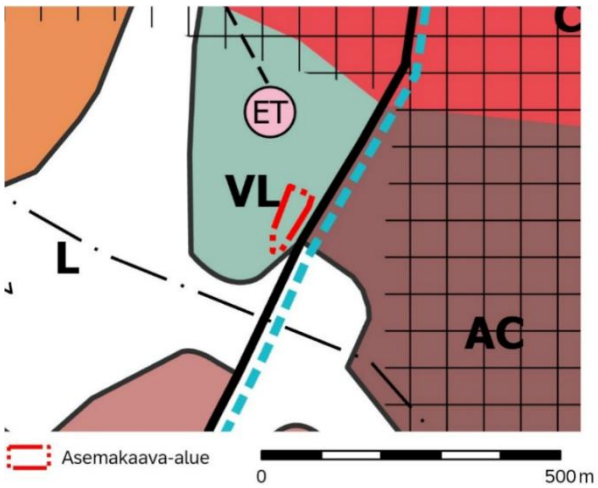


Ote Uudenmaan maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä

Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä (ruskea pystyviivoitus), sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä (ruskea ruuturasteri). Kaava-alue sijaitsee aivan valtakunnallisesti merkittävän kaksiajorataisen tien vieressä sekä maakunnallisesti merkittävän tien vieressä. Lisäksi kaava-alueen lähialueille sijoittuu kaupan alue (oranssi ympyrä), joukkoliikenteen vaihtopaikka (lila kolmio) ja keskustatoimintojen alue (punainen ympyrä).

Yleiskaava



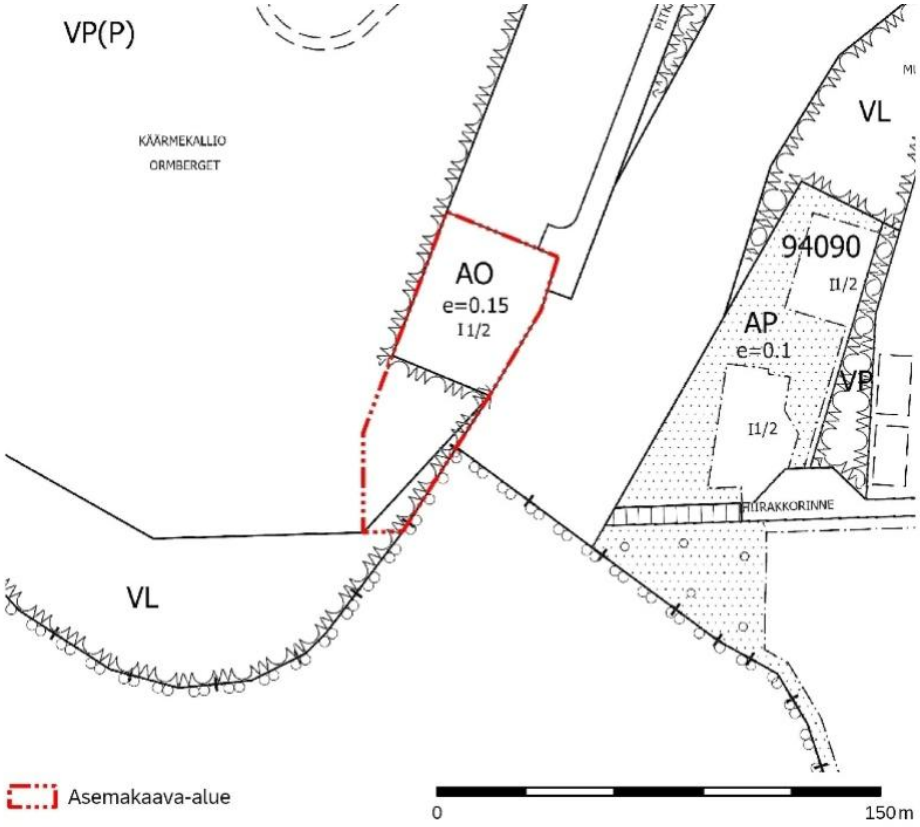
Yleiskaava 2020

Voimassa olevassa yleiskaava 2020:ssa (Vantaan kaupunginvaltuusto 25.1.2021) kaavoitettava alue on lähivirkistysaluetta (VL). Kaava-alueen vieressä sijaitsee liikennealuetta (L) ja kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC). Melko lähelle aluetta on osoitettu ohjeellinen sijainti yhdyskuntateknisen huollon laitteelle (ET). Kaava-alue sijoittuu paikallisesti ja seudullisesti tärkeän liikenneyhteyden viereen (musta viiva) ja lisäksi alueen vierestä kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva).

Kaava-alue rajautuu Käärmekallioon, joka on osoitettu voimassa olevan yleiskaavan oikeusvaikutteisessa liitekartassa 2 luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi (luo). Valmiusaseman sijoittaminen suunnittelualueelle ei vaaranna luo-aluetta.

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen, eikä esim. huomioi erikseen alueella sijaitsevia asuintontteja. Suunnittelualue ja muut Pitkäsentien varren tontit on sisällytetty yleiskaavan VL-alueeseen osana Käärmekallion vaikutuspiiriä. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

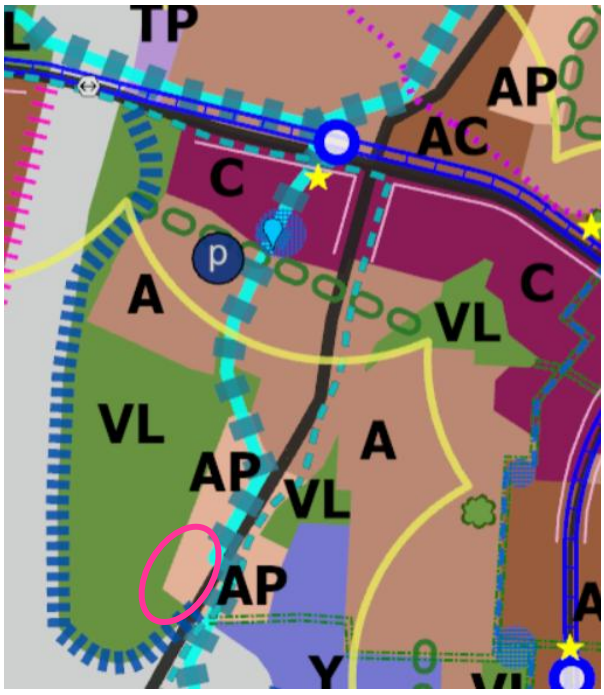
Asemakaava



Ote ajantasa-asemakaavasta

Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaavamuutosalue on voimassa olevassa asemakaavassa erillispientalojen korttelialuetta (AO) sekä lähivirkistysaluetta (VL tai P). Alueella on voimassa Vaarala II asemakaava nro 930200 (5.1.1978) sekä Vaarala 4 asemakaava nro 930900 (8.11.1990).

Muut päätökset ja suunnitelmat



Ratikan kaavarungossa suunnittelualue on pientalovaltaista asuinaluetta (AP) ja lähivirkistysaluetta (VL). Kormuniitynoja on merkitty vesialueeksi (turkoosi viiva) ja osaksi siniverkostoa (paksumpi sininen katkoviivoitus). Käärmekallion jyrkät rinteet on osoitettu vahvoiksi ja tunnistettaviksi alueen maisemallisiksi reunoiksi (tiheämpi sininen katkoviiva), joita tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa.

Ratikan kaavarunko ei ole lainvoimainen kaavoitusta ohjaava dokumentti vaan asemakaavoituksen taustatietona käytettävä viitesuunnitelma.

Ote ratikan kaavarungosta. Kaava-alueen ohjeellinen sijainti on merkitty pinkillä soikiolla.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan kaupungin jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 4.9.2024. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002617 ja kaavoitus tuli vireille 26/02/2025.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- Kaavamuutoksen hakijat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat
- Osallisia ovat myös ne viranomaistahot ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan kaupungin uutiskirjeessä (maaliskuu 2025), Vantaan Sanomissa (12.3.2025) sekä kirjeitse (Alueidenkäyttölaki AKL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteitä saatiin 9 kpl ja ne on tiivistetty alle:

- Caruna Oy, 24.3.2025: Alueella ei ole Carunan verkkoa
- Fingrid Oy, 19.3.2025: Ei lausuntoa. Fingridin voimajohto sijoittuu melko etäälle eli noin 100 metrin etäisyydelle asemakaava-alueen etelärajasta.
- HSL -kuntayhtymä 21.3.2025: Mikäli bussipysäkki päätetään siirtää, HSL tulee osallistaa suunnitteluun. Tontille suunniteltavan liittymän suhteen tulee huomioida, ettei liittymä hankaloita bussipysäkkien käyttämistä tai heikennä joukkoliikenteen sujuvuutta.
    - Liikennesuunnitelmassa bussipysäkki on esitetty siirrettäväksi ja pidennettäväksi 2 bussin mittaiseksi. Liikennesuunnitelma on liitetty tähän kaavaselostukseen ja siitä toivotaan HSL:n lausuntoa.
- HSY -kuntayhtymä 1.4.2025: Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Kaavamuutos ei edellytä vesihuollon uudisrakentamista eikä johtojen siirtämistä.
- Tukes 19.3.2025: Ei lausuttavaa
- Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 24.3.2025: Sähköverkot - ei huomauttamista. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita. Kaukolämpö: alueella ei sijaitse Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia.

- Vantaan kaupunginmuseo 21.3.2025: Ei huomautettavaa – alueella ei ole suojelukohteita. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.
- Yksityishenkilö 13.3.2025: Huolissaan valmiusaseman vaikutuksesta omakotitalokiinteistön arvoon. Toivoo näköestettä asumisen ja valmiusaseman väliin.
    - Valmiusaseman ja omakotitonttien välille on osoitettu puilla ja pensailla istutettava alue, joka on valmiusaseman rakennuksen kohdalla 8 metriä leveä ja pysäköintialueen/pihan kohdalla 4 metriä leveä.
- Kolme yksityishenkilöä 28.3.2025: Tulee erityisesti huomioida vaikutukset läheiseen asutukseen, mukaan lukien lisääntyvä liikenne Pitkäsentiellä. On erittäin tärkeää, että kaavamuutos ei vaaranna Käärmekallion kiipeilykallion aluetta ja käyttömahdollisuuksia.
    - Liikenteelliset vaikutukset on arvioitu osana kaavatyötä. Kaavatyön yhteydessä on huolehdittu kiipeilykäytön jatkumisesta.

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.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021 – 2025 strategiaa. Kaavan kannalta keskeisiä kaupunkisuunnittelun tavoitteita ovat:
- Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan Vantaalla suunnitelmallisesti.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vantaan ja Keravan hyvinvointialue

Hyvinvointialueen tavoitteena on mahdollistaa valmiusaseman sijoittumien alueelle.

Osallisten palautteista tulleet tavoitteet

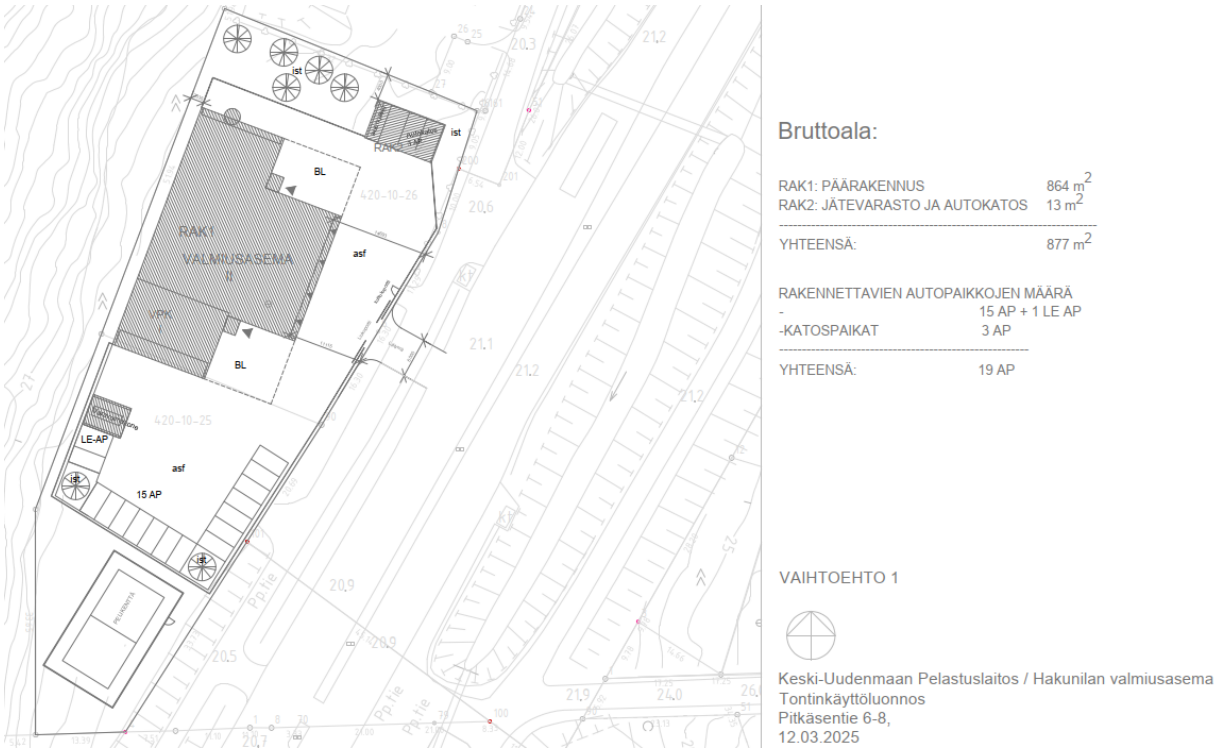
Yksityishenkilöiltä saadun palautteen perusteella kaavan tavoitteisiin lisättiin ympäröivien pientalojen mittakaavan huomioiminen, vehreyden säilyttäminen sekä kulkuyhteyden säilyttäminen Käärmekallion kiipeilykalliolle.

Vihertehokkuus

Asemakaavassa alueelle on määrätty vihertehokkuustasoksi 0,9. 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.

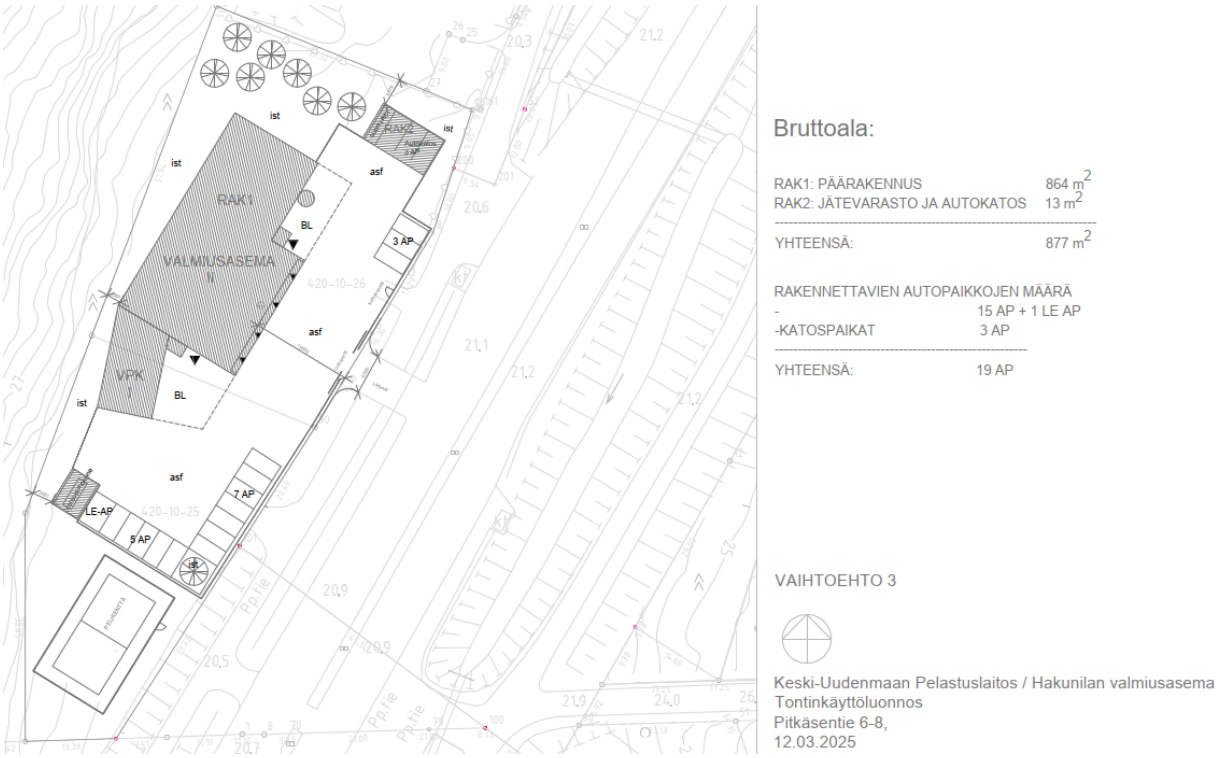
3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Vaihtoehto 1



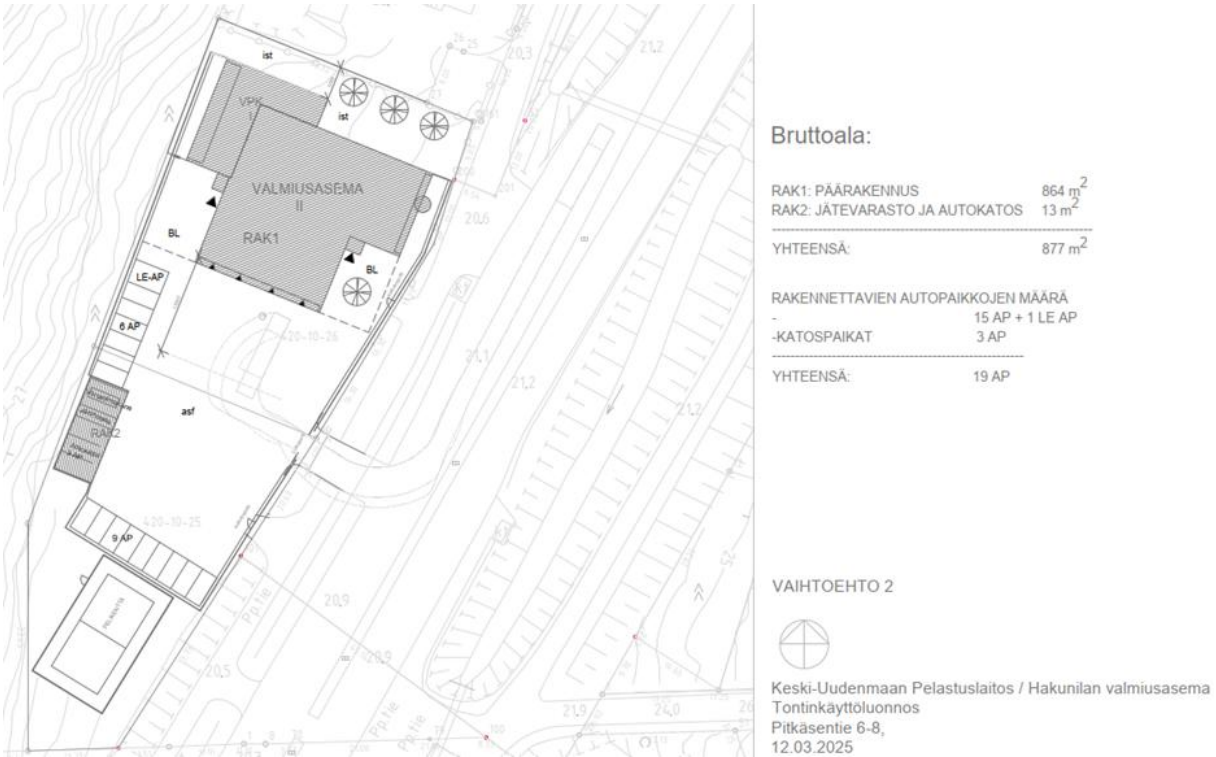
Vaihtoehdossa 1 valmiusasema sijoittuu tontin keskivaiheille, minkä ansiosta pientalotontin viereiselle pohjoisrajalla on voitu sijoittaa kasvillisuutta. Ratkaisu on kaupunkikuvallisesti hyväksyttävä. Pelikenttä sijoittuu arvokkaan lehdon päälle ja rakennus on liian lähellä tontin länsirajaa. Hyvinvointialueen näkökulmasta tämä vaihtoehto on huonoin, sillä etupiha on ahdas, ottaen huomioon, että ajoneuvot on tarpeen peruuttaa talliin

Vaihtoehto 2



Vaihtoehdossa 2 valmiusasema sijaitsee tontin pohjoispäässä, minkä vuoksi kasvillisuutta omakotitalojen suuntaan jää melko vähän. Lisäksi rakennus sijaitsee ylärinteessä, jolloin suunnitelma edellyttäisi runsasta tontin tasoittamista. Kaupunkikuvallisesti ratkaisu on muuten hyväksyttävä. Piha on suuri, jolloin tilaa ajoneuvojen kääntämiseen ja muuhun toimintaan on riittävästi.

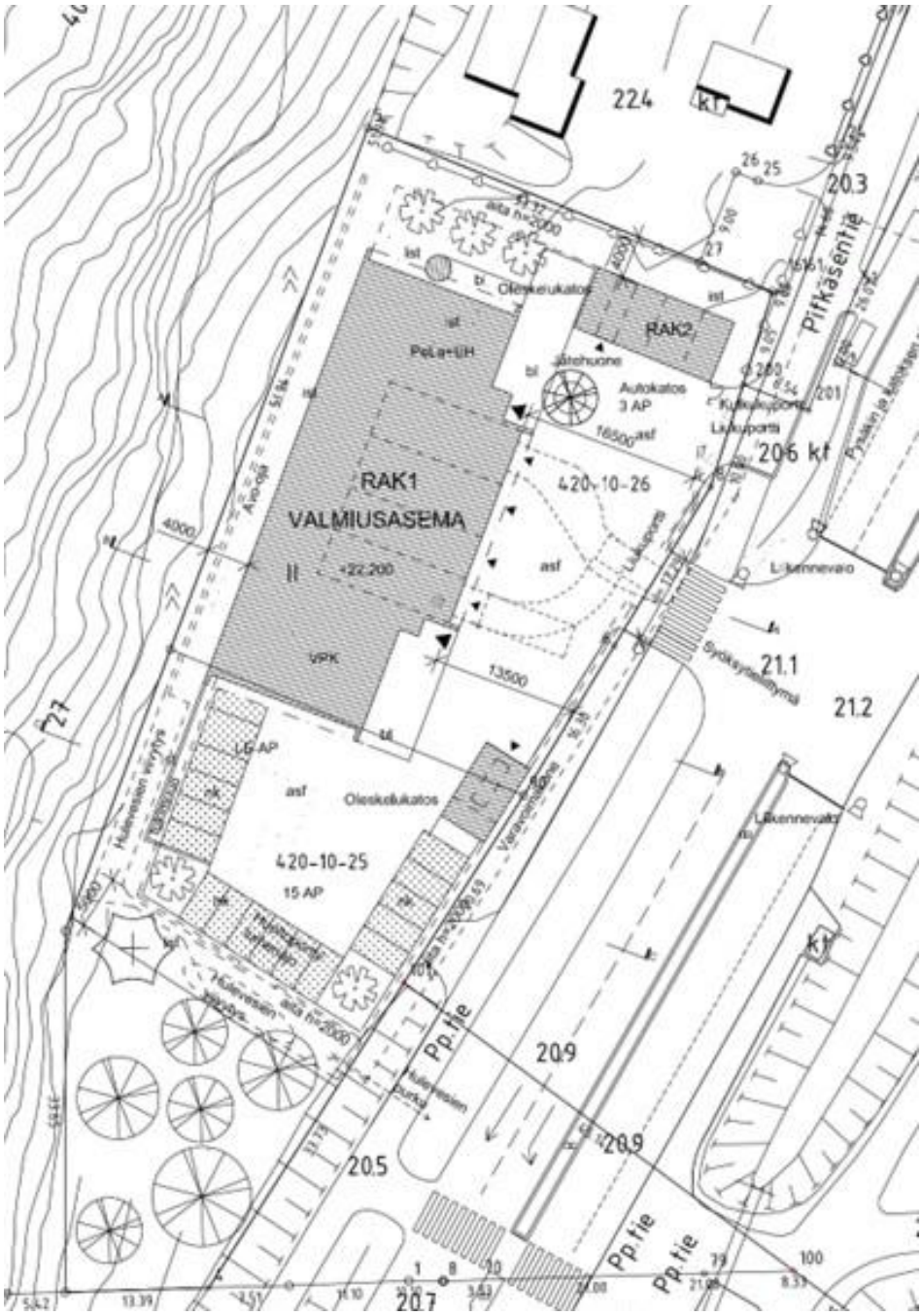
Vaihtoehto 3

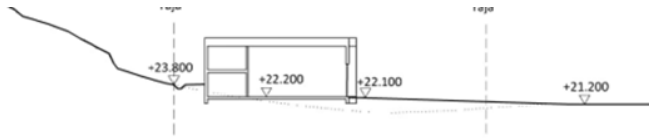


Vaihtoehdossa 3 rakennus sijaitsee vaihtoehdon 1 tapaan tontin keskellä, mutta rakennus on runkosyvyydeltään pienempi. Tämän ansiosta tontti on toimiva. Tontin pohjoislaidalle, valmiusaseman ja omakotialueen väliin jää runsaasti kasvillisuutta. Hanke arvioi tämän vaihtoehdon parhaimmaksi ja kaupungin asiantuntijat olivat aiheesta samaa mieltä. Päätettiin jatkokehittää vaihtoehtoa 3 seuraavien muutosehdotusten perusteella:

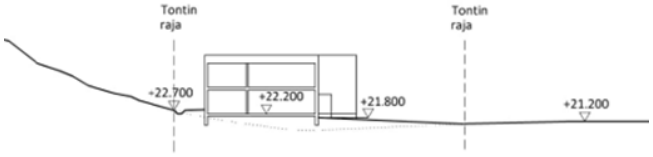
- Varavoimakone on arvomännyn kohdalla.
- Rakentaminen vähintään 4 m etäisyydelle kaikilta tontin rajoilta. Etenkin tontin länsireuna on tärkeä, koska kyseiselle reuna-alueelle kulkeutuu paljon hulevesiä, rinnevedet kriittisiä.
    - 4 m etäisyys rajoille voisi toteutua helpommin, jos rakennusta siirtäisi useamman metrin pohjoiseen. Rakentamisen riittävästä etäisyydestä viereiseen tonttiin on tarpeen, jotta väliin voidaan sijoittaa kasvillisuutta näkösuojaksi. Etäisyyden ei kuitenkaan ole välttämätöntä olla niin suuri kuin vaihtoehdossa 3.
- Henkilöautoliikenne lähtökohtaisesti Pitkäsentieltä -> Lahdentieltä vain hyökkäysliikenne.
- Hulevesien viivytys avorakenteina, maanpäällisinä. Toteutetaan tontin laidoilla. Tontin läpi menevä oja voidaan siirtää katualueen reunalle.
- Henkilöautojen pysäköinnin kohdalle toivotaan nurmikivipintaisia paikoitusruutuja.
- Ei pelikenttää -> lehto säilyy.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet


RAK1
VALMIUSASEMA
II +22.200
VPK
RAK2
PeLa+LH
420-10-25
15 AP
420-10-26
Autokatos
3 AP
Pitkäsentie
Pp.tie
Pp.tie
Pp.tie
Oleskelukatos
Lähtöpaikka
Lähtöpaikka
Lähtöpaikka
Syöksytyshelmmä
Varavoimakone
Hulevesien viivytys
Hulevesien viivytys
Hulevesien johtaminen
Hulevesien johtaminen
Avoja
Avoja
Avoja



Maastoleikkaus A 1:500



Maastoleikkaus B 1:500

Maastoleikkaus C 1:500

Maastoleikkaukset, 10.12.2025 / P&R Arkkitehdit Oy

Rakennuksen ja Käärmekallion jyrkän rinteen suhdetta tutkittiin tarkemmin maastoleikkausten avulla. Rakennuksen pihan ja 1. kerroksen lattian on välttämätöntä asettua samaan tasoon, jotta autot voidaan ajaa halleihin. Tästä syystä rakennus on tarpeen painaa osittain maan alle tontin Käärmekallion puoleisella sivulla.

Rakennuksen taakse sijoitettiin avo-oja, jonka avulla voidaan ohjata Käärmekallion rinnevedet pois rakennuksen luota. Pysäköintialueen kohdalle (maastoleikkaus C) saattaa olla tarpeen rakentaa tukimuureja.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan Pitkäsentie 6 puistoalueelle rakennettu omakotikiinteistö sekä Pitkäsentie 8 kaavoitettu omakotikiinteistö valmiusaseman tontiksi. Käyttötarkoitusmerkintä on ET, eli yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten korttelialue. Osa Pitkäsentie 6 kiinteistöstä kaavoitetaan lähivirkistysalueeksi (VL).

4.1.1 Mitoitus

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten korttelialue, ET, 0,3007 hehtaarin alue. Rakennusoikeus on 1 200 k-m2. Tehokkuusluku e=0,41.

- Autopaikkoja: toimisto-, kokoontumis- ja lepotilat 1 ap / 70 k-m².
- Polkupyöräpaikkoja: toimisto-, kokoontumis- ja lepotilat 1 pp / 70 k-m². Polkupyöräpaikkojen tulee olla runkolukittavia.

Lähivirkistysalue, VL 0,0569 hehtaarin alue.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukainen uusi rakennus sijoittuu tontin takasivulle, jolloin sen vaikutus kaupunkikuvaan on maltillinen. Tontin laidoilla säilytetään kasvillisuutta, joka osaltaan pehmentää kokonaisuutta. Vihertehokkuudeksi on Käärmekallion luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeän alueen läheisyyden vuoksi määrätty 0,9, mikä on hieman korkeampi kuin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten korttelialueilla tyypillisesti sovelletaan.

Suunnittelualueella käytetyt vihertehokkuusratkaisut ovat lehdon säilyttäminen alueen eteläosassa, hulevesien maanpäälliset kasvillisuuspintaiset viivytysratkaisut, arvopuun säilyttäminen sekä istutettavat alueet, joissa on kerroksellisuutta eli puita ja pensaita.

Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

4.3 ALUEVARAUKSET

Pääosa alueesta on yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta (ET). Alueen eteläosa on osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL).

4.3.1 Korttelialueet

ET, yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue

3 007 m² alue. Kaksi Pitkäsentien varrella sijaitsevaa omakotikiinteistöä (Pitkäsentie 6 ja 8) merkitään pääosin ET-alueeksi. Uutta rakennusoikeutta osoitetaan 1 200 ke-m² valmiusaseman tiloille sekä 45 ke-m² varavoimakoneelle. Kaavaan on myös merkitty ohjeelliset pysäköintipaikkojen sijainnit. Aivan korttelialueen etelälaidalla sijaitseva arvopuu on osoitettu säilytettäväksi.

4.3.2 Muut alueet

VL, lähivirkistysalue

569 m² alue. Osa eteläisempää omakotikiinteistöä (Pitkäsentie 6-8) osoitetaan lähivirkistysalueeksi. Alue on virkistysnäkökulmasta arvokasta, sillä sen kautta kuljetaan Käärmekallion suositulle kiipeilykalliolle. Alueella on myös arvokasta lehtokasvillisuutta.

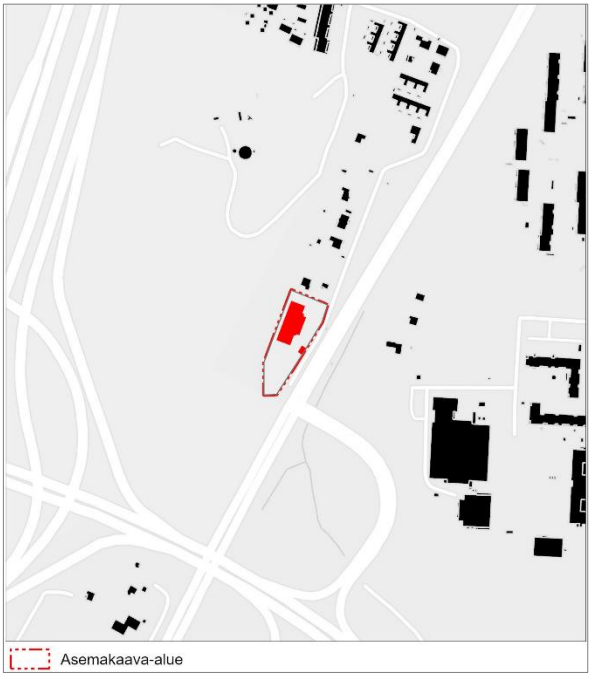
4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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 välttämätöntä rakentaa pelastustoiminnan riittävän lyhyiden vasteaikojen saavuttamiseksi. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Hakunilan kaupunginosan laidalle, Lahdentien ja Kehä III:n risteyksen lähelle. Se sijaitsee Kyytitien varrella olevan entisen varikkoalueen eteläpuolella, Käärmekallion laidalla. Valmiusasema jatkaa olevaa omakotirakennusten rivistöä, mutta on mittakaavaltaan suurempi.

Rakentaminen sijoittuu joukkoliikenteen runkoyhteyden tuntumaan, noin 600 m etäisyydelle tulevan Vantaan ratikan kyytitien pysäkiltä. Bussipysäkki sijaitsee aivan tontin edessä.

Kaupunkikuva ja maisema

Valmiusaseman rakennus on mittakaavaltaan muita alueen rakennuksia suurempi. Näin ollen se toimii maamerkkinä Kehä III:lta Lahdentielle saavuttaessa. Rakentaminen on sijoitettu tontin takarajalle ja sen edessä on piha, jolloin se ei korostu katukuvassa liikaa. Kaikkinensa suunnittelualueen ympäristö on kaupunkikuvaltaan melko maantiemäinen ja sen läheisyydestä lähtee Kehä III:n ramppi. Myös Lahdentien toisella puolella sijaitseva Lehtikuusen koulu on mittakaavaltaan suuri. Tontista saadaan vehreä mm. vihertehokkuudesta määräämällä. Tontin eteläsivulla säilyvä lehto vehreyttää osaltaan kaupunkikuvaa. Käärmekallio säilyy ennallaan, joten hankkeen maisemalliset vaikutukset ovat vähäiset.

Asuminen

Valmisaseman sijoittuminen Pitkäsentien varrelle mahdollistaa sujuvan pelastustoiminnan Hakunilan suuralueella ja sen ympäristössä. Tämä on yksi edellytyksistä uuden asumisen sijoittamiseksi mm. ratikan varteen.

Palvelut ja työpaikat

Valmiusasema luo alueelle noin 10-20 uutta työpaikkaa, mutta ei tule olemaan merkittävä työllistäjä. Hanke on VAT:n mukainen.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavamuutoksesta aiheutuu kunnallisteknisiä rakennuskustannuksia, jotka liittyvät Lahdentien linja-autopysäkin siirtämiseen ja siirtotyöstä johtuva Kormuniitynojan alittavan tierummun jatkaminen tai uusiminen. Tontin hulevesiviemärin tontinjohdon rakentaminen Kormuniitynojaan sekä Lahdentien nykyisen rummun jatkaminen tai uusiminen kuuluvat aiheuttamisperiaatteen mukaisesti hankkeen kustannuksiin. Hankkeesta johtuvat kustannukset kaupungille ovat erittäin pieniä.

Kaupungin omistamalle maalle osoitetaan 1 200 k-m² rakennusoikeutta, josta kaupunki tulee saamaan vuokratuloja. Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Valmiusaseman rakentaminen mahdollistaa pelastuslaitoksen palveluiden tarjoamisen Vantaan ja pääkaupunkiseudun kasvavalle väestölle. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Pieni osa nykyistä VL-aluetta kaavoitetaan valmiusaseman tontiksi. Kyseisellä alueella sijaitsee kuitenkin nykytilanteessa omakotitalo, eli se ei ole virkistyskäytössä. Käärmekallio säilyy lähivirkistysalueena. Hankkeella ei ole vaikutusta virkistyskäyttöön, eikä se vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee Lahdentien varrella, Kehä III:n ja Lahdenväylän liittymien läheisyydessä. Sijainti on erinomaisesti saavutettava ajoneuvoliikenteelle, mikä on tärkeää valmiusaseman lyhyiden vasteaikojen kannalta. Tontille järjestetään hyökkäysliikenteen osalta liittymä suoraan Lahdentielle, joka toteutetaan liikennevalo-ohjattuna (“paloasemavalot”), jotta pelastusajoneuvot pääsevät etenemään viivytyksettä. Liikennevalo-ohjausta tarvitaan satunnaisesti, eikä sen arvioida vaikuttavan kuin vähäisesti Lahdentien autoliikenteen sujuvuuteen. Pelastusajoneuvojen paluuliikenne voidaan järjestää samasta tonttiliittymästä ilman liikennevalo-ohjausta tai Pitkäsentielle suunnitellun tonttiliittymän kautta, jota käyttää valmiusaseman muu liikenne.

Tonttiliittymän toteuttaminen Lahdentielle aiheuttaa katualueella ainakin seuraavia muutostarpeita: kadun keskikanavoinnin avaaminen pelastusajoneuvoille, uuden liikennevaloliittymän rakentaminen, nykyisen linja-autopysäkin siirto ja mahdollisesti Lahdentien alittavan

rummun uusiminen. Tavoitteena on samassa yhteydessä kehittää linja-autopysäkkiä vastaamaan nykyisiä ja tulevia joukkoliikenteen tarpeita.

Pitkäsentien ajorata täytyy leventää vähintään 4,5 metriä leveäksi siltä osin kuin se on kapeampi, jotta väylä on toimiva autoliikenteelle ja turvallinen jalankulku- ja pyöräliikenteelle. Valmiusaseman matkatuotos on arvioitu lukumäärältään alhaiseksi, eikä sen arvioida aiheuttavan liikenteellisiä haasteita Pitkäsentielle, jonka liikennemäärä on nykytilassa vähäinen.

Vesihuolto

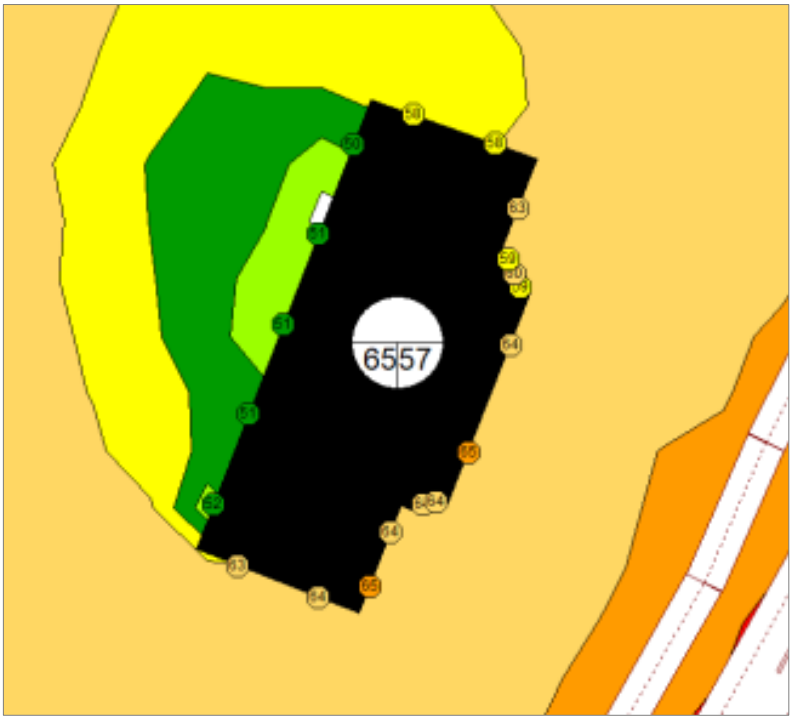
Kaavamuutosalue sijaitsee olemassa olevan vesihuollon läheisyydessä.

Vesijohdon jakelujohto kulkee Pitkäsentiellä ja ulottuu Pitkäsentie 8 kohdalle, jossa on jakelujohdon tyhjennysventtiili / vedenottopiste.

Vesijohdon rinnalla kulkee nykyinen jätevesiviemärilinja. Pitkäsentielle ei ole tulossa valmiusaseman lisäksi uusia rakennuksia tai liittyjiä vesihuoltoverkostoon. Uusia kaupungin tai HSY:n johtolinjoja ei tarvita.

Pitkäsentien vesijohdon tyhjennyshaara/vedenottopisteen siirtotarve uuteen sijaintiin voidaan arvioida rakennustyön yhteydessä. Tyhjennyshaaran purku on Kormuniitynojaan.

Ympäristöhäiriöt



Ote meluselvityksestä (Insinööritoimisto W. Zenner Oy, 27.11.2025). Tieliikenteen rakennuksen julkisivulle aiheuttamat päiväaikaiset melutasot LAeq, 7–22. Laskentakorkeus 2 m.

Valmiusaseman toiminnot eivät ole erityisen herkkiä melulle tai pienhiukkasille, minkä vuoksi asema on mahdollista sijoittaa Kehä III:n, Lahdenväylän ja Lahdentien läheisyyteen. Toimisto-, opetus-, kokoontumis- ja miehistötilojen riittävän matalan melutason saavuttamiseksi kaavassa on meluselvityksen perusteella määrätty rakennuksen ulko- ja sisäpuolen väliseksi äänitasoeroksi Δ (ΔL) 30 dBA. Hälytysajoneuvot lähtevät tyypillisesti ensin valoilla liikkeelle, eikä hälytysääniä lähtökohtaisesti käytetä myöskään yöaikaan. Näin ollen hälytysmelu ei aiheuta merkittävää häiriötä lähialueen asukkaille.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille kiinteistöille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Korttelialueen vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista.

Kaavan viitesuunnittelun aikana hankkeesta karsittiin pois lentopallokenttä, minkä ansiosta kaava-alueen eteläosan lehto voitiin säilyttää lähivirkistysalueena. Näin ollen kaavassa toteutetaan lieventämishierarkiaa, eli vältetään syntyvä luotohaitta. Myöskään ekologiselle kompensaatiolle ei tästä syystä ole tarvetta.

Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Läpäisemättömien pintojen lisääntyessä on odotettavissa, että hulevesivirtaamat kaavamuutosalueelta kasvavat. Tontilla muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen vesien johtamista kadun hulevesiviemäriverkostoon ja yleiseen avo-ojaan tai puroon.

Avo-ojan varrella tulee huomioida, että Kormuniitynoja ranta-alueet ovat savisia ja eroosioherkkiä. Avo-ojan uoma on pituuskaltevuudeltaan loiva ja siinä voi tapahtua nopeaa tulvimista voimakkaiden rankkasateiden aikana. Avo-ojan vedenkorkeuden runsaat vaihtelut lisäävät eroosioriskiä ojan rantapenkereissä.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

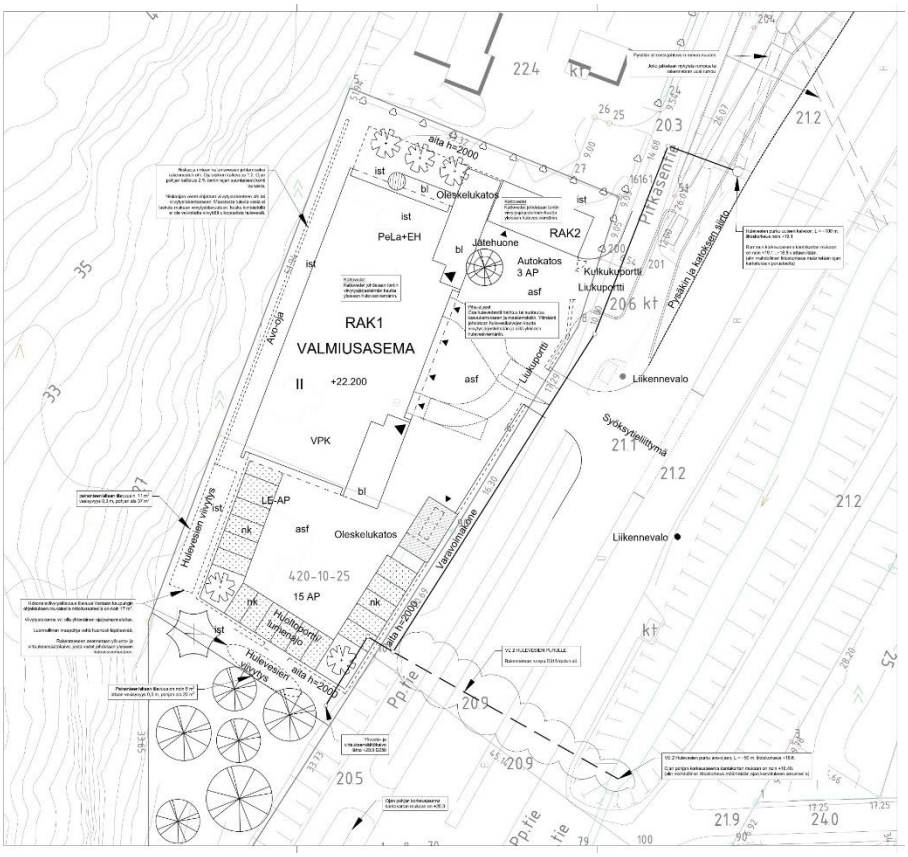
Rakentamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat maltilliset. Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Purettavat rakennukset ovat huonokuntoisia. Päästöjen hillitsemiseksi kaavassa on määrätty, että rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää valtakunnallisten laskentatapojen mukainen rakennuksen ja rakennuspaikan hiilijalanjäljen ja hiilikädenjäljen arviointi.

Vihertehokkuuden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä.

Hulevesien hallinta

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 ja 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.



Hakunilan valmiusasema, hulevesisuunnitelma. 12.12.2025 Sitowise Oy

Yllä on ote asemakaavavaiheen hulevesisuunnitelmasta. Suunnitelma kokonaisuudessaan on liitetty tämän selostuksen loppuun. Hulevesisuunnitelmassa on esitetty kaksi vaihtoehtoista reittiä hulevesien johtamiseksi Lahdentien ali. Molemmat ratkaisut ovat kaupungin näkökulmasta hyväksyttäviä, joten kaavan toteutusvaiheessa on mahdollista valita näistä kokonaistaloudellisesti kannattavampi ratkaisu. Tontin eteläosan hulevesipainanteet on esitetty asemakaavassa ohjeellisina.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta, vaan Vantaan ja Keravan hyvinvointialue vuokraa tontin kaupungilta. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

Kaavaa varten on laadittu viitesuunnitelman lisäksi liikenne- ja hulevesisuunnitelmat, jotka on liitetty tämän kaavaselostuksen loppuun. Viitesuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla on osoitettu, että vihertehokkuuden tavoitetaso 0,9 on mahdollista saavuttaa.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaava perustuu hakijan konsulttina toimineen P&R Arkkitehtien viitesuunnitelmaan.

Hankkeen edustajat:

Vantaan ja Keravan hyvinvointialue:	Jussi Rahikainen	apulaispelastusjohtaja
	Pasi Salo	tilakeskuspäällikkö
	Teemu Göös	palopäällikkö
P&R Arkkitehdit Oy:	Pekka Salmi	arkkitehti SAFA
Sitowise Oy:	Hannu Kemppainen	projektipäällikkö
	Aleksi Hakanpää	palvelupäällikkö

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Milja Halmkrona	aluearkkitehti
	Linnea Löytönen	asemakaava-arkkitehti
	Mikel Aizpuru	asemakaava-arkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekn. koordinaattori
Yleiskaavoitus:	Asta Tirkkonen	yleiskaava-arkkitehti
	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Ville Selonen	ympäristösuunnittelija
Vesihuollon yleissuunnittelu:	Antti Auvinen	suunnitteluinsinööri
Liikennesuunnittelu:	Heikki Väänänen	liikenteen alueinsinööri
	Aapeli Turunen	liikenteen alueinsinööri
Rakennusvalvonta:	Panu Latvala	lupa-arkkitehti
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä tammikuuta 2026

Linnea Löytönen	Milja Halmkrona
asemakaava-arkkitehti	aluearkkitehti vs.

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	27.11.2025
Kaavan nimi	002617 Pitkäsentie 6-8		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002617
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,3576	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,3576

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	**0,3576**	**100,00**	**1245**	**0,35**	**0,0000**	**936**
A yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,2060	-309
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0569	15,9	0	0,00	-0,0947	0
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä	0,3007	84,1	1245	0,41	0,3007	1245
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

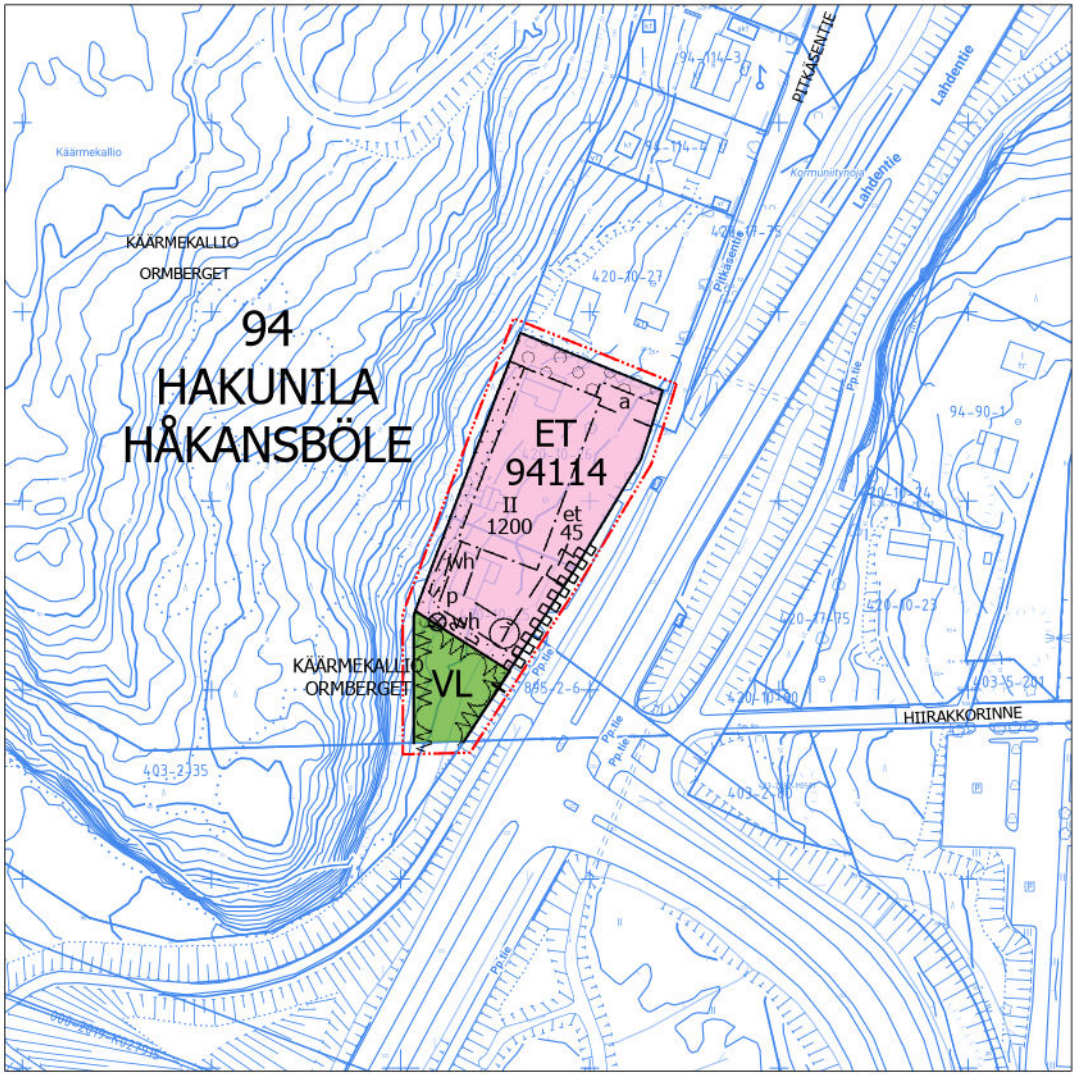
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

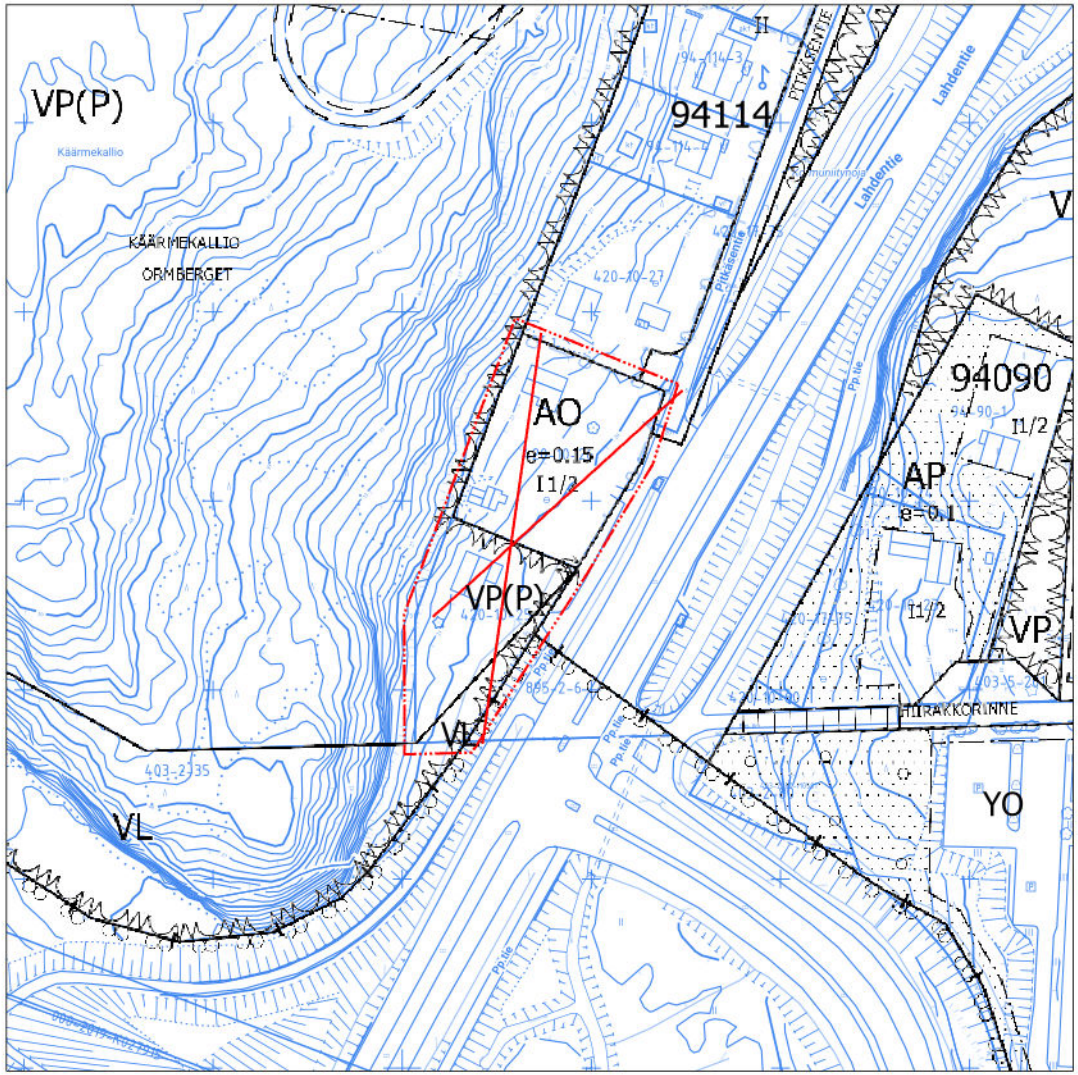
Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,3576**	**100,00**	**1245**	**0,35**	**0,0000**	**936**
A yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,2060	-309
AO	0,0000	0,0	0		-0,2060	-309
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0569	15,9	0	0,00	-0,0947	0
VP	0,0000	0,0	0		-0,1215	0
VL	0,0569	100,0	0	0,00	0,0268	0
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä	0,3007	84,1	1245	0,41	0,3007	1245
ET	0,3007	100,0	1245	0,41	0,3007	1245
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Asemakaavakartta 1:2000



Kumoutuva asemakaava 1:2000



0 50 100 200 Metriä

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002617

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki

PITKÄSENTIE 6-8

Kaupunginosa 94, HAKUNILA

Vanda stad

STEKELVÄGEN 6-8

Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 94114 ja virkistysaluetta.

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 94114 och rekreationsområde.

Tonttijako
Osa korttelia 94114.

Tomtindelning
Del av kvarteret 94114.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.
Pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja saa sijoittaa maan pinnan alapuolelle.

Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.
Utrymmen i enlighet med huvudanvändningsändamålet får placeras under markytan.

Liikenne ja pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärä:
Toimisto-, kokoontumis- ja lepotilat
- 1 ap / 70 k-m²

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä:
Toimisto-, kokoontumis- ja lepotilat
- 1 pp / 70 k-m²
Polkupyöräpaikkojen tulee olla runkolukittavia

Trafik och parkering

Minimiantalet bilplatser:
Kontors-, samlings och viloutrymmen
- 1 bp / 70 m²-vy

Minimiantalet cykelplatser:
Kontors-, samlings och viloutrymmen
- 1 cp / 70 m²-vy
Cykelplatserna ska ha möjlighet till ramlåsning.

Ulkoalueet

Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakentamisluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.
Rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin lähivirkistysalueen ja sen puuston säilyttämiseksi.

Tontin pohjoisosan autopaikkojen ja viereisen pientalotontin väliin tulee sijoittaa näköeste, esim. kasvillisuutta, pergola, aita tai katos. Näköesteen tulee olla miellyttävän näköinen pientalotontin suuntaan.

Utomhusområden

Kvarterets gröneffektivitet ska vara minst 0,9. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
Man bör sträva efter att utföra byggandet helt och hållet från tomten för att bevara närrekreationsområdet och dess trädbestånd.
En visuell barriär, såsom vegetation, pergola, staket eller tak, ska placeras mellan parkeringsplatserna i den norra delen av tomten och den bredvidliggande småhustomten. Den visuella barriären ska ha ett trevligt utseende i riktning mot småhustomten.

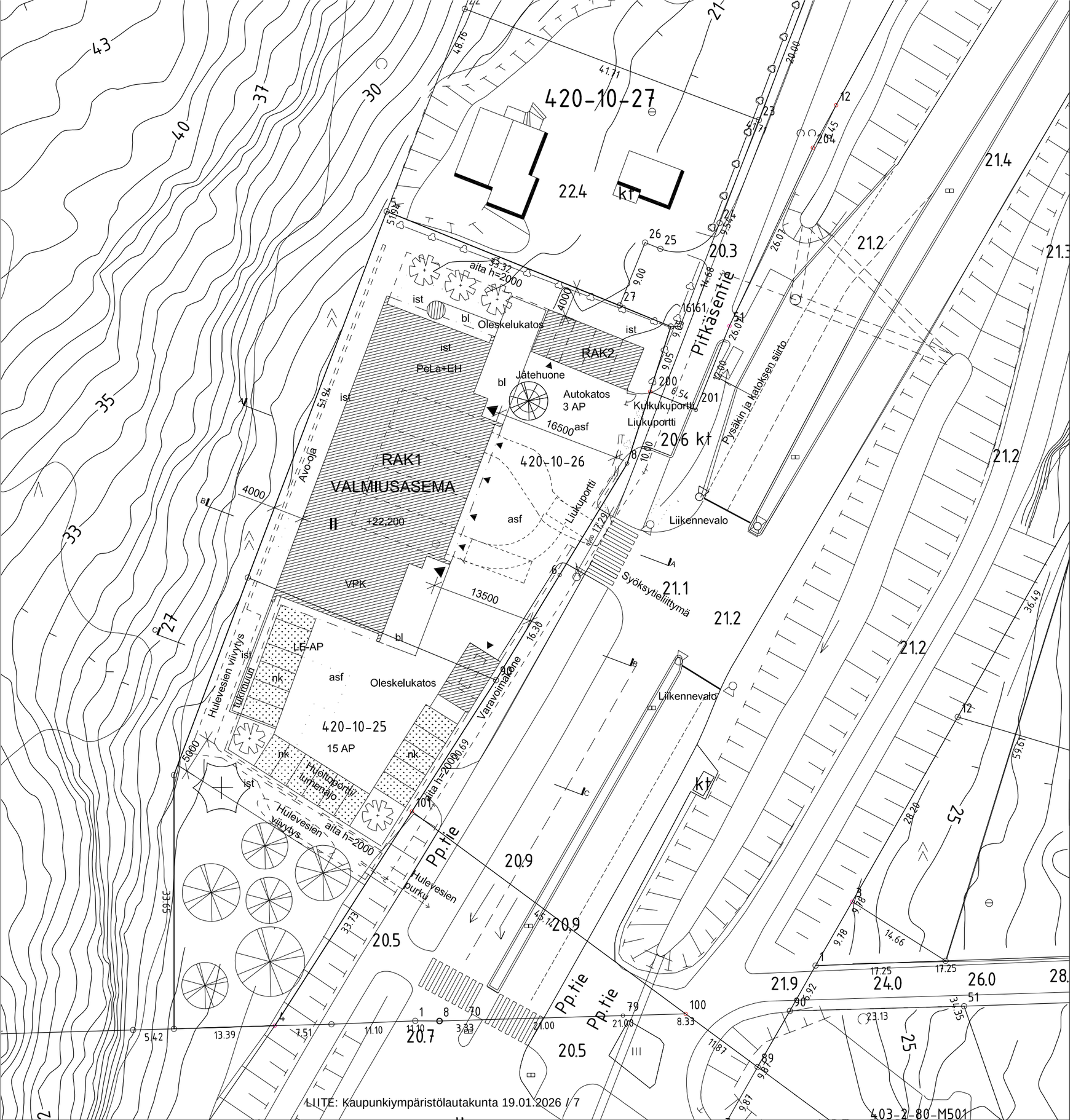
Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron Δ (ΔL) tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB toimisto-, opetus-, kokoontumis- ja miehistötiloissa sekä muissa vastaavissa tiloissa.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Skillnaden i utomhus- och inomhusbullrets ljudnivåer (ΔL) mot trafikbuller ska vara minst 30 dB i kontors-, undervisnings-, samlings- och personallokaler samt andra motsvarande lokaler.

	Resurssiviisaus	**Resurseffektivitet**
	Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää valtakunnallisten laskentatapojen mukainen rakennuksen ja rakennuspaikan hiilijalanjäljen ja hiilikädenjäljen arviointi.	Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av byggnadens och byggnadsplatsens koldioxidavtryck och koldioxidhandavtryck enligt nationella beräkningsmetoder presenteras.
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
	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.**
7	**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.**
94	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HAKU	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
94114	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
PITKÄSENTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1400	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
I I	**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 rakennusala.** Alueelle saa sijoittaa varavoimakoneen sekä sen suojarakennuksen.	**Riktgivande byggnadsyta för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** På områdes får placeras en reservkraftsgenerator samt dess skyddsbyggnad.
a	**Ohjeellinen auton säilytyspaikan rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	**Del av område där träd och buskar skall planteras.**
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa. Säilytettävä puu on suojattava juuristoineen rakentamisen aikana.	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.** Trädet som ska bevaras inklusive rotsystemet ska skyddas under byggandet.
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.



Bruttoala:

RAK1: PÄÄRAKENNUS	1200 m^2
RAK2: JÄTEVARASTO JA AUTOKATOS	15 m^2
YHTEENSÄ:	1215 brm^2

Rakennusoikeudellinen kerrosala:

RAK1: PÄÄRAKENNUS	1000 m^2
RAK2: JÄTEVARASTO JA AUTOKATOS	15 m^2
YHTEENSÄ:	1015 kem^2

RAKENNETTAVIEN AUTOPAIKKOJEN MÄÄRÄ

-	15 AP + 1 LE AP
-KATOSPAIKAT	3 AP
YHTEENSÄ:	19 AP

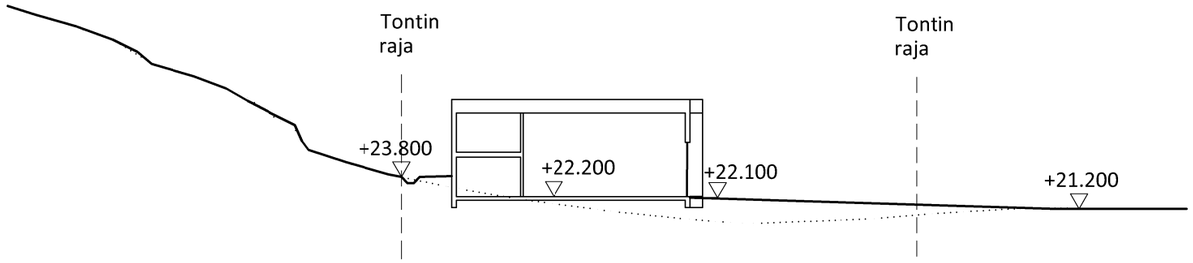
Merkkien selitykset:

Istutettava puu

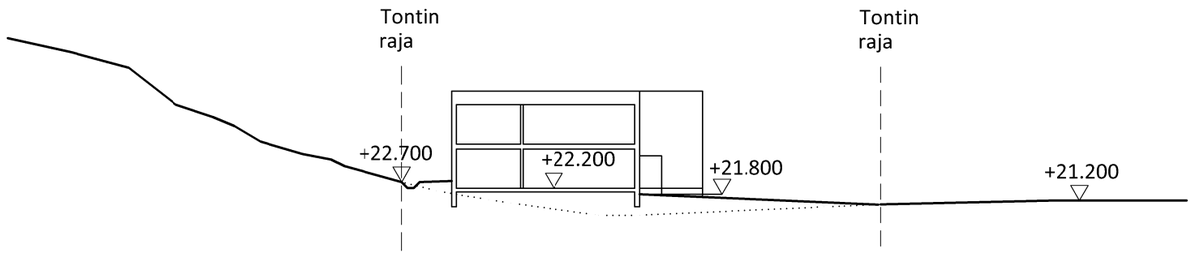
Olemassa oleva puu

asf = Asfaltti
bl = Betonilaatoitus
nk = Nurmikivi
ist = Istutusalue (niitty)

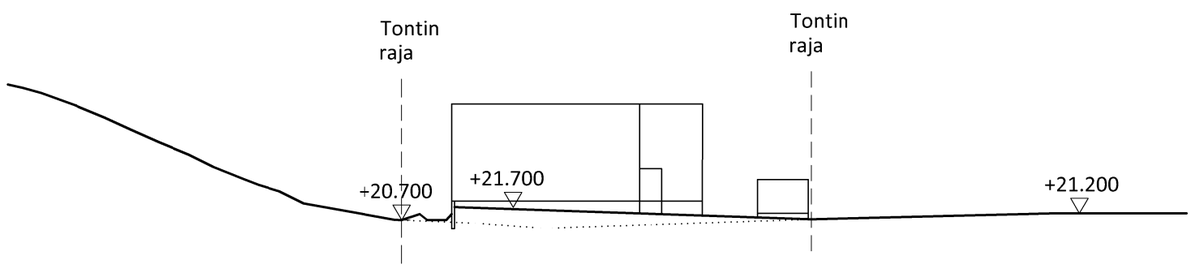
Vantaan ja Keravan hyvinvointialue
Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos / Hakunilan valmiusasema
Tontinkäyttöluonnos
Pitkäsentie 6-8
10.12.2025



Maastoleikkaus A 1:500



Maastoleikkaus B 1:500



Maastoleikkaus C 1:500

Vantaan ja Keravan hyvinvointialue
Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos / Hakunilan valmiusasema
Maastoleikkaukset
Pitkäsentie 6-8
10.12.2025

Tuloskortti

Päivämäärä 15.12.2025

Osoite ja kaupunginosa Pitkäsentie 8, Hakunila

Kaavan numero ja kortteli 0

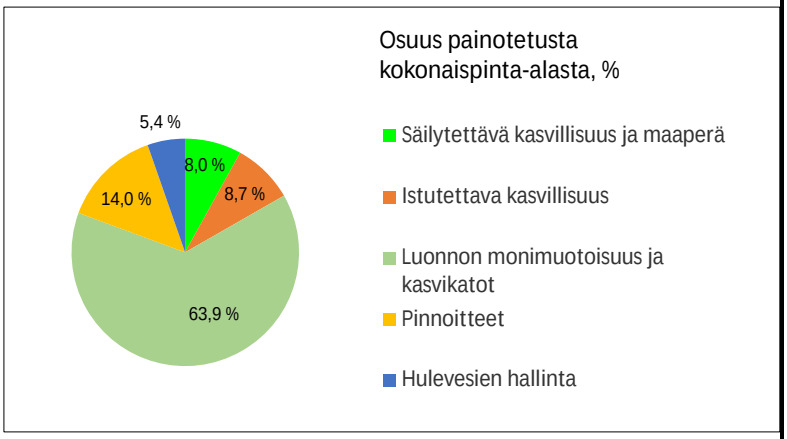
Vihertehokkuuslaskelma

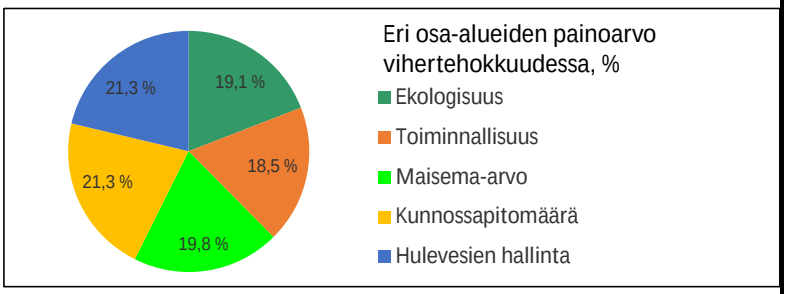
Viher-tehokkuus	1,4
Tavoiteluku	0,9

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	2	7
Istutettava kasvillisuus	1	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	3	8
Pinnoitteet	3	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	10	36

Hulevesimäärä m^3	
13,4	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
13,4	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	14,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
33 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

HULEVESIEN HALLINTA TONTILLA

YLEISTÄ:
Suunnittelualueelle rakennetaan 2–kerroksinen valmiusasema, sen pihalueet sekä autokatos. Rakennuksen alin lattiataso on suunniteltu korkeustasolle +22.2.

Suunnittelualueen lähellä sijaitsevien pohjatutkimuskairausten perusteella maapohja on pinta– ja täyttökerrosten alapuolella silttiä ja savea. Siltti/savikerroksen paksuus on noin 3,0...8,0 m. Siltti ja savi –kerroksen alla esiintyy kallionpintaa peittävä kitkamaakerrostuma.

Hulevesien viivytysjärjestelmä on sijoitettu tähän piirustukseen periaatteenomaisesti. Lopullinen rakenne ja osien sijainnit esitetään LVI–suunnittelijan laatimassa LVI–asemapiirroksessa. Tämä hulevesisuunnitelma toimii sen lähtöaineistona.

IMEYTYSMAHDOLLISUUDEN ARVIOINTI:
Huonosti vettä johtavaa savea ja silttiä sisältävän maapohjan takia suunnittelualueella ei imeytetä hulevesiä maaperään. Kasvillisuuden käyttöön ja maan tuleviin pintakerroksiin suotautuu osa hulevedestä viheralueiden ja muiden vettä hyvin läpäisevien pintojen kautta.

HULEVESIKERTYMÄ:
Katoilta ja oleskelualueilta kertyvä hulevesi ei sisällä haitallisia aineita. Pysäköintialueen hulevedessä voi esiintyä epäpuhtauksia. Viheralueet ja nurmikiveykset pienentävät viivytysjärjestelmään kertyvän veden määrää merkittävästi.

Pinta	Valunnan määrä		Vettä läpäisemätön	Virtaama		Vesimäärä	
	pinta-ala	valuma-kerroin	ala	Q_{mit} 150 l/s/ha	Q_{tuha} 167 l/s/ha	V_{mit} 10 min	V_{tuha} 30 min
	[m²]	k	[m²]	[l/s]	[l/s]	[m³]	[m³]
Luonnontila	3576	0,1	358	5,4	6,0	3,2	10,7
Katto	845	0,90	761	11,4	12,7	6,8	22,9
Asfaltti	937	0,80	750	11,2	12,5	6,7	22,5
Nurmikivi	216	0,50	108	1,6	1,8	1,0	3,2
Betonikivi	157	0,70	110	1,6	1,8	1,0	3,3
Viheralue	1421	0,10	142	2,1	2,4	1,3	4,3
Yhteensä	3576		1870	28,1	31,2	16,8	56,2

Vantaan ohjeistuksen mukainen mitoitussade on 150 l/s ha, kesto 10 min.
Pintojen erilaiset vedenläpäisevyydet on huomioitu valumakertoimilla.
Alueen hulevesikertymä mitoitussateella luonnontilassa on 3,2 m³.
Alueen hulevesikertymä mitoitussateella rakentamisen jälkeen on 16,8 m³.

HULEVESIRAKENTEET:
Osa hulevesistä haihtuu tai imeytyy kasvukerrokseen ja maan pintakerroksiin. Ylimäärä johdetaan viivytettynä yleiseen hulevesiverkostoon.

Luonnontilaisella tontilla hulevedet ovat imeytyneet maapohjan pintakerroksiin.
Luonnontilassa mitoitussateen (150 l/s/ha, 10 min) mukainen vesimäärä on ollut 3,2 m³.
Vastaava mitoitussateen mukainen vesimäärä rakentamisen jälkeen on 16,8 m³. Tontille järjestetään hulevesien viivytys ensisijaisesti piha–alueen viivytyspainanteissa, joiden tilavuus tulee yhteensä olla rakentamisen jälkeisen mitoitussadevesimäärän ja vastaavan luonnontilanteen vesimäärän erotuksen verran, eli yhteensä noin 13,6 m³.
Viivytyspainanteet tulee varustaa ylivuotokaivoilla, joilla hallitaan vesipinnan maksimitasoa.
Viivityspainanteiden vesi johdetaan virtauksensäätökaivon kautta yleiseen hulevesiverkostoon.

Viivytetty purkuvirtaama: 5 l/s

Kasvupeitteinen tai muuten karkeapiirteinen pinta pidättää vettä, mikä hidastaa pintavaluntaa ja edistää haihtumista ja imeytymistä.

Hulevesikaivot varustetaan lietepesillä, mikä vähentää kiintoaineksen määrää vedessä.

Pinnantasaus toteutetaan siten, että hulevedet valuvat rakennuksista poispäin kohti viheralueita ja hulevesikaivoja.

SALAOJAVEDET:
Salaojavesiä ei viivytetä. Hulevesijärjestelmään liitetyn perusvesiyhteen liitoskorkeuden suositellaan olevan viivytyssäiliön ylivuodon yläpuolella. Perusvesikaivo tulee varustaa padotusventtiilillä. Hulevesiä ei saa päästää salaojaverkostoon edes tulvatilanteessa.

TYÖNAIKAINEN HULEVESIEN HALLINTA:
Maarakennusvaiheessa hulevesi suotautuu maa–ainekseen ja täyttäihin. Rakentamisen edetessä käytetään tarvittaessa lammikoitumiseen maanvaraisia painanteita, jotka sijoitetaan rakentamisen vaiheistamisen kannalta tarkoituksenmukaisiin kohtiin. Haihtumatonta tai imeytymätön vesi johdetaan selkeytettynä yleiseen hulevesiviemäriin liitoskohtakaivon kautta. Pois johdettavassa vedessä ei saa olla kiintoainesta eikä muita epäpuhtauksia. Öljyinen tai muuten epäpuhdas vesi kerätään umpinaiseen säiliöön ja toimitetaan asianmukaiseen jäteveden vastaanottopisteeseen. Epäpuhtauksien kulkeutuminen huleveteen ja maaperään esimerkiksi työkoneista tai tarvikkeista estetään väliaikaisin työmaajärjestelyin.

TULVATILANNE:
Jos hulevesimäärä ylittää viivytysrakenteiden tilavuuskapasiteetin, vesi johdetaan yleiseen hulevesiverkostoon purkuputken lisäksi ylivuotoputken kautta.

Tulvatarkastelusade: 167 l/s ha, 30 min
Hulevesikertymä: 56,2 m³
Tulvavirtaama: 31,2 l/s

Mikäli hulevesiviemäri ei vedä esimerkiksi tukkeutumisen tai poikkeuksellisen runsaan sateen takia, vesi nousee ritiläkaivoista pihalle. Ääritilanteessa vettä alkaa ohjautua pintavaluntana tulvareittejä pitkin suunnittelualueen viereisille katualueille. Maanpinnan muotoilu tehdään siten, ettei vesi pääse tulvimaan rakennuksiin.

LIITOS YLEISEEN HULEVESIVERKOSTOON:
Tällä hetkellä tiedossa oleva mahdollinen liitoskohta yleiseen hulevesiverkostoon on liittyminen Kormuniitynojaan Vantaan kaupungin hallinnoimalla alueella.

Pysäkin siirrosta johtuva rummun muutos.
Joko jatketaan nykyistä rumpua tai rakennetaan uusi rumpu.

Niskaoja rinteen valumavesien johtamiseksi rakennusten ohi. Ojaluiskien kaltevuus 1:2. Ojan pohjan kallistus 2 % tontin rajan suuntaisesti kohti lounasta.

Niskaojan vedet ohjataan viivytysrakenteen ohi tai viivytysrakenteeseen. Maastosta tulevia vesiä ei lasketa mukaan viivytystilavuuteen, koska kiinteistöllä ei ole velvoitetta viivyttää ulkopuolisia hulevesiä.

Kattovedet
Kattovedet johdetaan tontin viivytysjärjestelmän kautta yleiseen hulevesiviemäriin.

Kattovedet
Kattovedet johdetaan tontin viivytysjärjestelmän kautta yleiseen hulevesiviemäriin.

Piha-alueet
Osa hulevedestä haihtuu tai suotautuu kasvukerrokseen ja maakerroksiin. Ylimäärä johdetaan hulevesikaivojen kautta viivytysjärjestelmään ja siitä yleiseen hulevesiviemäriin.

Hulevesien purku uuteen kaivoon, L = ~100 m, liitoskorkeus noin +19.1

Rummun korkeusasema kantakartan mukaan on noin +19.1...+18.8 viettäen itään.
(alin mahdollinen liitoskorkeus määritetään ojan kartoituksen perusteella)

painanteen/altaan tilavuus n. 11 m³
vesisyvyys 0,3 m, pohjan ala 37 m²

Kokonaisviivytystilavuus tilavuus Vantaan kaupungin ohjeistuksen mukaisella mitoitussateella on noin 17 m³.

Viivytysrakenne voi olla yhtenäinen oja/painanne/allas.

Luonnollinen maapohja vettä huonosti läpäisevää.

Rakenteeseen asennetaan ylivuoto- ja virtauksensäätökaivo, josta vedet johdetaan yleiseen hulevesiverkostoon.

Painanteen/altaan tilavuus on noin 6 m³
altaan vesisyvyys 0,3 m, pohjan ala 20 m²

Ylivuoto- ja virtauksensäätökaivo
lähto +20.9 D250

VE 2 HULEVESIEN PURULLE

Rakennetaan rumpu D315 kadun ali.

VE 2 Hulevesien purku avo-ojaan, L = ~50 m, liitoskorkeus +18.6.

Ojan pohjan korkeusasema kantakartan mukaan on noin +18.40.
(alin mahdollinen liitoskorkeus määritetään ojan kartoituksen perusteella)

Ojan pohjan korkeusasema kantakartan mukaan on +20.3

RAK1
VALMIUSASEMA
II
+22.200

RAK2
PeLa+EH
Jätehuone
Autokatos
3 AP
Kulkukuportti
Liukuportti
20.6 kt
Oleskelukatos
VPK
LE-AP
asf
nk
420–10–25
15 AP
Huoltoportti/ lumenajo
Hulevesien viivytys
aita h=2000
Hulevesien viivytys
Varavoimakone
Pitkäsentie
Pysäkin ja katoksen siirto
Liikennevalo
Syöksytieliittymä
Pp.tie
Liukuportti
Ävo-oja
ist
bl
kt

REV.	LUKUMÄÄRÄ	MUUTOS	SUUNN.	TARK.	PVM
					dd/mm/yy

Asemakaavoitusta varten

Kaup.osa/Kylä: 420	Kortteli/Tila: 10	Tontti/Rno: 25,26	Viranomaisen merkintöjä
Pysyvä rakennustunnus			Korkeus- ja koord. järjestelmä: N2000, ETRS-GK25
Rakennustoimenpide: UUDISRAKENNUS			Piirustuslaji: POHJARAKENNUS — No
Rakennuskohteen nimi ja osoite: HAKUNILAN VALMIUSASEMA Pitkäsentie 6-8 01200 Vantaa			Piirustuksen sisältö: Hulevesisuunnitelma — Mittakaavat: 1:200
SITOWISE — Linnoitustie 6, 02600 Espoo, 290 059 201, www.sitowise.com			Suunn.ala: GEO — Työnumero: RR54600 — Piir.no: G01 — Muutos
Piirtäjä: Iikka Kronqvist	Suunnittelija: Iikka Kronqvist		Tiedosto
Tarkastaja: Hannu Kemppainen	Vast.suun/Hyväksyjä: Hannu Kemppainen		Päiväys: 12.12.2025

10.12.2025

Hakunilan valmiusaseman liikenneratkaisu, suunnitelmaselostus

1.1 Liikenneratkaisun yleiskuvaus

Pelastusajoneuvojen kääntymiseen peruuttamiseen on varattu riittävästi tilaa tontilla. Lahdentieltä peruuttaminen ei ole mahdollista. Huolto- ja henkilökuntaliikenne käyttää omaa kulkureittiään Pitkäsentieltä.

Maantielle 140 avautuva tonttiliittymä on varattu ainoastaan vasteyksiköiden hälytysajoihin. Näin ollen paloaseman normaalitoiminta ei tuota jatkuvaa liikennevirtaa maantielle eikä vaikuta tien välityskykyyn muutoin kuin hälytyslähdöissä.

Pitkäsentien ajorata levennetään 4,5 metriseksi, jotta väylä on turvallinen jalankulku- ja pyöräliikenteelle.

Maantien 140 suuntaisesti kulkee jalankulku- ja pyöräilyväylä, jonka turvallisuus varmistetaan asianmukaisella liikennevalosuunnittelulla sekä selkeillä liikenteenohjauksen ratkaisuilla. Paloaseman erityisvalot varmistavat, että jalankulkijat ja pyöräilijät havaitsevat hälytyslähdöt riittävän ajoissa.

1.2 Valmiusaseman liikennevalojen vaikutus tien välityskykyyn

Pitkäsentien valmiusaseman tonttiliittymä 140 tielle on varustettu erityisliikennevaloilla, joita käytetään ainoastaan hälytysajoon lähdettäessä sekä tarvittaessa asemalle palattaessa. Valojen tarkoituksena on varmistaa pelastusajoneuvojen turvallinen ja viiveetön liittyminen omasta tonttiliittymästä suoraan tielle 140. Tonttiliittymä sijaitsee noin 100 metrin etäisyydellä kehätien ramppiliittymästä. Valmiusaseman muu liikenne ohjataan Pitkäsentielle toteutettavan tonttiliittymän kautta.

Tässä vaiheessa vaikutuksia arvioidaan olettamalla suuntaa antavasti, että yksi hälytyslähtö ja yksi paluu sijoittuisivat iltapäivän ruuhkahuippuun. Arvio täsmentyy paloaseman toiminnallisten lähtötietojen päivittyessä.

Liikennemäärät maantiellä 140 ja Kehä III -rampeilla:

- Maantie 140: KVL 9 500 ajon/vrk → vastaa tyypillisesti noin 900–1 000 ajon/h iltapäivän ruuhkahuipussa.
- Kehä III:lle liittyvä ramppi (mt 140 → Kehä 3): KVL 2500-3000 ajon/vrk
- Kehä III:lta poistuva ramppi (Kehä 3 → mt 140): KVL 1500-2000 ajon/vrk

Sijainti rampin läheisyydessä tarkoittaa, että hälytysvalojen aiheuttama lyhyt pysäytys voi hetkellisesti vaikuttaa rampin liikenteeseen. Vaikutus tien välityskykyyn jää kuitenkin hyvin rajalliseksi katkoksen keston ja satunnaisuuden vuoksi.

10.12.2025

Valmiusaseman erityisvalojen toimintajakso (vilkkuva keltainen – kiinteä keltainen – vilkkuva punainen) aiheuttaa liikenteelle arviolta noin 30 sekunnin pysähdyksen.

Maantien 140 liikennemäärillä tämä aiheuttaa:

- noin 7–8 ajoneuvon jonon, joka purkautuu nopeasti valojen palatessa normaaliin kiertoon.

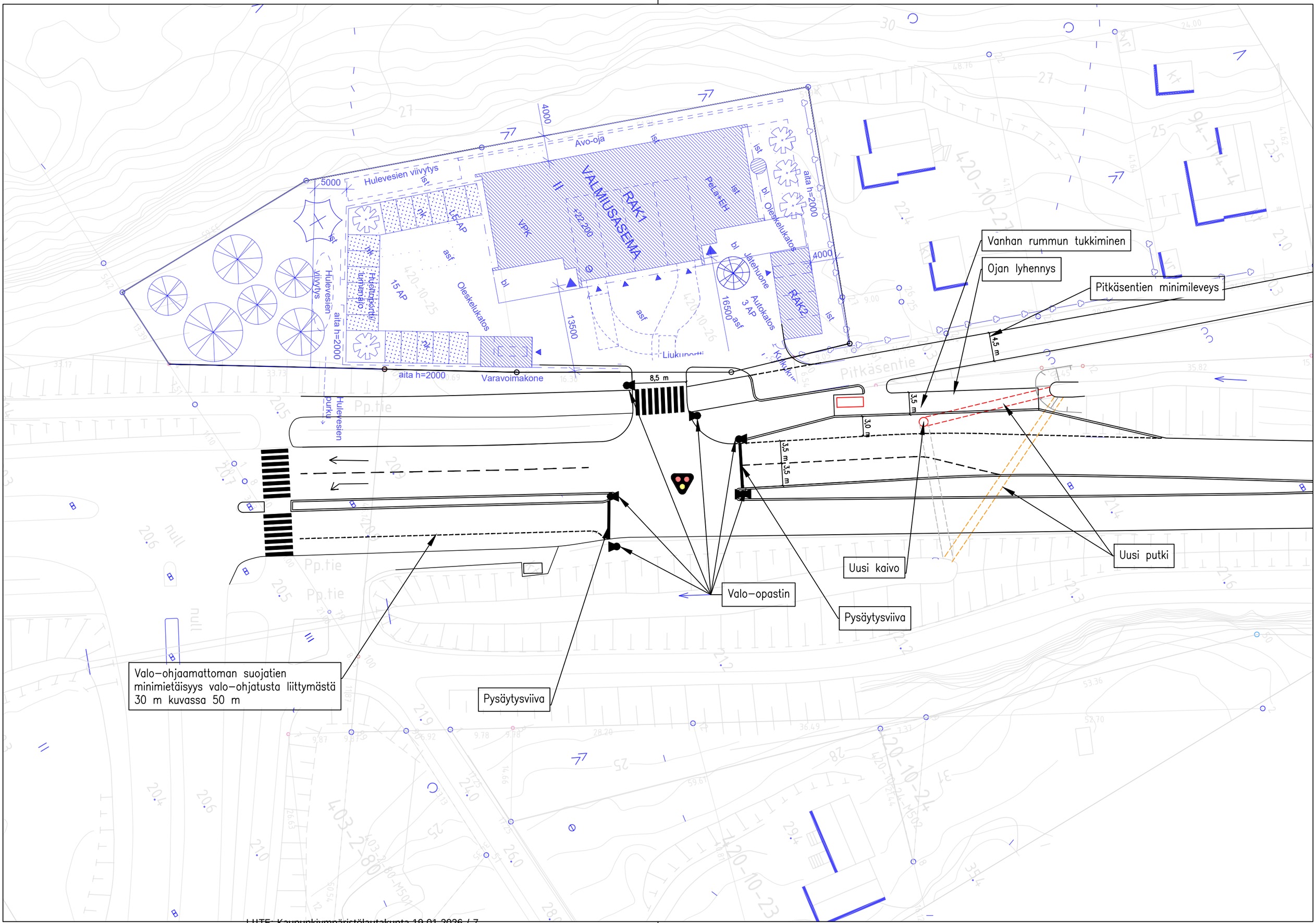
Koska katkos oletettavasti tapahtuu ruuhkatunnin aikana vain yhden kerran, sen vaikutus sekä maantien 140 että Kehä III -ramppien tuntivälityskykyyn jää vähäiseksi ja lyhytkestoiseksi.

1.3 Linja-autopysäkki

Ratkaisussa uuden tonttiliittymän takia pitää nykyistä pysäkkiä ja hälytyslähtöjen liikennevalo-ohjauksen pysäytysviivaa siirtää kauemmas liittymästä. Siirron yhteydessä tavoitteena on saavuttaa nykyisen ohjeistuksen mukainen 32 metriä pitkä kahden linja-auton pysäkki. Pysäkki yhteensovitetaan tierummun ja kuivatuksen kanssa yhteen.

1.4 Asemalle paluu ja valo-ohjaus

Asemalle palataan lähtökohtaisesti ilman valo-ohjausta ja portin täytyy toimia siten, että pelastusajoneuvo ei joudu pysähtymään portin eteen. Tontille palaaminen on mahdollista myös Pitkäsentien kautta. Tarkempi toimintatapa ratkaistaan jatkosuunnittelussa.


Vanhan rummun tukkiminen
Ojan lyhennys
Pitkäsentien minimileveys
Uusi putki
Uusi kaivo
Valo–opastin
Pysäytysviiva
Valo–ohjaamattoman suojatien minimietäisyys valo–ohjatusta liittymästä 30 m kuvassa 50 m
Pysäytysviiva
Pitkäsentie
Avo-oja
Hulevesien viivytys
VALMIUSASEMA
RAK1
RAK2
Oleskelukatos
Jätehuone
Autokatos 3 AP
Varavoimakone
aita h=2000
8,5 m
4,5 m
3,5 m
3,0 m
3,5 m
3,5 m

Asemakaavoitus / MHA, LLÖ

Mielipiteiden luettelo 26.2.- 27.3.2025/ Asemakaavamuutos nro 002617, 94. Hakunila, Pitkäsentie 6-8

Suulliset mielipiteet vastaanotti Anna Sarikaya.

Mielipiteitä saatiin 9 kpl.

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	
NRO 1 Caruna Oy, 24.3.2025	Alueella ei ole Carunan verkkoa	
NRO 2 Fingrid Oy, 19.3.2025	Ei lausuntoa. Fingridin voimajohto sijoittuu melko etäälle eli noin 100 metrin etäisyydelle asemakaava-alueen etelärajasta.	
NRO 3 HSL -kuntayhtymä 21.3.2025	Mikäli bussipysäkki päätetään siirtää, HSL tulee osallistaa suunnitteluun. Tontille suunniteltavan liittymän suhteen tulee huomioida, ettei liittymä hankaloita bussipysäkkien käyttämistä tai heikennä joukkoliikenteen sujuvuutta.	Liikennesuunnitelmassa bussipysäkki on esitetty siirrettäväksi ja pidennettäväksi 2 bussin mittaiseksi. Suunnitelmasta toivotaan HSL:n lausuntoa.
NRO 4 HSY -kuntayhtymä 1.4.2025	Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Kaavamuutos ei edellytä vesihuollon uudisrakentamista eikä johtojen siirtämistä.	
NRO 5 Tukes 19.3.2025	Ei lausuttavaa.	
NRO 6 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 24.3.2025	Sähköverkot: ei huomauttamista. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita. Kaukolämpö: alueella ei sijaitse Vantaan Energia Oy:n	

	kaukolämpöputkia.	
NRO 7 Vantaan kaupunginmuseo 21.3.2025	Ei huomautettavaa. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.	
NRO 8 Yksityishenkilö 13.3.2025	Huolissaan valmiusaseman vaikutuksesta omakotitalokiinteistön arvoon. Toivoo näköestettä asumisen ja valmiusaseman väliin.	Valmiusaseman ja omakotitonttien välille on osoitettu puilla ja pensailla istutettava alue, joka on valmiusaseman rakennuksen kohdalla 8 metriä leveä ja pysäköintialueen/pihan kohdalla 4 metriä leveä. Autopaikkojen ja omakotikiinteistön välisestä näköesteestä on lisäksi määrätty kaavamääräyksellä.
NRO 9 Kolme yksityishenkilöä 28.3.2025	Tulee erityisesti huomioida vaikutukset läheiseen asutukseen, mukaan lukien lisääntyvä liikenne Pitkäsentiellä. On erittäin tärkeää, että kaavamuutos ei vaaranna Käärmekallion kiipeilykallion aluetta ja käyttömahdollisuuksia.	Liikenteelliset vaikutukset on arvioitu osana kaavatyötä. Kiipeilykallion edustalla oleva lehto on osoitettu lähivirkistysalueeksi, joten se tulee säilymään nykyisen kaltaisena ja kulku kiipeilykalliolle säilyy.

8 **Kaavarunko 015100, 17 Martinlaakso / Martinlaakson kestävä keskusta - Luonnos nähtäville / SP**

VD/3929/10.02.04.00/2022
SP/TKA/AkH/VIK

Kaavarungon tavoitteena on lisätä Martinlaakson asemanseudun elinvoimaa kehittämällä alueen yleistä viihtyisyyttä, parantamalla liikkuvuutta ja sijoittamalla palveluihin. Martinlaakson imagoa vehreänä ja viihtyisänä kaupunginosana halutaan nostaa esiin. Lähtökohtana on käveltävä kaupunki, jossa viheralueet ja rakennettu ympäristö, työ, koti ja kauppa muodostavat yhtenäisen kaupunkirakenteen. Kaavarunko mahdollistaa pitkällä aikavälillä (2050+) arviolta 3 500 asukkaan ja 850 työpaikan sijoittumisen alueelle.

Kaavarunkoluonnos koskee Martinlaakson asemanseutua, kaupunginosassa 17 Martinlaakso.

Alue sijaitsee
Suunnittelualue kattaa noin 500 metrin vyöhykkeen Martinlaakson juna-asemalta. Alue rajautuu laajoihin virkistysalueisiin; Viherpuistoon, Jokiuomanpuistoon, Laajavuoreen ja Kivivuoreen.

Maanomistus
Suunnittelualueen pinta-ala on noin 57 ha. Suurin osa alueesta on yksityisomistuksessa. Kaupungin maanomistus on noin 10 ha, mikä ei sisällä katualueita.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta C. Kokonaisvaltaisen keskustan kehityssuunnitelman tarve nousi uuden yleiskaavan myötä, jossa kaupunkikeskustan alue C laajeni juna-asemien läheisyydessä.

Kaupunkistrategiat
Vantaan kaupungin strategiassa *kukoistavat kaupunkikeskustat* 2022–2025 kaupunki määrättiin laatimaan kehityssuunnitelmat asemanseuduille. Uusi kaupunkistrategia 2026–2029 toteuttaa kolmea päämäärää: hyvän elämän Vantaa, vetovoimainen Vantaa ja tasapainoisen kasvun Vantaa.

Kaavarunkotyön tavoitteet
Vuonna 2050 alueella ennustetaan olevan yli 20 500 asukasta. Väestönkasvuun valmistautuminen tarkoittaa Martinlaakson asemanseudulle karkeasti 7 000 uutta asukasta ja 1 100 työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä. Kaavarungossa on tutkittu kohtuullisen rakentamisen määrää ja laajuutta, jolla saavutettaisiin kestävä kasvu ja joka säilyttää Martinlaakson vehreyden ja turvaa palveluiden säilymisen.

Kaavarunko mahdollistaa karkeasti laskettuna 3 800 uutta asukasta ja 850 työpaikkaa. Tämä tarkoittaa, että Martinlaakson ennustetusta väestönkasvusta on mahdollista toteuttaa noin 55 % vaaditun 90 % sijaan yleiskaavan kaupunkikeskustan alueella.

Martinlaaksontien pohjoispuolen kerrostaloalueen maapaikoitusalueilla on mahdollista toteuttaa 25 % täydennysrakentamisesta. Mutta nykyiset maapoliittiset linjaukset eivät riittävissä määrin kannusta siirtymään maantasopysäköinnistä rakenteelliseen pysäköintiin.

Martinlaaksontien eteläpuoleisella pientaloalueella on mahdollista toteuttaa 40 % täydennysrakentamisesta. Alueen täydennysrakentaminen ennen vuotta 2050 onkin hyvin epätodennäköistä, sillä suurin osa tonteista on kooltaan pieniä eivätkä sellaisenaan sovellu kaupunkikeskustan rakentamiseen. Pientaloalueen kehittäminen vaatiikin useassa tapauksessa useamman tontin (ja maanomistajan tahtotilan) yhdistämistä, jotta riittävät korttelikoot saavutettaisiin. Pientaloalueen rakentaminen kaipaa myös tarkempaa selvitystä rakennusten kunnosta ja käyttöiästä ja kuinka purkavaa täydennysrakentamista voitaisiin toteuttaa kestävästi.

Kaavarungon täydennysrakentamisen mahdollisuuksista 35 % sijoittuu kaupungin maille tai on kaavoitusohjelmassa olevia hankkeita. Erityisesti asema-alueen esteettömyyden ja turvallisuuden lisääminen, torin rakentaminen sekä jalankulkuyhteyksien luominen koetiin tärkeänä.

Martinlaaksossa kaupungin omistamien maiden kehittäminen on erityisen tärkeää, sillä alueella on huomattava, 45 prosentin vajaus asuntotuotannossa. Tämä vajaus vaikeuttaa asuntomarkkinoiden toimintaa ja väestön muuttoliikkeen hallintaa. Vaikka väestönkasvun ennustetaan hidastuvan, aikuisten ja yksin asuvien määrä kasvaa edelleen tulevina vuosikymmeninä. Tällä on suuri merkitys asuntotuotannon tarpeeseen.

MIKSI:
Martinlaakson keskustan alue ei hahmotu selkeänä keskusta-alueena. Haasteena ovat juna- ja autoliikenteen halkoma kaupunkirakenne ja korotetun junaradan tuomat tasoerot, jotka luovat epäselkeän, vaikeasti hahmottuvan rakenteen. Keskustasta puuttuu myös keskusaukio tai tori, joka sitoisi rakennetta ja kokoaisi yhteisöä yhteen. Lisäksi laajat maapaikoitusalueet aseman ympärillä hajaannuttavat palveluita ja liiketiloja, mikä näkyy kivijalkaliiketilojen vähäisyytenä ja kaupallisten palveluiden keskittymisellä ostoskeskuksen sisälle, millä on suuri merkitys katuelämän vilkkauteen.

MITEN:
MAINIO MARTSARI ON VEHREÄ.
Luomme vehreää ja viihtyisää Martinlaaksoa. Monimuotoinen kaupunkiluonto on olennainen osa kaupunkikuvaa ja elämyksellistä arkiympäristöä. Rakentaminen keskittyy pääasiassa jo rakennetuille alueille ja kasvillisuutta lisätään.

MAINIO MARTSARI ON ELINVOIMAINEN.
Kehitystä ohjataan kauppakeskuksesta kaupunkikeskukseksi. Aseman ja sitä ympäröivän kaupunkitilan merkitys käyntikorttina tulee nousemaan. Tavoitteena on rakentaa elämyksellisiä siirtymisen ja kohtaamisen paikkoja sekä taata tasapainoinen kasvu.

MAINIO MARTSARI ON YHTEISÖ.
Tarjoamme erilaisia asuinalueita, joissa erilaiset rakennukset ja käyttötarkoitukset houkuttelevat erilaisia ihmisiä ja edistävät kerroksellisuutta ja luovat monimuotoisuutta. Lähtökohtana on sekoittunut korttelirakenne, joka tuo monipuolisia mahdollisuuksia asumiseen koko elinkaaren aikana.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 6.8.2024. Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin

90 kappaletta. Kaavatilaisuus on pidetty 3.9.2024. Siihen osallistui 153 henkilöä. Lisäksi on järjestetty asukaskysely, johon saatiin 709 vastausta. Yritysseminaareihin osallistui 20 henkilöä.

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

- Maankäyttöä suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin ja raideliikenteen yhteyteen.

Sopimus
Kaavarunkoluonnokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 19.1.2026 päivätty kaavarunkoluonnos 015100, 17 Martinlaakso / Martinlaakson kestävä keskusta,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- Kaavarunkoluonnoskartta 19.1.2026
- Kaavarunkoluonnos selostus 19.1.2026
- Mielipide kooste ja vastine 19.1.2026
- Mielipiteet 19.1.2026

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, puh. 050 312 2132
asemakaava-arkkitehti Annakaisa Haanpää, puh. 043 826 8456
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaa

015100 KAAVARUNKOKARTTA LUONNOS 19.1.2026
MARTINLAAKSON KESTÄVÄ KESKUSTA

KAAVASELOSTUKSEN OSA 05

Mainio Martsari

MAINIO MARTSARI VISIO 2050

MIKSI?

Martinlaakson keskustan alue ei hahmotu selkeänä keskusta-alueena. **Haasteena ovat juna- ja autoliikenteen halkoma kaupunkirakenne ja korotetun junaradan tuomat tasoerot, jotka luovat epäselkeän, vaikeasti hahmottuvan rakenteen**. Keskustasta puuttuu myös keskusaukio tai tori, joka sitoisi rakennetta ja kokoaisi yhteisöä yhteen. **Lisäksi laajat maapaikoitusalueet aseman ympärillä hajaannuttavat palveluita ja liiketiloja**, mikä näkyy kivijalkaliiketilojen vähäisyytenä ja kaupallisten palveluiden keskittymisellä ostoskeskuksen sisälle, millä on suuri merkitys katuelämän vilkkauteen.

Elinvoimainen ja omaleimainen kaupunkikeskusta Mainio Martsari

MITÄ?

Kaavarungon tavoitteena on **lisätä Martinlaakson asemanseudun elinvoimaa kehittämällä alueen yleistä viihtyisyyttä, parantamalla liikkuvuutta ja sijoittamalla palveluihin.** Martinlaakson imagoa vehreänä ja viihtyisänä kaupunginosana halutaan nostaa esiin.

Lähtökohtana on käveltävä kaupunki, jossa viheralueet ja rakennettu ympäristö, työ, koti ja kauppa muodostavat yhtenäisen kaupunkirakenteen.

MITEN?

MAINIO MARTSARI ON VEHREÄ.
Luomme vehreää ja viihtyisää Martinlaaksoa. Monimuotoinen kaupunkiluonto on olennainen osa kaupunkikuvaa ja elämyksellistä arkiympäristöä. **Rakentaminen keskittyy pääasiassa jo rakennetuille alueille ja kasvillisuutta lisätään.**

MAINIO MARTSARI ON ELINVOIMAINEN.
Kehitystä ohjataan kauppakeskuksesta kaupunkikeskukseksi. Aseman ja sitä ympäröivän kaupunkitilan merkitys käyntikorttina tulee nousemaan. **Tavoitteena on rakentaa elämyksellisiä siirtymisen ja kohtaamisen paikkoja** ja taata tasapainoinen kasvu.

MAINIO MARTSARI ON YHTEISÖ.
Tarjoamme erilaisia asuinalueita, joissa erilaiset rakennukset ja käyttötarkoitukset houkuttelevat erilaisia ihmisiä ja edistävät kerroksellisuutta ja luovat monimuotoisuutta. **Lähtökohtana on sekoittunut korttelirakenne, joka tuo monipuolisia mahdollisuuksia asumiseen koko elinkaarenaikana.**

KAAVARUNKOKARTTA

3500 asukasta*
850 työpaikkaa

* 55% ennustetusta tarpeesta kaupunkikeskustan aluella vuoteen 2050 mennessä.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

Edistetään ympäristön, ihmisten ja talouden kannalta kestävää kehitystä.

Kehittetään alueen yleistä viihtyisyyttä, parannetaan liikkuvuutta ja sijoitetaan palveluihin.

Kehitetään yhteyksiä: Viheralueet ja rakennettu ympäristö, työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.

Rakennetaan pääasiassa jo rakennetulle maalle.

Asemanseudun rakennukset ovat monikäyttöisiä ja muuntojoustavia hybridirakennuksia, joissa yhdistyvät eri toiminnot.

Erilaisia talotyyppejä ja asuntoja, erilaisille ihmisille erihintaan.

Monipuoliset eri elämänvaiheet kattavat palvelut.

Arvostamme luonnon monimuotoisuutta ja tuomme sen Martinlaakson keskustaan. Asemanseudusta vähintään 40 % on viheralueita.

Yhteisöllisten tilojen lisääminen tarjoaa hyötyjä terveydellemme, ympäristöllemme ja kansantaloudelle.

VIHERYMPÄRISTÖ

Viheralueet nivoutuvat kaupunkirakenteeseen.

MAINIO MARTSARI ON VEHREÄ JA VIIHTYISÄ

Martinlaakson keskusta on käveltävä kaupunki, jossa asuinkortteleiden lähiviheralueet luovat paikan tuntua. **Jokaiseen kortteliin jätetään tilaa lähiluonnolle ja kookkaalle puustolle.** Kortteleista löytyy lisäksi hierarkia julkisia ja yksityisiä tiloja ja reittejä. Viherlinkit liittävät asuinkortteleiden ja keskustan viherverkoston luontevasti osaksi laajoja ympäröiviä viheralueita.

Kaavarungossa luodaan kaksi uutta viherlinkkiä: Valkopolku ja Punapolku, jotka kulkevat asemalta Viherpuistoon ja Joliuomapuistoon. Ne toimivat myös keskeisinä hulevesireitteinä. Martinlaaksontietä ja Kivivuorentietä on tarkoitus kehittää vehreänä katutilana ja lisätä puustoa. Samoin Martinlaaksonpolku, Laajaniityntie ja Kukinpolku kaipaavat lisää vehreyttä. Laajaniitynaukio ja ehdotetut uudet keskusaukiot suunnitellaan osana kaupunkivihreää katutilaa. Lisäksi kaavarungossa on ehdotettu laajoja julkisia kattopihoja, jonne voidaan sijoittaa eri toimintoja ja palveluita. Urheilutoiminnot sijoittuvat ympäri keskustaa ja tukevat aktiivista kävelykaupunkia.

Kaiken kaikkiaan kaavarungon maankäytöstä vähintään 40 % on omistettu viheralueille, mikä kasvattaa viheralueiden määrää nykyisestä yli 10 %. Tämä on mahdollista rakentamalla pääasiassa jo rakennetuille alueille sekä lisäämällä kasvillisuutta kaduille, pihakansille, terasseille ja katoille.

kaavarunkokartta LUONNOS 19.1.2026 4/10

PALVELUYMPÄRISTÖ

Kehitystä ohjataan kauppakeskuksesta kaupunkikeskukseksi.

MAINIO MARTSARI ON ELINVOIMAINEN

Martinlaakso on lähipalveluiden kaupunki, jossa on kattavat palvelut 500 metrin säteellä juna-asemalta. Asema ja sen ympäristö on merkittävä julkisten ja yksityisten palveluiden keskittymä. Palvelut keskittyvät kauppakatujen varsille.

Martinlaaksonpolkua ja Laajaniityntietä kehitetään edelleen pääkauppakaduksi. Se yhdistyy asemaan ja kauppakeskukseen uuden keskusaukion kautta ja jatkaa pääkauppakatua Kivivuorentielle. Asemalta ja **Kivivuorentieltä kaupallinenkeskusta laajenee Martnlaaksontien eteläpuolelle.** Tämän toivotaan sitovan kaupunkirakennetta yhteen ja tarjoavan kokoontumismahdollisuuksia yhteisöille.

Monikäyttöisyys ja muuntojoustavuus edesauttavat palvelujen syntymistä kaupunkirakenteeseen. Tästä syystä **asemanseudun rakennukset ovat monikäyttöisiä hybridipalvelurakennuksia, joissa yhdistyvät monenlaiset arjen palvelut, kuten vähittäistavarakaupat, päiväkodit, työpaikat ja asuminen.** Rakennukset ovat myös perusmitoitukseltaan ja teknisiltä ratkaisuiltaan muuntojoustavia ja mahdollistavat eri toimintoja sopeutuen vaihtelevaan markkinatilanteeseen. Monikäyttöisyyttä ja muuntojoustavuutta tullaan ohjaamaan asemakaavan suunnittelulla ja määräyksillä.

RAKENNETTUYMPÄRISTÖ

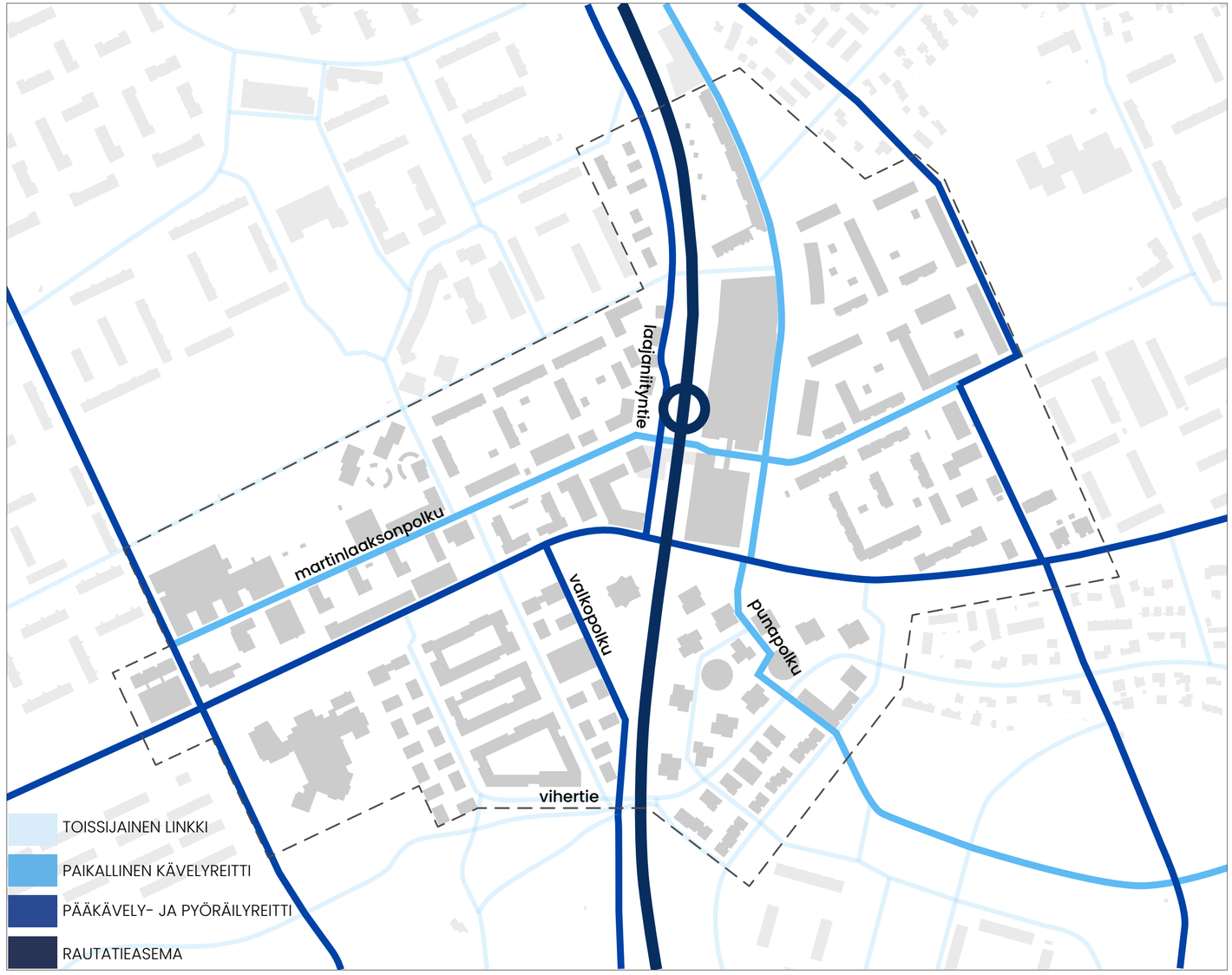
Erilaiset viheralueet
ja pihat muodostavat
kortteleiden identiteetin.

MAINIO MARTSARI ON YHTEISÖ

Martinlaakson asemanseudun kaupunkirakenne jakautuu junaradan, Martinlaaksontien ja Kivivuorentien halkomana viiteen omaleimaiseen osa-alueeseen. **Nämä viisi aluetta tarjoavat omaleimaisia asuinalueita, jotka houkuttelevat hyvin erilaisia ihmisiä ja mahdollistavat jokaiselle omanlaisen alueen löytymisen.**

Martinlaaksontien pohjoispuoli koostuu pääasiallisesti olemassa olevien kerrostalokortteleiden täydennysrakentamisesta laajoille maapaikoitusalueille. Mutta nykyiset maapoliittiset linjaukset eivät riittävissä määrin kannusta yksityisiä maanomistajia siirtymään maantasopysäköinnistä rakenteelliseen pysäköintiin. **Martinlaaksontien eteläpuoli koostuu nykyisen pientaloalueen tonttien kehittämisestä monipuolisiksi elämänkaarikortteleiksi.** Mutta alueen täydennysrakentaminen ennen vuotta 2050 on epätodennäköistä, sillä suurin osa tonteista on kooltaan pieniä eivätkä sellaisenaan solvellu kaupunkikeskustan rakentamiseen.

Tämä nostaa Martinlaaksossa kaupungin omistamien maiden kehittämisen suureen arvoon, sillä alueella on huomattava 45 prosentin vajaus asuntotuotannossa. **Kaupungin mailla tarjotaan hyvin erilaisia asuinalueita, joissa erilaiset rakennukset ja käyttötarkoitukset edistävät kerroksellisuutta ja luovat yhteisön monimuotoisuutta.**



LIIKENNEYMPÄRISTÖ

Tuetaan kestävän liikkumisen muotoja.

MAINIO MARTSARI ON KÄVELTÄVÄ KAUPUNKI

Martinlaakson liikenneverkko on järjestetty pääosin ulkosyöttöisesti niin, että autoliikenteestä eroteltu jalankulun ja pyöräilyn verkko tarjoaa kattavat ja turvalliset yhteydet. Paikallisreiteillä pyöräily on lähipalveluille suuntautuvaa. Nopeammat ja alueelta ulos suuntautuvat pyöräilyn pääreitit sijoittuvat pää- ja kokoojakatujen varsille. **Martinlaaksonpolku toimii palvelut yhdistävänä reittinä Martinlaakson ostarilta koululle saakka.**

Rakenteilla oleva Vihertien katusuunnitelma tuo yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän Vihertien länsiosaan. Näitä yhteyksiä on tarkoitus vahvistaa **Punapolun ja Valkopolun suunnitelmilla, jotka yhdistävät Martinlaakson pohjois- ja eteläosan juna-asemalta Vihertien kautta puistoalueille ja Myyrmäkeen.**

Vihertie on tarkoitus katkaista junaradan alta ja rajoittaa asuinalueen läpikulkuliikennettä. Laajaniityntien katkaisun tavoitteena on puolestaa luoda käveltävää katuympäristöä ja luoda asukkaiden toivoma toriaukio.

Lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelman mukaisesti alueella tullaan tekemään parannuksia suojateihin, alennetaan ajonopeuksia ja rakennetaan uusia jalankulku- ja pyöräilyväyliä.

EKOLOGINEN KESTÄVYYS

Arvostamme luonnon monimuotoisuutta ja kannustamme kestävään rakentamiseen.

PALVELUT

Monipuolisten ja paikallisten palvelujen keskittäminen Martinlaakson asemanseudulle auttaa rakentamaan hiilineutraalia keskustaa.

Toimintojen saavuttaminen ilman autoa edistää autottoman asumisen tavoitteita. Martinlaakson keskustassa palvelut ovat 500 metrin tai 6 minuutin kävelymatkan päässä asemalta. Koko keskusta-alue on käveltävissä 15 minuutissa.

Pakettiautomaatit ja ostoskassien noutopisteet sekä kestävän liikkumisen erilaiset palvelut; kutsupalveluista ja yhteiskyydeistä robottibusseihin vähentävät henkilöautoriippuvaista päivittäisasiointia.

TYÖ

Kestävässä keskustassa asutaan lähellä työ- ja virkistyspaikkoja.

Suunnitelmissa mahdollistetaan asumisen ja työn yhdistäminen. Suurempi asukasmäärä täten lisää työpaikkojen määrää alueella ja parantaa alueen työpaikkaomavaraisuutta.

Suunnitelmassa parannetaan palveluverkkoa laajentamalla kirjastoa ja sen toimikuvaa sekä tuodaan uusi hyvinvointikeskus aseman edustalle.

Kaupan ydinalueen toimintoja laajennetaan Laajaniityntielle sekä Martinlaaksontien eteläpuolelle ja luodaan mahdollisuuksia erikoiskauppojen toiminnoille.

VIRKISTYS

Kodista tulisi aina olla lyhyt matka luontoon: jokaisesta asunnosta on enintään 150m viheralueelle ja puistoalueet ovat alle 500m päässä.

Viheralueita yhdistävällä katusuunnittelulla tuetaan luonnon monimuotoisuutta rakentamalla reittien varrelle tiheää katupuuverkostoa ja pensasrivejä sekä biologisia elementtejä, kuten niittykasvillisuutta ja mikropensaikkoja.

Ympäristön laajat viheralueet auttavat hallitsemaan hulevesiä ja tukemaan luonnon monimuotoisuutta. Ne auttavat myös konkreettisesti hillitsemään ilmastomuutosta ja helpottavat siihen sopeutumista.

Tonteilla vihertehokkuuden käyttö tukee asuinympäristön ekologisuutta ja vehreyttä.

ILMASTOVIISAS ASUMINEN

Tukeudutaan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja infrastruktuuriin.

Alueen asemakaavoituksessa tullaan hyödyntämään kaavojen ilmastovaikutuksia ja ekotehokkuutta arvioivia työkaluja.

Energiatehokas uudisrakentaminen ja nykyisten rakennusten ja infrastruktuurin tehokkuuden parantaminen remontoinnin ja korottamisen yhteydessä tukee ilmastoviisautta.

Uusiutuvan energian käyttö ja energiatehokas rakentaminen esitetään kaavamääräyksinä.

Tonttitasolla keinoja ovat myös tontinluovutusehdot, puurakentaminen, uusiutuvan energian tuottaminen, toimintojen sekoittaminen ja vehreyden lisäys uudistaessa.

KIERTOTALOUS

Visiossa edistetään rakentamisessa kierrätysmateriaalien käyttöä ja rakennusmateriaalien kierrätettävyyttä. Näistä laaditaan kaavamääräyksiä.

Kaavamääräyksillä tullaan velvoittamaan muun muassa, että alueen rakentamisessa syntyviä maa- ja kiviaineksia hyödynnetään tonttien rakentamisessa ja puiden käsittely ja käyttöönotto tapahtuu tontilla.

Uudisrakentamisessa on hyvä pyrkiä muuntojoustavuuteen, mikä vähentää pitkällä tähtäimellä purkavan saneerauksen tarvetta.

Suunnitelman osana on lupaviheessa esitettävä selitys rakennuksen elinkaariominaisuuksista sekä rakennuksen käyttöikäsuunnitelma ja jatkokäyttöskenaario.

LIIKENNE

Joukkoliikenteeseen tukeutuva kaupunkirakenne laajenee aseman ympäristöön ja suurempi asukasmäärä tukee joukkoliikenteen jatkuvaa kehittymistä, mikä hyödyttää koko suuraluetta.

Kävely on ensisijaisin liikkumisen tapa ja sille varataan riittävästi tilaa. Uudet sujuva ja laadukkaat kävely- ja pyöräily-ympäristöt (Puna-ja Valkopolku) auttavat lisäämään päästöttömän liikkumisen suosiota.

Suunnitelmissa määritellään pyöräpysäköinnin vähimmäismäärä ja mitoituksessa huomioidaan konttipyörät sekä sähköpyörien lataus mahdollisuudet.

Autojen pysäköinnin periaatteena on keskitetty pysäköinti, josta on hyvät kävely-yhteydet keskustan palveluihin.

SOSIAALINEN KESTÄVYYS

Sekoittunut väestörakenne ja monipuoliset eri elämänvaiheet kattavat palvelut.

PALVELUT

Merkittävä osa sosiaalista kestävyyttä on yhteisöllisyys ja ihmisten välinen kanssakäyminen, jota pyritään asemakaavoituksessa lisäämään, esimerkiksi sekoittamalla toimintoja ja käyttötarkoituksia.

Martinlaakson kestävässä keskustassa sekoittuneisuutta pyritään luomaan elämänkaari-korttelilla, jossa tavoitteena on mahdollistaa pitkän aikavälin, elämänkaaren, asumista ja tarjota palveluita sekä virikkeitä elämän eri vaiheisiin ja tarpeisiin.

Kaupunkiviljelyä tuodaan katto- ja terassipihoille sekä laajemmassa mittakaavassa pysäköintihallien yhteyteen.

TYÖ

Visiossa työtä ja työllistymistä on tarkoitus tukea toimenpidesopimuksilla, jotka tähtäävät 5-10 vuoden aikana toteutettaviin konkreettisiin toimenpiteisiin.

Toimenpidesopimukset nojautuvat kestävän kehityksen teemaan ja niillä haetaan toteuttajaa muun muassa purkumateriaaleihin ja niiden hyödyntämiseen liittyvän tietopohjan rakentamiseen sekä verkkopohjaisen vaihdanta-alustan luomisen.

Jakamistaloutta on lisäksi tarkoitus tukea osoittamalla alueelle vaihtotavaratalo (kierrätyskeskus) asukkaiden käyttöön sekä laajentaa Martinlaakson kirjaston palvelutoimintaa kattamaan kestävää elämäntapaa tukevia palveluja, kuten erilaisten työvälineiden lainaamista.

VIRKISTYS

Viihtyisät ja vehreät ulkotilat auttavat vahvistamaan keskustan identiteettiä.

Suunnitelmassa tuodaan viherrakentamista niin katoille, kansille kuin julkisivuillekin ja kasvatetaan viheralueiden määrää nykyisestä yli 10%

Laaja-alaiset virkistysalueet rakennetuista puistoista luonnonmukaisiin metsäpuistoihin tarjoavat monipuolisia virkistysmahdollisuuksia ja palvelevat eri tyyppisiä tarpeita.

Sosiaalisen elämän paikat, torit ja asukaskahvilat, puolestaan tukevat juurtumista Martinlaaksoon.

Julkisen tilan katusuunnitelmiin kuuluva suuri hulevesi elementti täyttää maisemassa niin esteettisiä kuin psykologisia hyvinvoinnin tavoitteita.

YHTEISÖLLINEN ASUMINEN

Visiossa tarjotaan monipuolisesti erilaisia asuinalueita, mitkä houkuttelevat hyvin erilaisia ihmisiä, mahdollistavat jokaiselle omanlaisen alueen löytymisen ja siten edistävät sekoittuneisuutta sekä mahdollistavat nopeamman juurtumisen.

Asuntotuotanto on monipuolista: erilaisia talotyyppejä ja asuntoja erilaisille ihmisille erihintaan. Tarjolla on myös yhtiömuotoista pientalotarjontaa.

Yhteisöllisyyttä tukevat tilat, kuten yhteiskäyttöiset saunat, pesulat ja työtilat, ovat tärkeä osa viihtyisyyttä luovaa sosiaalista kestävyyttä.

Elämänkaarikorttelilla on mahdollisuus tasapainottaa alueen väestörakennetta, vaikuttaa sosiaalisen jakauman muutokseen ja sosiaalisten erojen tasaantumiseen.

LIIKENNE

Junaradan muurimaista, kaupunkirakenneta katkovaa vaikutelmaa lievennetään leventämällä asematunnelia niin, että sen laidoille voidaan luoda liike- ja palvelutoimintaa. Asemasta ja sen ympärille rakentuvasta aukiosta tehdään kohtaamispaikka. Tällä reitillä ja katujen laadulla on merkittävä vaikutus alueen sosiaaliseen hyvinvointiin.

Pysäköinti toteutetaan pääasiallisesti rakenteellisena vuorottaiskäyttöisenä ratkaisuna. Pysäköintihallit ovat muuntojoustavia hybridirakennuksia, joista löytyy useampaa toimintaa ja aktiviteettia.

Visiossa edistetään autojen ja sähköpyörien yhteiskäyttöä kaavamääräyksin ja järjestämällä yhteiskäyttöautoille maksuttomia pysäköintipaikkoja katualueilta.

TALOUS

Visioissa käytetään laadukasta ympäristöä ja paikallisia kestävän kehityksen aloitteita positiivisen kuvan luomiseen ja vihreään imagomarkkinointiin.

Koska laadukkaiden, käyttäjäystävällisten ja turvallisten julkisten tilojen saatavuus tarjoaa mahdollisuuden sosiaalista yhteenkuuluvuutta edistävien yhteyksien luomiseen, Martinlaakson vihreän kasvun ja rakentamisen vihreiden standardien odotetaan vaikuttavan erityisesti alueen imagon kohenemiseen, mutta myös kiinteistöjen arvon nousuun.

TALOUDELLINEN KESTÄVYYS

Kehittetään alueen yleistä viihtyisyyttä, parannetaan liikkuvuutta ja sijoitetaan palveluihin.

PALVELUT

Kun asemanseudun nykyinen rakennuskanta tiivistyy ja Martinlaakson asukasluku kasvaa, palvelut voidaan tuottaa tehokkaammin, kun niiden käyttäjiä on riittävästi.

Suurempi asukasmäärä myös monipuolistaa palvelutarjontaa ja vahvistaa Martinlaakoson roolia koko suuralueen palvelukeskuksena.

Martinlaakson omaleimaisuutta tukevat tapahtumat ja yhteisöllisyyttä lisäävät julkiset kohtaamistilat ovat tärkeä osa imagon kehittämistä, sillä nämä lisäävät houkuttelevuutta ja tukevat alueen taloudellista kehitystä.

TYÖ

Martinlaakson elinvoimaisuuden kasvattaminen kehittää myös alueen työpaikkavarantoa ja kasvattaa taloudellisen kehityksen mahdollisuuksia.

Visiossa kehittään etätöiden mahdollisuuksia ja edellytyksiä kaavoittamalla kerrostaloihin yhteiskäyttöistä toimistotilaa sekä vuokrattavia työtiloja, mikä vähentää työmatkaliikkumisen tarvetta.

Tämä vähentäisi merkittävästi autolla liikkumista, ruuhkia ja pysäköintipaikkojen tarvetta, mikä puolestaan tekee liikennejärjestelmästä kustannustehokkaamman.

VIRKISTYS

Martinlaaksolaiset tarvitsevat lisää tiloja tapahtumiin, kohtaamisiin ja viipymisiin. Visiossa näitä on tuotu lisää aseman ympäristöön ja kaupan ydinalueelle.

Bussiaseman sekä ostoskeskuksen parkki- ja huoltoalueen päälle luodaan Martinlaakson ‘käyntikortti’. Käyntikortti on pihakansi, jossa on kivijalkaliiketilaa ja suojaisia oleskeluaukioita, sekä leikki-, ja tapahtumatilaa. Pihakansi on myös otollinen paikka harrastetoiminnalle.

KUSTANNUSTEHOKAS ASUMINEN

Visiossa rakennetaan edullisia ja ympäristöystävällisiä asuntoja keskittymällä jaettuihin yhteistiloihin suurien asuinneliöiden sijaan.

Yhteinen asuminen kannustaa aktiivisiin, tiheisiin yhteisöihin, mikä vähentää maankäyttöä ja ympäristövaikutuksia. Se myös vähentää rakennus- ja elinkustannuksia.

Menestyäkseen suunnitelma tarvitsee kuitenkin maapoliittisa muutoksia ja lisää uusia kannustimia ja avustuksia.

Tällaiset eivät tapahdu ilman suuria alkuinvestointeja, mutta odotusarvona on tulevaisuudessa kasvavat verotuotot.

LIIKENNE

Autoliikenteeltä otetaan tilaa kaupalle ja liiketoimintaan.

Laajaniityntiellä suunnitellaan autoliikenteen katkaisemista ja kauppatorin rakentamista kurviin. Torin ympärille rakennetaan asuntoja kivijalkaliiketilalla. Samoin palveluita ja kirjastoa on tarkoitus laajentaa aukiolle ja kirjaston toimintaa levittää katutilaan. Tapahtumakatu jatkuu Martinlaaksonpolkua pitkin pienten aukioiden ja liiketilojen sarjana päättyen vähittäistavarakauppaan ja sen pihalle kehitettävään taskupuistoon.

Bussiaseman käyttöä tehostetaan ja sen käyttämää aluetta tiivistetään niin, että tontille saadaan rakennettua palveluita ja liiketilaa. Tontille on suunnitteilla hyvinvointi- ja koulutuskeskus sekä pysäköintihalli.

TALOUS

Toteutuakseen visio tarvitsee ilmiökohtaisen budjetin, jossa haasteena nähty ilmiö, kuten ilmastonmuutoksen torjunta otetaan budjetoinnin lähtökodaksi.

Taloudellisesti kestävän kehityksen tueksi Martinlaakso tarvitsee myös investointeja, erityisesti juna- ja bussiasemaan sekä asematunneliin.

Investoinnit mahdollistavat kaupungin maaomaisuuden tehokkaan hyödyntämisen, mikä myös tuottaa suuremmat tuotot maankäytöstä.

Martinlaakson asemanseudun tiivistäminen ja kasvava asukasluku laskevat infrarakenteen kustannukset matalammaksi per asukas.

Vantaa

Vantaa

015100 KAAVASELOSTUS LUONNOS 19.1.2026
MARTINLAAKSON KESTÄVÄ KESKUSTA

Mainio Martsari

KAAVASELOSTUKSEN SISÄLTÖ

01 Johdanto

Prosessi ja aikataulu 04
Martinlaakso 06
Yleiskaava 07
Kaavarunko 08
Mainio Martsari 09

02 Lähtötiedot

Martinlaakson kasvu ja kehitys 11
Liikenneympäristö 13
Viherympäristö 14
Palveluympäristö 15
Rakennettuympäristö 16

03 Suunnitteluperiaatteet

Rakennettuympäristö 18
Liikenneympäristö 19
Viherympäristö 20
Palveluympäristö 21
Asuinympäristö 22
Typologiat 24

04 Mainio Martsari visio 2050

Vision johtopäätökset 35
Kaavarunkokartta 36

ERILLISET LIITTEET

05 Kaavarunkokartta

06 Vuorovaikutus

07 Mielipiteet

Työryhmä
Annakaisa Haanpää, arkkitehti
Anniina Jokinen, suunnitteluharjoittelija
Mengyuan Huangfu, suunnitteluharjoittelija

Ohjausryhmä:
Kaupunkiympäristö toimialan johtoryhmä:
Kaupunkikehitysryhmä

Selvitykset:
Luontoselvitys: Jarmo Honkaen
SAAVU ja ARVO: Eeva Etsi ja Johanna Huttunen
Liikennesuunnittelu: Pirjo Salo ja Joonas Stenroth
Kaavatalous: Mikko Järvi
Vuorovaikutus: Milja Inkeroinen
Kaupungin palvelut: Toimitilajohtaminen
Hoito- ja koulupaikat: Yhteiset palvelut

Konsultit:
Ramboll: Kehitussuunnitelman vaikutusten arviointi 2024
WSP: Asemanseudun liikenneselvitys 2024
A-insinöörit: Valko- ja Punapolun katuympäristö selvitys 2023
WSP: Kaupanselvitys 2022
AFRY: Geotekninenselvitys 2021

Mainio Martsari

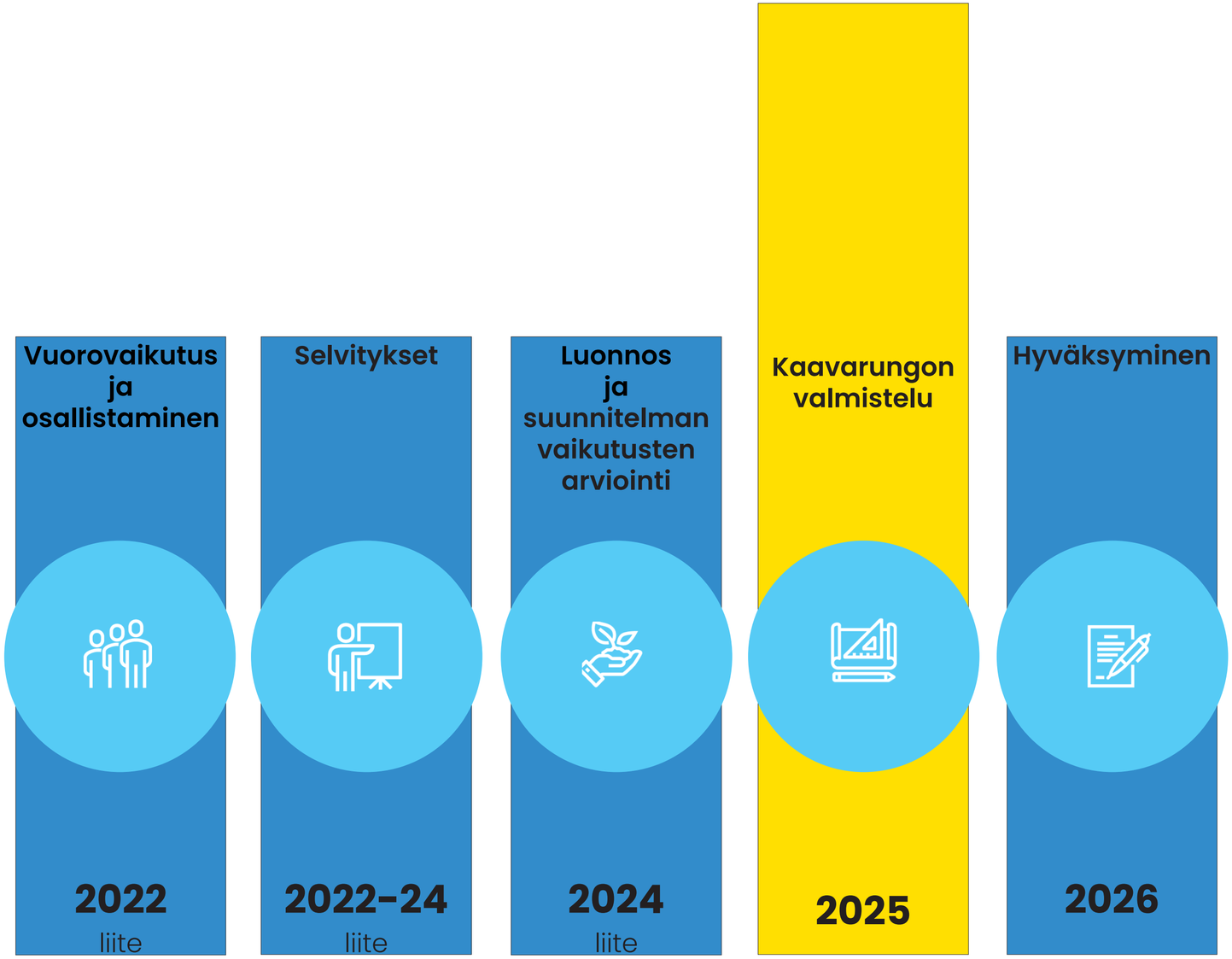
01 JOHDANTO

Mainio Martsari

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 8

JOHDANTO

Martinlaakson kestävä keskusta pohjautuu laajaan vuorovaikutukseen, selvityksiin ja vaikutusten arviointiin.



SUUNNITTELUPROSESSI JA AIKATAULU

Kokonaisvaltaisen keskustan kehityssuunnitelman tarve nousi uuden yleiskaavan myötä, jossa kaupunkikeskuksien alue laajeni juna-asemien läheisyydessä. Vantaan kaupunki strategiassa *'kukoistavat kaupunkikeskustat'* 2022-2025 Vantaan kaupunki määrättiin laatimaan kehityssuunnitelma asemanseuduille. Martinlaakson kehityssuunnitelmaa ryhdyttiin laatimaan 2022.

Hanke aloitettiin poikkeuksellisen laajalla vuorovaikutusohjelmalla. Osallistaminen sisälsi asukaskyselyitä, asukastyöpajoja, sekä yhdistyksille ja yrityksille järjestetyjä yhteistyöseminaareja. Tavoitteena oli kerätä paikallistietoa ja toiveita kehityssuunnasta suunnittelutyötä varten. Kartoituksella saatiin yli 700 vastausta.

Suunnittelualueesta laadittiin useita selvityksiä mm. luonnosta, rakennettavuudesta, liikenteestä sekä palveluiden että yritystoiminnan tarpeista. Kehityskuvaluonnos perustuu vuorovaikutuksessa ja selvityksistä saatuihin tietoihin. Luonnoksesta laadittiin myös laaja vaikutusten arviointi kestävän kehityksen näkökulmasta. Luonnos oli nähtävillä 2024. Asukastilaisuuksiin osallistui lähes 150 ihmistä ja siitä saatiin lähes sata kirjallista mielipidettä.

Kaavarunko on laadittu tämän laajan lähtötietoaineiston pohjalta.

YLEISKAAVA

KAUPUNGIN STRATEGIAT

TOTEUTUSSUUNNITELMAT

KAAVARUNKO

ASEMAKAAVAMUUTOKSET

MAINIO MARTSARI

VALTAKUNNALLISET MAANKÄYTTÖTAVOITTEET, MAAKUNTAKAAVA 2050, MAL 2023

KUKOISTAVAT KAUPUNKIKESKUSTAT

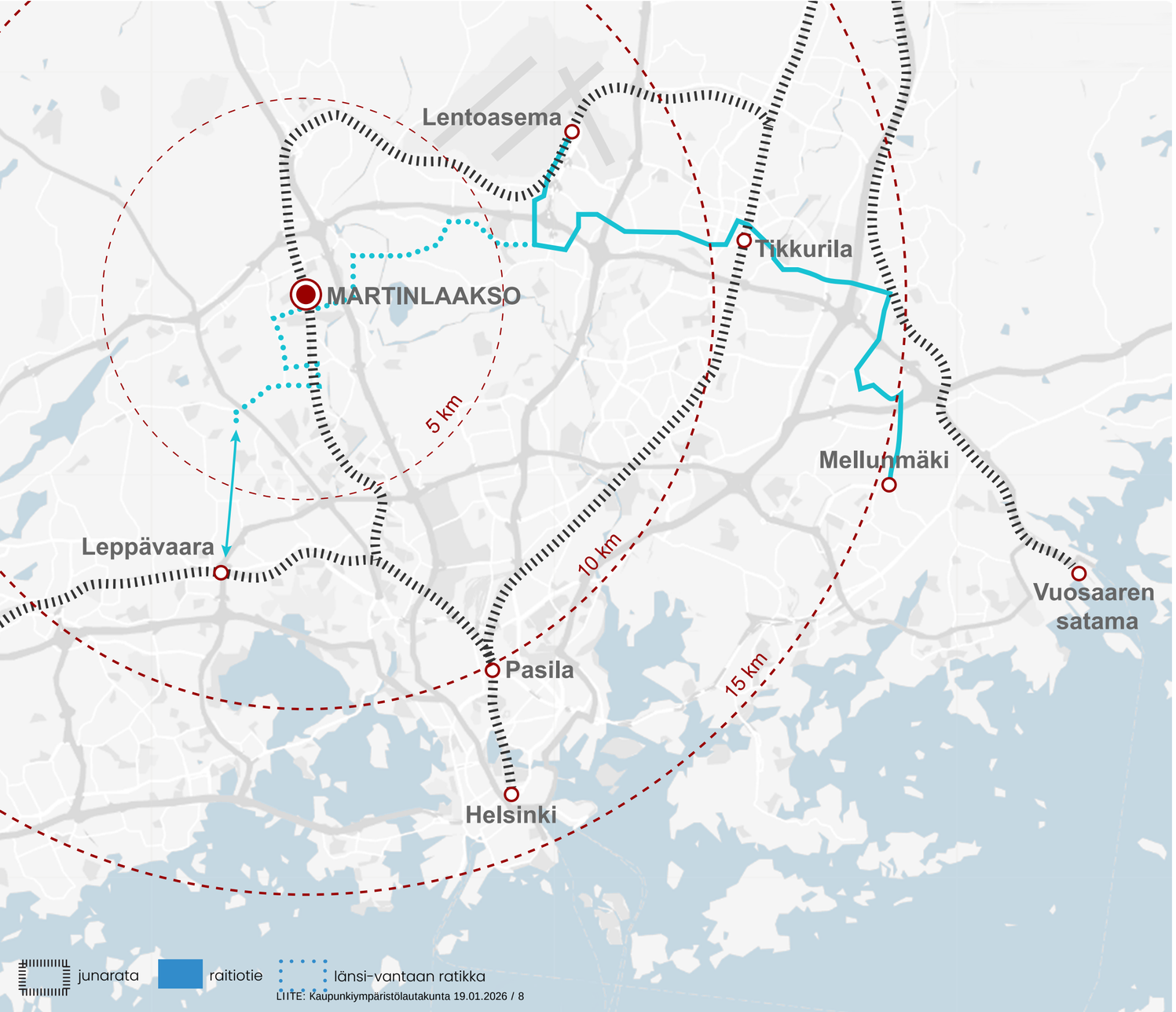
RESURSSIVIISAUDEN TIEKARTTA, ARKKITEHTUURI- ja LIIKENNEOHJELMAT yms.

Kaavarungon rooli on ohjaava. Siinä määritellään kokonaisvaltainen ja pitkäaikainen kehityssuunta.

KAAVARUNKO EI OLE OIKEUSVAIKUTTEINEN KAAVA.

Maanomistajat voivat hakea asemakaavamuutoksia. Asemakaavassa tutkitaan tarkemmin rakentaminen.

Kaavarungon visio *Mainio Martsari* toteutuu asemakaavamuutoksien toteutuessa.



MARTINLAAKSO

Etsitään uusia kestäviä malleja tulevalle kasvulle.

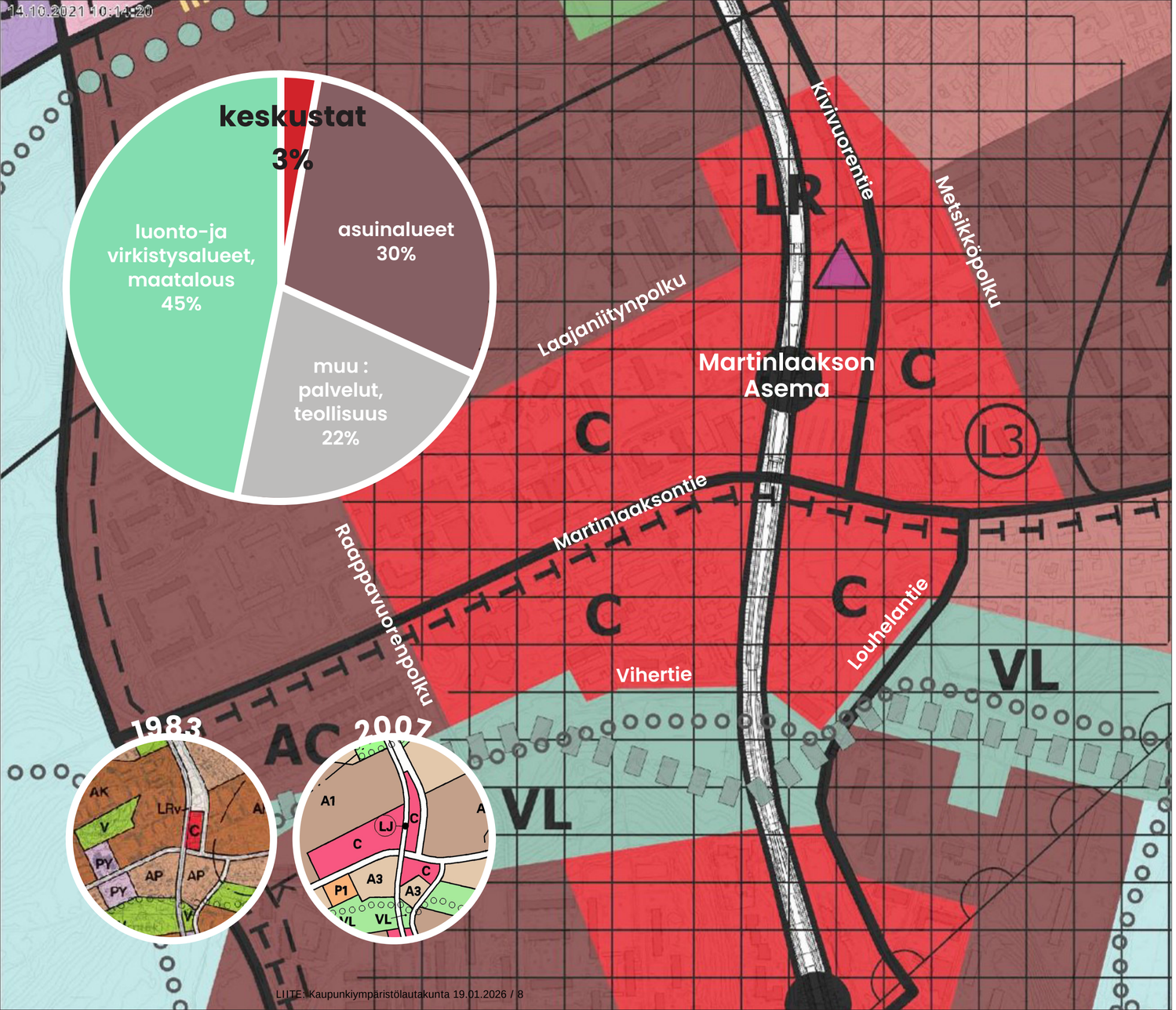
VANTAAN VÄKIRIKKAIN KAUPUNGINOSA

Martinlaakson kaupunginosa on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä ja se kuuluu Myyrmäen suuralueeseen. Se sijaitsee pääradan varrella ja juna vie Helsingin keskustaan tai lentokentälle parissa kymmenessä minuutissa. Martinlaakso rajautuu pohjoisessa Kehä III:een, idässä Hämeenlinnanväylään ja etelässä Myyrmäkeen.

Martinlaakso on lähes 14 000 asukaan kaupunginosa, jonka väestö on kasvanut tasaisesti viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana. Martinlaakson kasvu selittyy pääasiassa maahanmuutolla. Nykyään noin 40 % asukkaista puhuu äidinkielenään muuta kuin suomen, saamen tai ruotsin kieltä. Martinlaakson väestön sosiaalisenrakenteen piirteisiin kuuluukin monikulttuurisuus, aikuisvaltaisuus ja pienet kotitalouskoot.

Vuonna 2050 alueella ennustetaan olevan yli 20 500 asukasta. Väestönkasvuun valmistautuminen tarkoittaa Martinlaakson asemanseudulle karkeasti 2 500 uutta asuntoa ja 1 100 työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä.

Kaavarungossa katsotaan pitkälle tulevaisuuten, vuoteen 2050 ja tutkitaan mahdollisia täydennysrakentamisen paikkoja, sen kohtuullista määrää ja laajuutta sekä asumisen typologioita, jotka sopisivat tulevaisuuden väestörakenteeseen.



YLEISKAAVA

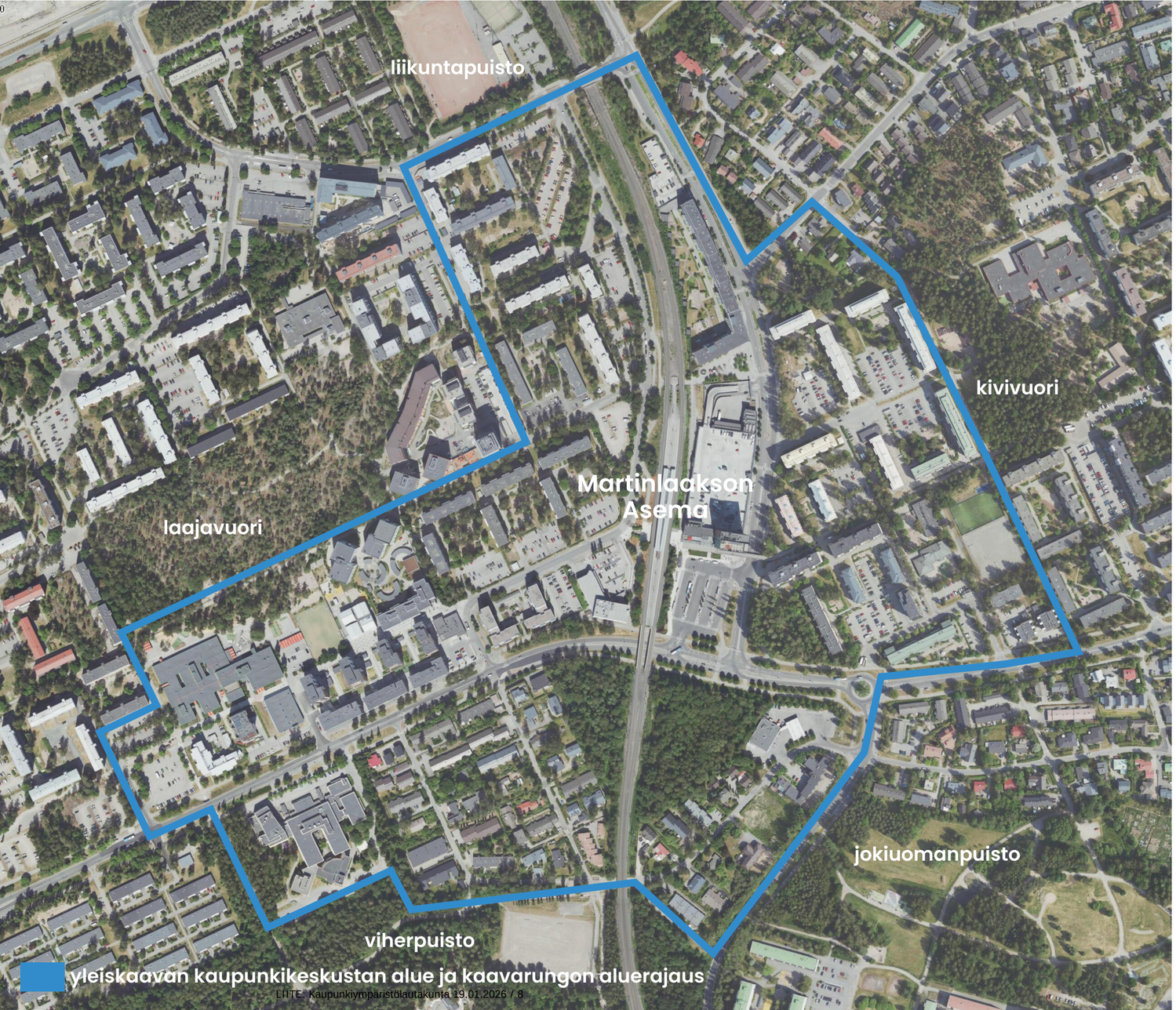
Asemanseutujen kehittämisen tavoitteena on turvata Vantaan laajat viheralueet.

MARTINLAAKSON KAUPUNKIKESKUSTAN ALUE C

Vantaan yleiskaavassa 2020 on tutkittu maankäytön käyttötarkoituksia ja niiden vaikutuksia laajasti. Yleiskaavan maankäyttöalueista 3 % (suhteessa kaupungin pinta-alaan) on osoitettu kaupunkikeskustan alueiksi (C). Ne sijoittuvat pääasiassa asemanseuduille ja ne on osoitettu kestävänkasvunvyöhykkeiksi. Asemanseutujen kehittämisen ja tiivistämisen tarkoituksena on turvavat Vantaan laajat viherverkostot ja luonnonsuojelualueet.

Martinlaakson asemanseutu on yksi näistä kaupunkikeskustanalueista, jonne Vantaan kasvu ohjataan kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. **Martinlaakson kaupunkikeskusta on laajentunut aina 80-luvulta lähtien ja 2020 yleiskaavassa alue kattaa noin 500 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen Martinlaakson juna-asemalta.** Nyt Martinlaakson kaupunkikeskustaan lasketaan kuuluvaksi myös Martinlaaksontien eteläpuolella oleva Vihertien pientaloalue.

Kaavarungossa on tutkittu yleiskaavaa tarkemmin laajentuneen kaupunkikeskusta-alueen kasvu- ja kehitysmahdollisuuksia.



KAAVARUNKO

Tavoitteena on edistää ympäristön, ihmisten ja talouden kannalta kestävää kehitystä.

TIIVISTELMÄ

Kaavarunko laaditaan kokonaisvaltaisen kaupunkisuunnittelun tueksi. Kaavarunko tarkentaa koko Vantaata koskevaa yleiskaavaa ja keskityy yhteen kaupunginosaan tai laajempaan asuinalueeseen. Kaavarungon rooli on ohjaava. Se määrittää reunaehdot pienempiä alueita, kortteleita ja yksittäisiä tontteja, koskeville asemakaavamuutoksille. Kaavarungon pohjalta ei siis vielä rakenneta. Rakentaminen ja arkkitehtuuri tutkitaan tarkemmin myöhemmin laadittavissa asemakaavamuutoksissa.

Martinlaakson kaavarungolla haetaan ratkaisua, joka yhdistää toisiinsa laadukkaan kaupunkitilan, asumisen ja palvelut kestävän kehityksen periaatteilla. Kaavarungossa on tutkittu täydennysrakentamisen lisäksi muun muassa alueen imagoa, maisemaa ja liikennejärjestelyitä.

Kaavarunko koostuu karttapaketista ja kaavaselostuksesta. Karttapaketista löytyvät alueen kartat ja suunnitteluperiaatteet tiivistetysti. Kaavaselostuksessa kuvataan tarkemmin alueen lähtötiedot, suunnitteluperiaatteet ja visio.

Kaavarungossa esitetystä rakentamisen mahdollisuuksista kaupunki keskittyy kehittämään omistamiaan maa-alueita ja palveluita. Yksityiset maanomistajat voivat halutessan hakea kaavarungon pohjalta asemakaavamuutoksia.

MAINIO MARTSARI VISIO 2050

MIKSI?

Martinlaakson keskustan alue ei hahmotu selkeänä keskusta-alueena. **Haasteena ovat juna- ja autoliikenteen halkoma kaupunkirakenne ja korotetun junaradan tuomat tasoerot, jotka luovat epäselkeän, vaikeasti hahmottuvan rakenteen**. Keskustasta puuttuu myös keskusaukio tai tori, joka sitoisi rakennetta ja kokoaisi yhteisöä yhteen. **Lisäksi laajat maapaikoitusalueet aseman ympärillä hajaannuttavat palveluita ja liiketiloja**, mikä näkyy kivijalkaliiketilojen vähäisyytenä ja kaupallisten palveluiden keskittymisellä ostoskeskuksen sisälle, millä on suuri merkitys katuelämän vilkkauteen.

Elinvoimainen ja omaleimainen kaupunkikeskusta Mainio Martsari

MITÄ?

Kaavarungon tavoitteena on **lisätä Martinlaakson asemanseudun elinvoimaa kehittämällä alueen yleistä viihtyisyyttä, parantamalla liikkuvuutta ja sijoittamalla palveluihin.** Martinlaakson imagoa vehreänä ja viihtyisänä kaupunginosana halutaan nostaa esiin.

Lähtökohtana on käveltävä kaupunki, jossa viheralueet ja rakennettu ympäristö, työ, koti ja kauppa muodostavat yhtenäisen kaupunkirakenteen.

MITEN?

MAINIO MARTSARI ON VEHREÄ.
Luomme vehreää ja viihtyisää Martinlaaksoa. Monimuotoinen kaupunkiluonto on olennainen osa kaupunkikuvaa ja elämyksellistä arkiympäristöä. **Rakentaminen keskittyy pääasiassa jo rakennetuille alueille ja kasvillisuutta lisätään.**

MAINIO MARTSARI ON ELINVOIMAINEN.
Kehitystä ohjataan kauppakeskuksesta kaupunkikeskukseksi. Aseman ja sitä ympäröivän kaupunkitilan merkitys käyntikorttina tulee nousemaan. **Tavoitteena on rakentaa elämyksellisiä siirtymisen ja kohtaamisen paikkoja** sekä taata tasapainoinen kasvu.

MAINIO MARTSARI ON YHTEISÖ.
Tarjoamme erilaisia asuinalueita, joissa erilaiset rakennukset ja käyttötarkoitukset houkuttelevat erilaisia ihmisiä ja edistävät kerroksellisuutta ja luovat monimuotoisuutta. **Lähtökohtana on sekoittunut korttelirakenne, joka tuo monipuolisia mahdollisuuksia asumiseen koko elinkaaren aikana.**

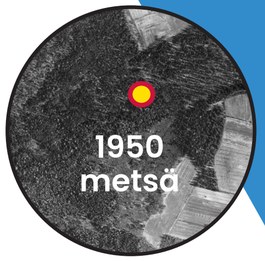
02

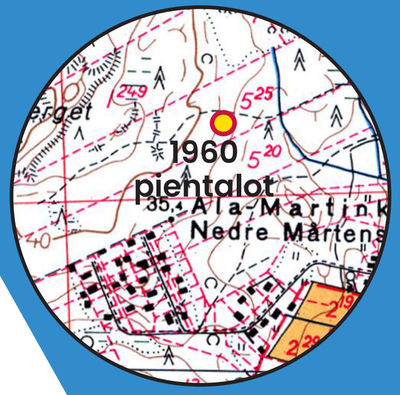
Mainio Martsari

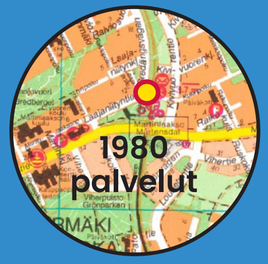
LÄHTÖTIEDOT

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 19.01.2026 / 8

MARTINLAAKSON KASVU JA KEHITYS







Ensimmäiset maininnat Mårtensbyn kylästä ovat 1500-luvulta.

Varsinaista Martinlaakson kaupunginosaa alettiin rakentaa 1960-luvun lopulla.

Rakennetun ympäristön tavoitteeksi tuli kaupunkimaisuus ja vuoropuhelu luonnon kanssa. Asuntorakentaminen alkoi painottua enemmän kerrostaloihin, mutta tavoitteena oli luonnonläheisyys.

1970-luku oli Vantaalla hyvin kiihkeän väestönkasvun aikaa.

Martinlaaksoa kehitettiin monipuolisemmaksi ja keskusta-aluetta pyrittiin tiivistämään rakentamisella. Asuintuotannon lisäksi kehittyvään lähiöön rakennettiin myös julkisia ja kaupallisia palveluja. Kiihtyvä autoistuminen alkoi tuoda esiin omat ongelmansa, joten myös joukkoliikenteeseen alettiin satsata. Martinlaakson rata valmistui 1975.

1990-luvun puolivälissä aloitettiin Martinlaakson kehityshanke ja laadittiin *Kylän ääni* kehityskuva.

Martinlaakson ilme uusiutui, kun taloyhtiöt korjasivat edullisten perusparannuslainojen avulla rakennuksiaan ja pihojaan kaupungin kunnostaessa katuja ja puistoja. Kerrostaloalueiden uusi värikkäämpi pastellin- ja luonnonsävyinen ilme saatiin kehityshankkeen aikana. Tavoitteena oli myös aikaansaada uudempi rakennuskerrostuma 60- ja 70-lukujen lähiörakentamisen jälkeen. Tarkoitus oli erottaa uusi rakentaminen keltatiilisenä.

2000-luvulla lähiöstä tuli keskusta.

Kaupunkisuunnittelun tavoitteena oli asemanseudun eheyttäminen. Hierarkiasta siirryttiin verkostomaiseen kaupunkirakenteeseen ja keskustojen ympärille alettiin sijoittaa matalaa ja tiivistä asuntorakentamista.

2010-luvulla keskityttiin Martinlaakson asemanseudun kohentamiseen laitakaupungista kaupungiksi.

Juna-aseman yhteyteen rakennettiin kauppakeskus ja 15-kerroksinen asuintorni maamerkiksi uudelle keskukselle. Uuden asemanseudun rakentamisen lähtökohtana oli punatiilinen keskustarakentaminen.

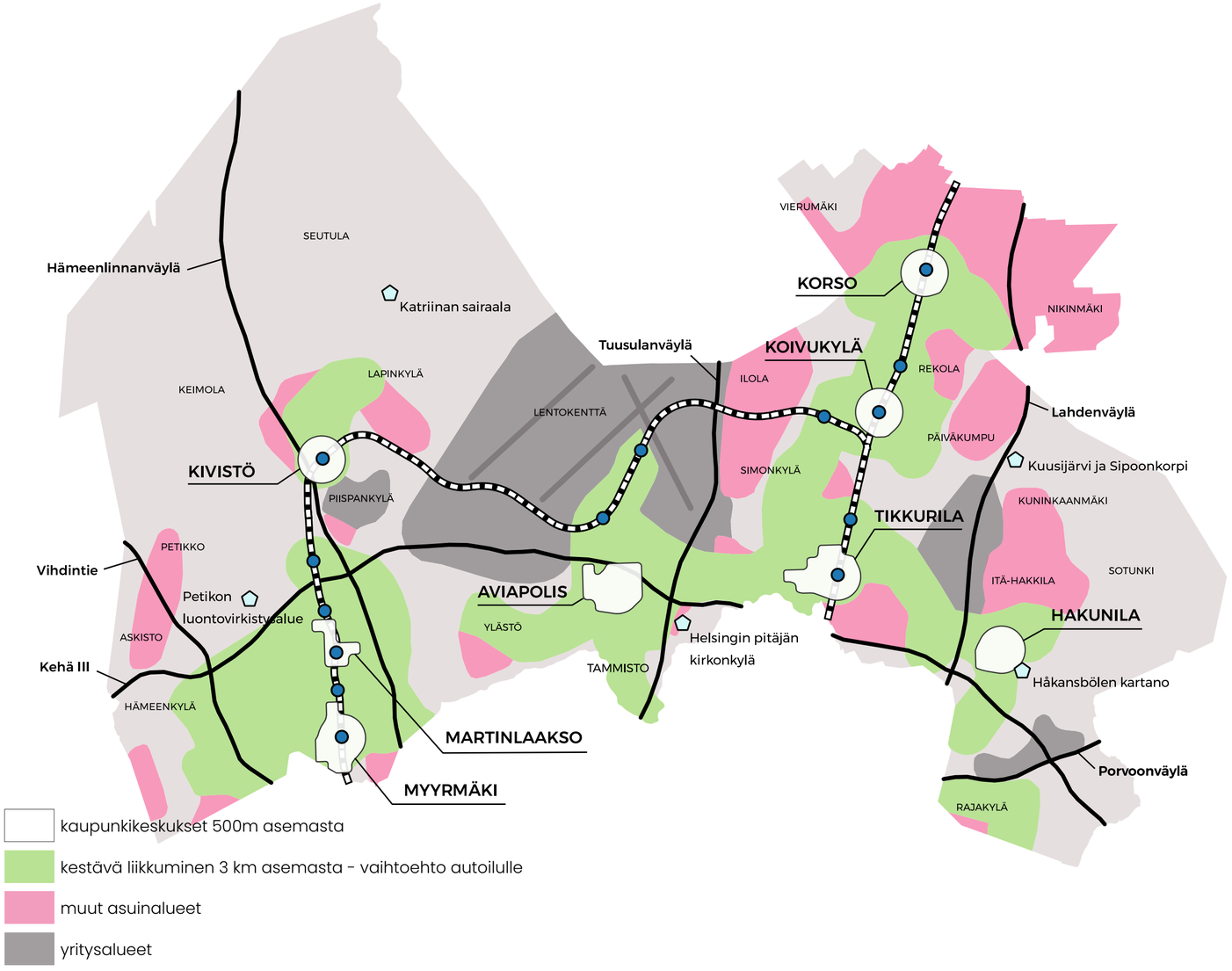
2015 laadittiin Martinlaakson kehityskuva.

Kehityskuvassa tutkittiin hyvin pitkälle samoja asioita kuin tässä kaavarungossa: keskusta-alueen kehittämistä, alueen imagoa, täydennysrakentamisen alueita ja julkisentilan kohentamista.

Pääpaino kaupunkikuvan ehostamisessa oli Martinlaaksonpolulla ja Laajaniityntiellä, joiden ympärille oli tarkoitus muodostaa urbaanin sykkeen reitti. Urbaanin sykkeen **aluetta oli tarkoitus täydentää uusilla asuinrakennuksilla, kivijalkaliiketiloilla ja luoda julkisivujen sarja, joka toisi elinvoimaa uudelle bulevardille. Valitettavasti kehityskuvasta on toteutunut vain pätkä Martinlaaksonpolkua.** Ehdotettua rakentamista Laajaniityntiellä ei ole saatu liikkeelle. Pääsyy tähän on laajalti yksityinen maanomistus ja Vantaan maapoliittiset linjaukset, jotka eivät tue kehittämishankkeita riittävissä määrin.

2020-luvulla on tarkoitus vahvistaa kestävä keskusta - vision rakentumista laatimalla kaavarunko.

Alueen laajasta yksityisestä maanomistuksesta johtuen asemanseudun **kehittämisen haasteena on edelleen löytää täydennysrakentamiseen sopivia maa-alueita ja luoda tahtotila, jolla saadaan maanomistajat ja martinlaaksolaiset mukaan rakentamaan tulevaisuutta, jossa maapaikoitusalueille rakentaminen olisi mahdollista.** Tähän tarvitaan yhteistyötä, maapoliittisia muutoksia ja riittäviä kannustimia. Näiden lisäksi kaupunkisuunnittelussa on tarkoitus keskittyä kaupungin omistaman maan kehittämiseen ja luoda mahdollisuuksia kestävän vision toteutukseen.



LIIKENNEYMPÄRISTÖ

Kävely on ensisijainen kulkumuoto.

KÄVELTÄVÄ KAUPUNKIKESKUSTA

Vantaan liikenneohjelmassa 2023 on määritelty liikkumisalueet ja niiden suunnitteluperiaatteet, jotka toimivat työkaluna kaavarungon ratkaisujen määrittämisessä. Martinlaakson liikkumisalue on kaupunkikeskus.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen asemanseuduilla tarkoittaa myös liikenteen lisääntymistä kaupunkikeskuksissa. **Jotta lisääntyvä liikenne saadaan mahtumaan rajalliseen katutilaan, tulee liikenteen kasvu pystyä ohjaamaan kestäviin liikennemuotoihin. Menestyneissä kaupunkikeskuksissa tilaa onkin annettu enemmän ihmisille.** Kävelyä priorisoidaan ja kaupunkirakenteen mitoitus perustuu käveltävän ja pyöräiltävän kaupungin toteuttamiseen.

Kaavarungossa Martinlaakson liikennejärjestelmää tarkastellaan kokonaisuutena, jossa eri katutyypeistä muodostuu liikkujille loogisia katuympäristöjä, jotka ohjaavat liikkujaa turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. Ensisijaisena tavoitteena on vähentää henkilöautojen määrää keskusta-alueella muun muassa suosimalla keskitettyä pysäköintiä, käyttämällä nimeämättömiä paikkoja ja toteuttamalla vuorottaispysäköintiä.

Kaavarungossa varaudutaan myös Länsi-Vantaan ratikkaan, joka voi olla mahdollinen jo 2050-luvulla.

VIHERYMPÄRISTÖ

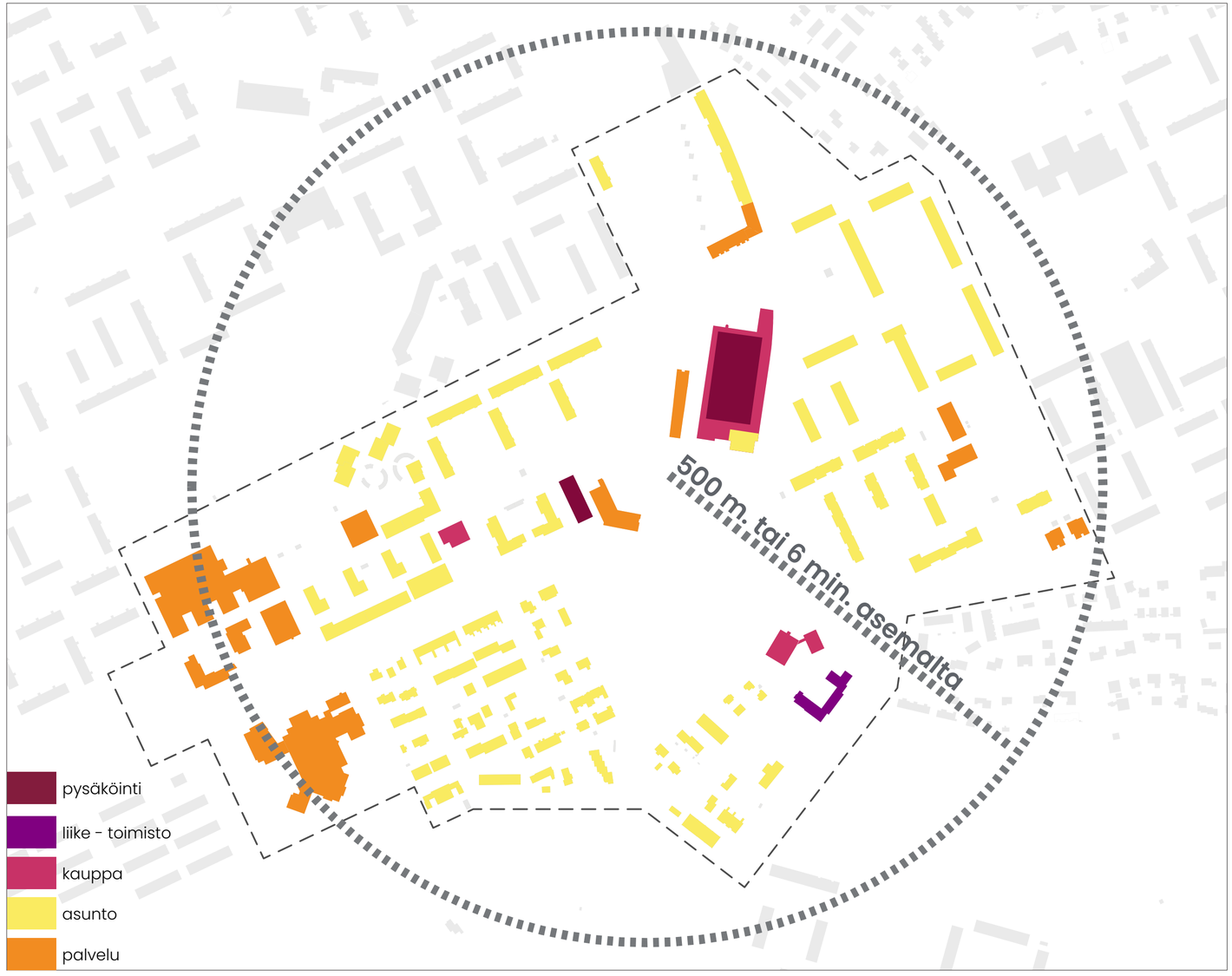
Laajat viheralueet ovat aina lähellä.

VEHREÄ KAUPUNKIKESKUSTA

Kaupunkikeskusta-alueen viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohjeen mukaan (SAAVU) kaavarunkoalueella tulee olla vähintään 100m^2 kaupunkivihreää enintään 150m etäisyydellä, vähintään 0,5ha pientä virkistysaluetta enintään 400m päässä, vähintään 6ha isoa virkistysaluetta enintään 800m päässä ja vähintään 18ha laajaa virkistysaluekokonaisuutta enintään 1km päässä. Kaikki ohjeen vaatimukset täyttyvät Martinlaakson kaupunkikeskustan alueella, sillä **kaavarunkoaluetta reunustaa neljä viheraluetta: Laajavuori, Kivivuori, Viherpuisto ja Jokiuomanpuisto. Ne ovat lyhyen kävelymatkan päässä joka puolelta. Nämä viheralueet toimivat rakenteen keuhkoina.**

Kaavarunko alueella ei ole arvokkaita luontokohteita, mutta sieltä löytyy runsaasti arvopuita, jotka on tarkoitus säilyttää. Radan viereiset Ratapuistikkon alueet (jotka on tarkoitus rakentaa osaksi tiivistä kaupunkikeskustaa) eivät ole virkistyskäytössä eikä niillä ole suurta merkitystä kaupunkirakenteessa, mutta niillä on merkitystä luonnon monimuotoisuuden ja hulevesien hallinnan kannalta.

SAAVU tarkastelu sekä alueellisen vihertehokkuuden laskenta (ARVO) osoittavat, että kaavarunkoalueella on tarve sekä säilyttää että kehittää kaupunkivihreää, kuten taskupuistoja, katujen ja raittien vihreää sekä hulevesien viivytystä.



PALVELUYMPÄRISTÖ

Kattavat palvelut kävelymatkan päässä.

KAUPPAKESKUS KAUPUNKIKESKUSTANA

Martinlaaksossa on melko kattavat palvelut ja 500 metrin päässä juna-asemasta sijaitsee tärkeitä toimintoja kuten kirjasto, terveysasema, konserttitalo Martinus ja kauppaoppilaitos sekä lukuisia yrityksiä.

Vantaan kaupan ja palveluverkkoselvityksen 2022 mukaan suurin osa palvelualasta sijaitsee Martinlaakson ostoskeskuksessa, mikä hiljentää kaupallisen toiminnan ilmettä alueella. Lisäksi laajat maapaikoitusalueet aseman ympärillä hajaannuttavat palveluita ja liiketiloja, mikä näkyy kivijalkaliiketilojen vähäisyytenä ja kaupallisen toiminnan tuoman sosiaalisen kontrollin ja turvallisuuden tunteen puutteena. **Nykyisellään päivittäistavarakaupan kysynnän ja tarjonnan katsotaan olevan tasapainossa, mutta erikoiskaupan myymälöille nähdään tarvetta ja potentiaalia.** Kaiken kaikkiaan asemanseudun liiketilojen ja kaupan laskennallinen lisätarve on aviolta 10 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä.

Monipuolisen palvelutarjonnan syntymisen edellytys on riittävä asukastiheys ja palvelut sekä toimivat kaupunkitilat. Kaavarungossa on täten tutkittu, kuinka maankäytön keinoin voitaisiin parantaa alueen toimintoja ja luoda edellytys luontevalle sosiaaliselle interaktiolle ja positiiviselle sosiaaliselle kontrollille. Kaavarungon ja uuden rakentamisen toivotaan tuovan Martinlaaksoon elämää ja ehkäisevän palvelujen siirtymistä.

RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Martinlaakson keskusta ei hahmotu selkeänä alueena.

HAJAUTUNUT KAUPUNKIKESKUSTA

Martinlaakson asemanseudun kaupunkirakenne jakautuu junaradan ja autoteiden halkomana useaan eri lohkoon, jotka luovat vaikeasti hahmottuvan ympäristön. **Kaavarungon tavoitteena on rakentaa yhteyksiä näiden eristäytyneiden lohkojen välille, luoda solmukohtia ja sitoa alueita ja yhteisöjä yhteen.**

Kaupunkikuva Martinlaaksontien pohjoispuolella on kerrostalovaltainen, asunnoista 87 % on pääasiassa 6-10 kerroksisia kerrostaloja. Rakennuskannan arkkitehtoninen yhteneväisyys on hajonnut erilaisten korjausten yhteydessä, mutta alkuperäisen asemakaavan periaatteet voidaan kuitenkin yhä hahmottaa rakennusten sijoittelussa suurten pihojen ympärille. Martinlaaksontien eteläpuolella sijaitsee 1-2 kerroksinen pientaloalue. Pientaloja alueella on 13 %. Tärkeimmät julkiset rakennukset sijoittuvat Martinlaaksonpolun varteen. Ne muodostavat tyylillisesti yhtenäisen kokonaisuuden **A1**, joka on Vantaan rakennusperinnön kannalta merkittävä.

Kaavarungossa on tutkittu korttelirakennetta, jossa eri aikakauden rakennukset tuovat kerroksellisuutta ja eri rakennustyyppien sekoittuminen luo monipuolisia mahdollisuuksia asumiseen. Uudis- ja täydennysrakentamisen mittakaavan tulee huomioida nykyrakenteet ja istua ympäristöönsä, mutta myös tiedostaa tulevat kehityssuunnat.

03 SUUNNITTELU PERIAATTEET

Mainio Martsari

RAKENNETTUYMPÄRISTÖ

Rakentaminen keskittyy pääasiassa jo rakennetuille alueille.

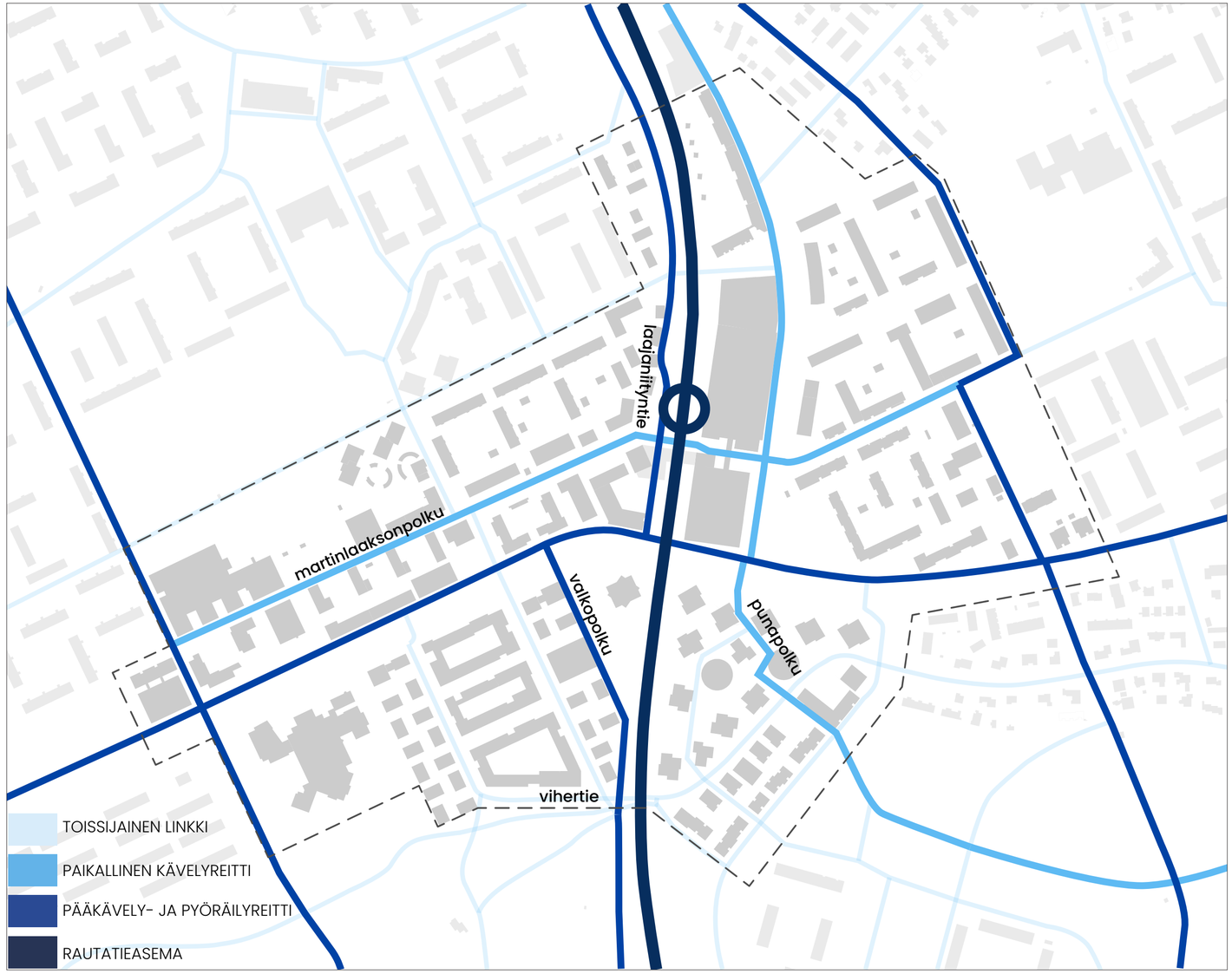
MAAPAIKOITUSALUEIDEN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Kestävän kehityksen tavoitteena on suosia ei-purkavaa täydennysrakentamista ja rakentaa jo rakennetulle maalle. Tämä nostaa esiin Martinlaakson laajat yksityisomistuksessa olevat maapaikoitusalueet. Kaavarungossa esitetty keskitetty pysäköinti vapauttaisi laajoja maapaikoitusalueita rakentamiselle ja kotikadut tarpeettomalta autoliikenteeltä. Suunnitelmassa autolla ajaminen on lähtökohtaisesti kaikilla kaduilla sallittua – esimerkiksi painavat ostokset voi huoletta tuoda kotioven lähelle – mutta auton säilytys tapahtuu laitoksessa. Tämä tekee kaduista miellyttävämpiä ja turvallisempia. Lisäksi hybridikäytössä olevat rakennukset, joista löytyy useampaa toimintaa ja aktiviteettia, tuovat huomattavan lisäarvon palvelutarjontaan.

Kaavarungossa on etsitty keinoja, joilla maanomistajat voisivat halutessaan lähteä kehittämään maapaikoitusalueita. Yksi vaihtoehto on toteuttaa pysäköinti yhteisesti useamman korttelin kesken osana täydennysrakentamishanketta. Tähän tarvittaisiin yhteistyötä taloyhtiöiden kesken. Toinen vaihtoehto on toteuttaa täydennysrakentamista niin, että osa nykyisistä autopaikoista säilyy tontilla ja osa siirtyy julkiseen pysäköintilaitokseen. Täydennysrakentamisen mallista riippuen, pysäköintilaitoksien laskennallinen tarve on 1-3 laitosta.

LIIKENNEYMPÄRISTÖ

Tuetaan kestävän liikkumisen muotoja.



RAKENNAMME KÄVELTÄVÄÄ MARTINLAAKSOA

Martinlaakson liikenneverkko on järjestetty pääosin ulkosyöttöisesti niin, että autoliikenteestä eroteltu jalankulun ja pyöräilyn verkko tarjoaa kattavat ja turvalliset yhteydet. Paikallisreiteillä pyöräily on lähipalveluille suuntautuvaa. Nopeammat ja alueelta ulos suuntautuvat pyöräilyn pääreitit sijoittuvat pää- ja kokoojakatujen varsille. **Martinlaaksonpolku toimii palvelut yhdistävänä reittinä Martinlaakson ostarilta koululle saakka.**

Rakenteilla oleva Vihertien katusuunnitelma tuo yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän Vihertien länsiosaan. Näitä yhteyksiä on tarkoitus vahvistaa **Punapolun ja Valkopolun suunnitelmilla, jotka yhdistävät Martinlaakson pohjois- ja eteläosan juna-asemalta Vihertien kautta puistoalueille ja Myyrmäkeen.**

Vihertie on tarkoitus katkaista junaradan alta ja rajoittaa asuinalueen läpikulkuliikennettä. Laajaniityntien katkaisun tavoitteena on puolestaa luoda käveltävää katuympäristöä ja luoda asukkaiden toivoma toriaukio.

Lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelman mukaisesti alueella tullaan tekemään parannuksia suojateihin, alennetaan ajonopeuksia ja rakennetaan uusia jalankulku- ja pyöräilyväyliä.

VIHERYMPÄRISTÖ

Viheralueet nivoutuvat kaupunkirakenteeseen.

LUOMME VEHREÄÄ JA VIIHTYISÄÄ MARTINLAAKSOA

Martinlaakson keskusta on käveltävä kaupunki, jossa asuinkortteleiden lähiviheralueet luovat paikan tuntua. **Jokaiseen kortteliin jätetään tilaa lähiluonnolle ja kookkaalle puustolle.** Kortteleista löytyy lisäksi hierarkia julkisia ja yksityisiä tiloja ja reittejä. Viherlinkit liittävät asuinkortteleiden ja keskustan viherverkoston luontevasti osaksi laajoja ympäröiviä viheralueita.

Kaavarungossa luodaan kaksi uutta viherlinkkiä: Valkopolku ja Punapolku, jotka kulkevat asemalta Viherpuistoon ja Joliuomapuistoon. Ne toimivat myös keskeisinä hulevesireitteinä. Martinlaaksontietä ja Kivivuorentietä on tarkoitus kehittää vehreänä katutilana ja lisätä puustoa. Samoin Martinlaaksonpolku, Laajaniityntie ja Kukinpolku kaipaavat lisää vehreyttä. Laajaniitynaukio ja ehdotetut uudet keskusaukiot suunnitellaan osana kaupunkivihreää katutilaa. Lisäksi kaavarungossa on ehdotettu laajoja julkisia kattopihoja, jonne voidaan sijoittaa eri toimintoja ja palveluita. Urheilutoiminnot sijoittuvat ympäri keskustaa ja tukevat aktiivista kävelykaupunkia.

Kaiken kaikkiaan kaavarungon maankäytöstä vähintään 40 % on omistettu viheralueille, mikä kasvattaa viheralueiden määrää nykyisestä yli 10 %. Tämä on mahdollista rakentamalla pääasiassa jo rakennetuille alueille sekä lisäämällä kasvillisuutta kaduille, pihakansille, terasseille ja katoille.

PALVELUYMPÄRISTÖ

Kehitystä ohjataan kauppakeskuksesta kaupunkikeskukseksi.

ELINVOIMAINEN MARTINLAAKSO

Martinlaakso on lähipalveluiden kaupunki, jossa on kattavat palvelut 500 metrin säteellä juna-asemalta. Asema ja sen ympäristö on merkittävä julkisten ja yksityisten palveluiden keskittymä. Palvelut keskittyvät kauppakatujen varsille.

Martinlaaksonpolkua ja Laajaniityntietä kehitetään edelleen pääkauppakaduksi. Se yhdistyy asemaan ja kauppakeskukseen uuden keskusaukion kautta ja jatkaa pääkauppakatua Kivivuorentielle. Asemalta ja **Kivivuorentieltä kaupallinenkeskusta laajenee Martnlaaksontien eteläpuolelle.** Tämän toivotaan sitovan kaupunkirakennetta yhteen ja tarjoavan kokoontumismahdollisuuksia yhteisöille.

Monikäyttöisyys ja muuntojoustavuus edesauttavat palvelujen syntymistä kaupunkirakenteeseen. Tästä syystä **asemanseudun rakennukset ovat monikäyttöisiä hybridipalvelurakennuksia, joissa yhdistyvät monenlaiset arjen palvelut, kuten vähittäistavarakaupat, päiväkodit, työpaikat ja asuminen.** Rakennukset ovat myös perusmitoitukseltaan ja teknisiltä ratkaisuiltaan muuntojoustavia ja mahdollistavat eri toimintoja sopeutuen vaihtelevaan markkinatilanteeseen. Monikäyttöisyyttä ja muuntojoustavuutta tullaan ohjaamaan asemakaavan suunnittelulla ja määräyksillä.

ASUINYMPÄRISTÖ

Erilaiset viheralueet ja pihat muodostavat kortteli identiteetin.

OMALEIMAISET OSA-ALUEET

Martinlaakson asemanseudun kaupunkirakenne jakautuu junaradan, Martinlaaksontien ja Kivivuorentien halkomana viiteen omaleimaiseen osa-alueeseen. Nämä viisi aluetta tarjoavat **omaleimaisia asuinalueita, jotka houkuttelevat hyvin erilaisia ihmisiä ja mahdollistavat jokaiselle omanlaisen alueen löytymisen.**

Martinlaaksontien pohjoispuoli koostuu pääasiallisesti olemassa olevien kerrostalokortteleiden täydennysrakentamisesta laajoille maapaikoitusalueille.

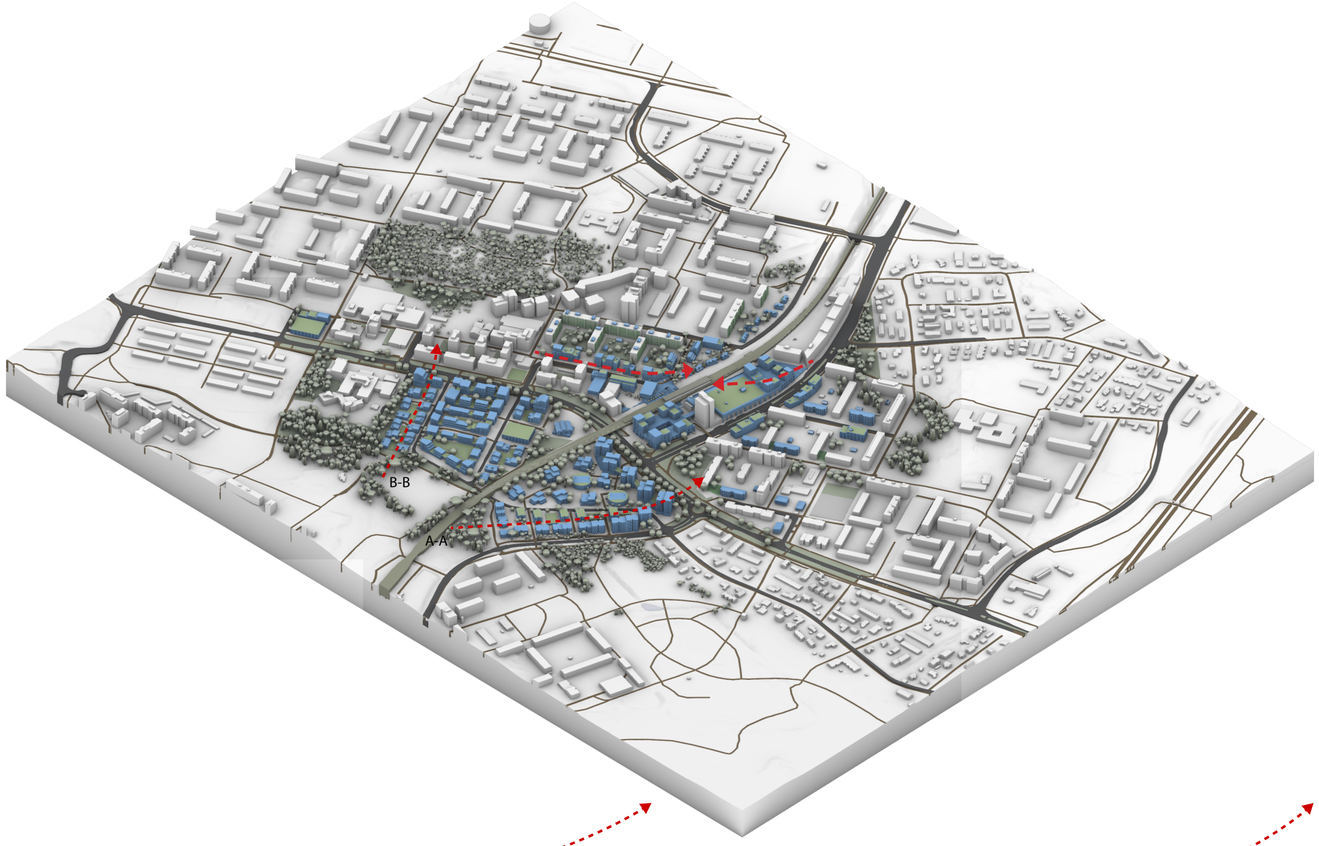
Martinlaaksontien eteläpuoli koostuu nykyisen pientaloalueen tonttien kehittämisestä monipuolisiksi elämänkaarikortteleiksi.

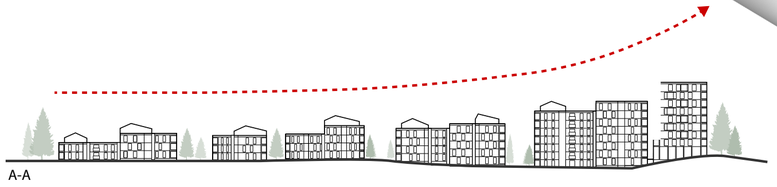
Osa-alueiden kehittäminen tapahtuu vaiheittain maanomistajien haluamassa tahdissa.

Asemanseutu ja kattopihakorttelit ovat keskeinen palvelualue ja yksi tärkeimmistä solmukohdista. Kattopihakorttelit muodostavat urbaania tilaa, joka yhdistää itä-länsi-suunnassa Laajaniityntien ja Kukinpolun, ja pohjois-etelä-suunnassa Laajaniitynaukion juna- ja bussiaseman kaupunkitiloihin, ja kokoaa martinlaaksolaiset yhteen.

ASUINYMPÄRISTÖ

Torit ja aukiot sitovat kaupunkirakennetta ja yhteisöjä yhteen.



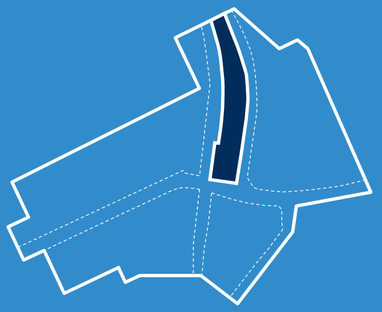


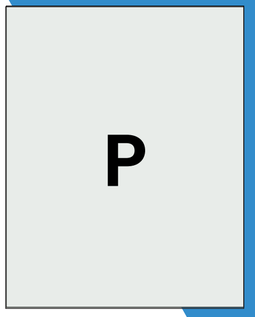
Kattopihakortteleiden palvelualue levittäytyy länteen katupihakortteleihin, sekä Martinlaaksontien eteläpuolelle kaupunkipuistokortteleihin. Näiden **alueiden sosiaalisiin solmukohtiin rakennetaan aukioita ja toreja, joilla pyritään vähentämään kaupunkirakenteen (radan ja autoteiden) luomia esteitä** yhdistämällä ne mielenkiintoiseksi sarjaksi erilaisia urbaaneja kaupunkitiloja.

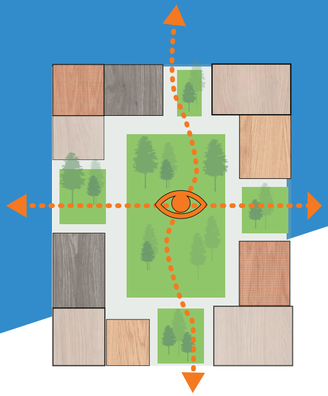
Korkeammat rakennukset toimivat maamerkkeinä ja ostarin 15-kerroksinen torni tulee säilymään niistä merkittävimpänä. **Rakennusten mittakaava laskee ostarin tornilta portaittain kaikkiin ilmansuuntiin. Näin taataan pitkät näkymät keskustaa reunustaville viheralueille mahdollisimman monille.** Rakennusten mittakaava tulee olemaan korkeimmillaan Martinlaaksontien varressa ja Louhelantien risteyksessä. Teiden varteen sijoittuvan rakennusten rintaman tehtävänä on toimia äänisuojana liikenteen melulle ja turvata miellyttävät oleskelusuhteet asuinalueiden sisällä.

Martinlaakson asemanseudulla saapumiskohdat, rata ja risteysalueet, ovat kaupunkikuvallisesti tärkeitä kiinnekohtia, jotka helpottavat liikkujaa jäsentämään ja hahmottamaan aluetta. **Saapumiskohdat pyritään suunnittelemaan arkkitehtuuriltaan mielenkiintoisiksi ja tunnistettaviksi Martinlaakson ”käyntikorteiksi” niin, että tulijalle välittyy ajatus Martinlaaksoon saapumisesta ja alueen identiteetistä.**

KATTOPIHAKORTTELI







Rakennetaan nykyisten rakennusten ja toimintojen päälle.

Bussiaseman ja ostoskeskuksen käyttöä tehostetaan ja niiden päälle rakennetaan pihakansi, jossa on palveluita, liiketilaa ja kohtaamisen paikkoja.

Sekoittunut ja monipuolinen käyttötarkoitus.

Sekoittuneisuus syntyy rakennusten toimintojen vaihtelevuudesta. Maantasossa on liiketilaa, välitasossa parkkitilaa ja pihakannen päällä toimitilaa, palveluita sekä asuntoja.

Sekoittunut ja monipuolinen arkkitehtuuri.

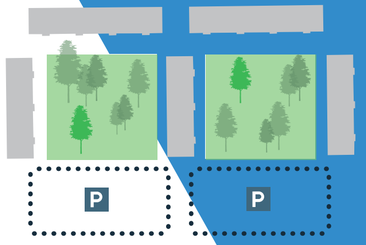
Moninaisuus syntyy rakennusten tyylin, materiaalien ja värien vaihtelusta. Rakennusten kerrosluku ja -korkeus sekä ikkuna että kattomuodot vaihtelevat.

Vehreä koko Martsarin yhteinen kattopiha: Martinlaakson käyntikortti.

Julkiset kattopihat linkittyvät ympyröiviin toreihin ja aukioihin. Pihakansia ja maakerroksia yhdistävät portaikot ovat osa julkista oleskelutilaa ja niille on suunniteltu eri käyttötarkoituksia.

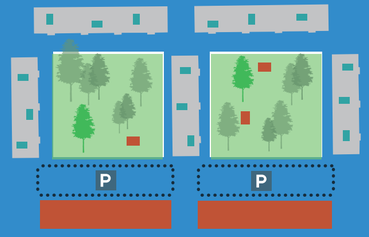
Bussiaseman päällinen pihakansi rakennuksineen Martinlaaksontieltä ostoskeskukselle katsottuna.

KATUPIHAKORTTELI



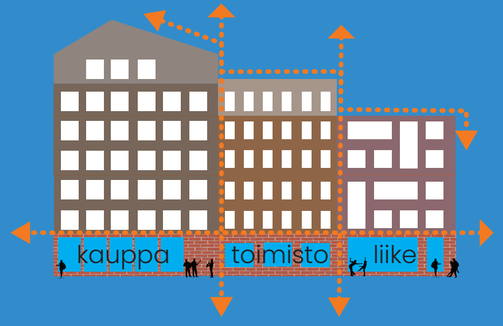
Nykyinen keskusta-alueen korttelirakenne.

U-lamellikorttelit ja laajat maapaikoitusalueet.



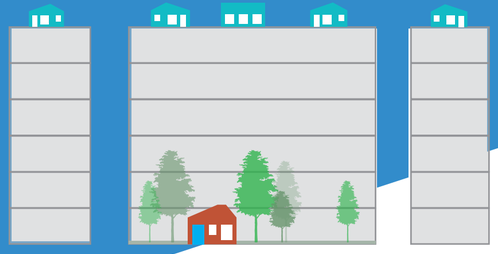
Maapaikoitusalueille rakentaminen luo sisäpihallisen asuinkorttelin.

Korttelissa on vähintään kaksi erikorkuista ja vähintään kaksi erityyppistä rakennusta. Mittakaava on suhteutettu sitä ympäröivien rakennuksien massaan ja sen korkeus on aina matalampi kuin naapurin.



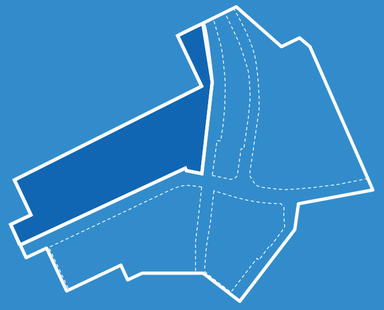
Palveluiden ja liiketilojen lisääminen aktivoittaa katukuvaa.

Katujulkisivut muodostuvat liiketilasta ja muista toiminnoista. Laajaniityntie yhdistyy Martinlaaksonpolun kävelykatuun ja uuden tapahtumakadun toiminta laajenee aukioiden ja torien sarjana liiketilojen levittäytyessä katutilaan.



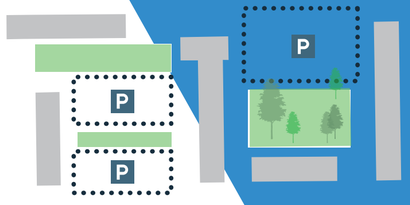
Vanhoihin korttelihin voidaan sijoittaa kevytrakenteisia yhteistiloja pihoille ja katoille.

Elämänkaariasumisen periaatteita voidaan soveltaa olemassa oleviin yhteisöihin mm. sijoittamalla kortteleihin kevytrakenteisia yhteistiloja kuten sauna-, kerho- tai työtiloja.



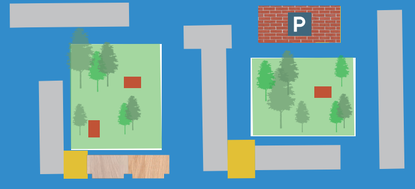
Näkymä Laajaniityntieltä, jossa maapaikoitusalueet on hyödynnetty asuin- ja liikerakennusten käyttöön.

SISÄPIHAKORTTELI



Nykyinen keskusta-alueen korttelirakenne.

U-lamellikorttelit ja
laajat maapaikoitusalueet.

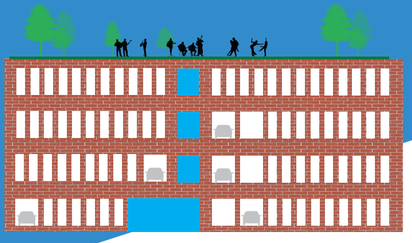


Korttelirakennetta täydennetään elämänkaaritaloilla ja yhteistiloilla.

Maapaikoitusalueille rakennetaan elämänkaaritaloja ja pysäköintialueita muutetaan sisäpihoiksi.

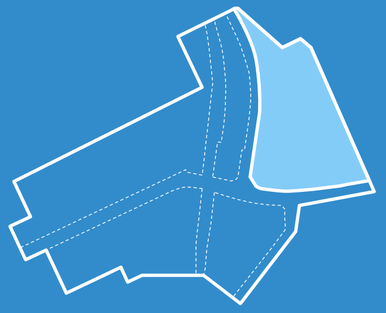
Olemassa olevien kerrostalojen käyttöikää pidennetään laajennuksilla.

Elämänkaariasumisen periaatteita voidaan soveltaa olemassa oleviin rakennuksiin ja yhteisöihin. Rakennusten käyttöikää voidaan pidentää esim. koko julkisivunmittaisella lasitetulla terassiparvekkeella.



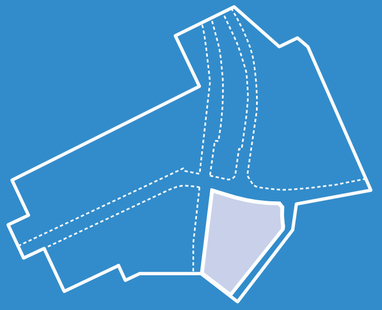
Rakennetaan pysäköintilaitoksia kävelyetäisyydelle täydennysrakentamisesta.

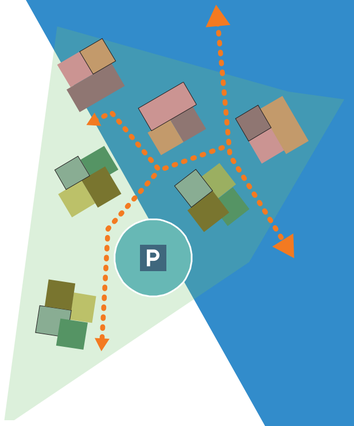
Pysäköintilaitosten monikäyttöisyys tuo mahdollisuuksia tarjota eri toimintoja ja palveluita kodin välittömässä läheisyydessä.



Näkymä olemassa olevan U-korttelin sisäpihalta, johon on maapaikoitusalueelle sijoitettu elämänkaarikerrostalo ja yhteistiloja.

KAUPUNKIPUISTOKORTTELI



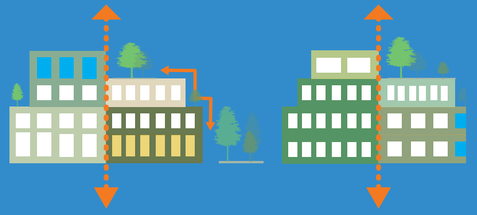


Asemanseudun palvelut laajentuvat Martinlaaksontien eteläpuolelle.

Toiminnot ja uudet kävely-yhteydet sitovat rikkonaista kaupunkirakennetta yhteen tuomalla kaupat ja palvelut myös Martinlaaksontien eteläpuolelle.

Korkeat rakennukset sijoittuvat isojen autoteiden varteen korttelin reunoille.

Asuinalueet nivoutuvat yhteen arkkitehtuurin keinoin. Korttelin pääasiallinen materiaali on puu, tehosteena käytetään muiden osa-alueiden materiaaleja, kuten tiiltä ja pastellinsävyistä väritystä.



Rakennusten mittakaava pienenee korttelialueen sisällä.

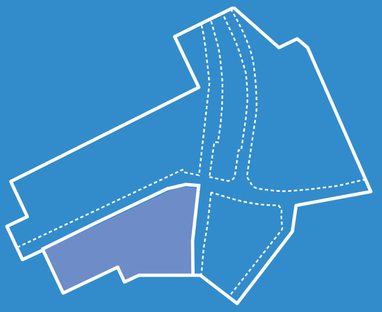
Alueen rakennusten mittakaava on vaihteleva ja rakennukset on sijoitettu niin, että niiden väliin muodostuu kaupunkimaisia aukioita ja vehreitä oleskelutiloja niin maantasossa kuin kattopihoillakin.

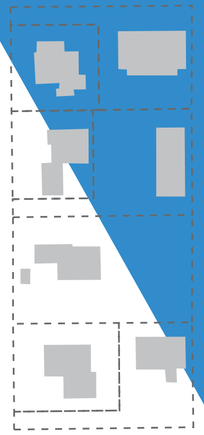
Rakennetaan pysäköintilaitoksia kävelyetäisyydellä palveluista.

Pysäköintilaitosten monikäyttöisyys tuo mahdollisuuksia tarjota eri toimintoja ja palveluita kodin välittömässä läheisyydessä.

Näkymä kaupunkipuistokorttelista, jossa kauppa, palvelut ja asuminen lomittuvat.

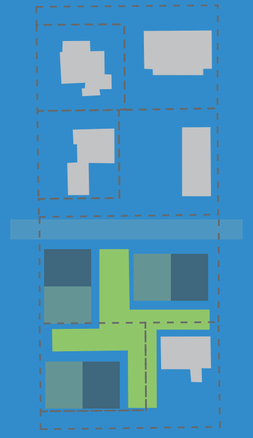
VIHERPIHAKORTTELI





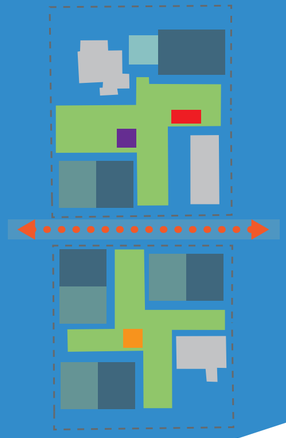
Nykyinen pientaloalueen korttelirakenne.

Pientalokorttelit ja perinteinen yksityinen tonttiomistus, jossa on tyypillisesti yksi talo omalla tontilla.



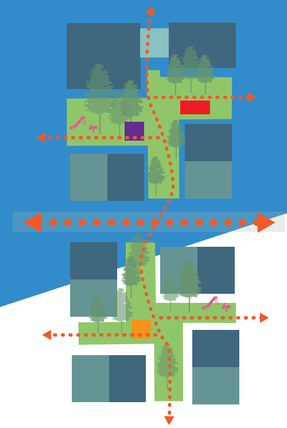
Pieniä tontteja yhdistämällä saadaan luotua sekoittunut korttelirakenne.

Sekoittuneeseen korttelirakenteeseen vaiheittain siirtyminen tarjoaa monipuolisesti eri rakennus- ja asuntotyyppejä elämän eri vaiheisiin.



Korttelista löytyy oman asunnon lisäksi yhteiskäyttöisiä asukastiloja erilaisiin tarpeisiin.

Elämänkaariasuminen ja yhteisöllinen elämä tarjoavat hyötyjä terveydellemme, ympäristöllemme ja kansantaloudelle.



Jokaiseen kortteliin jätetään tilaa lähiluonnolle ja kookkaalle puustolle.

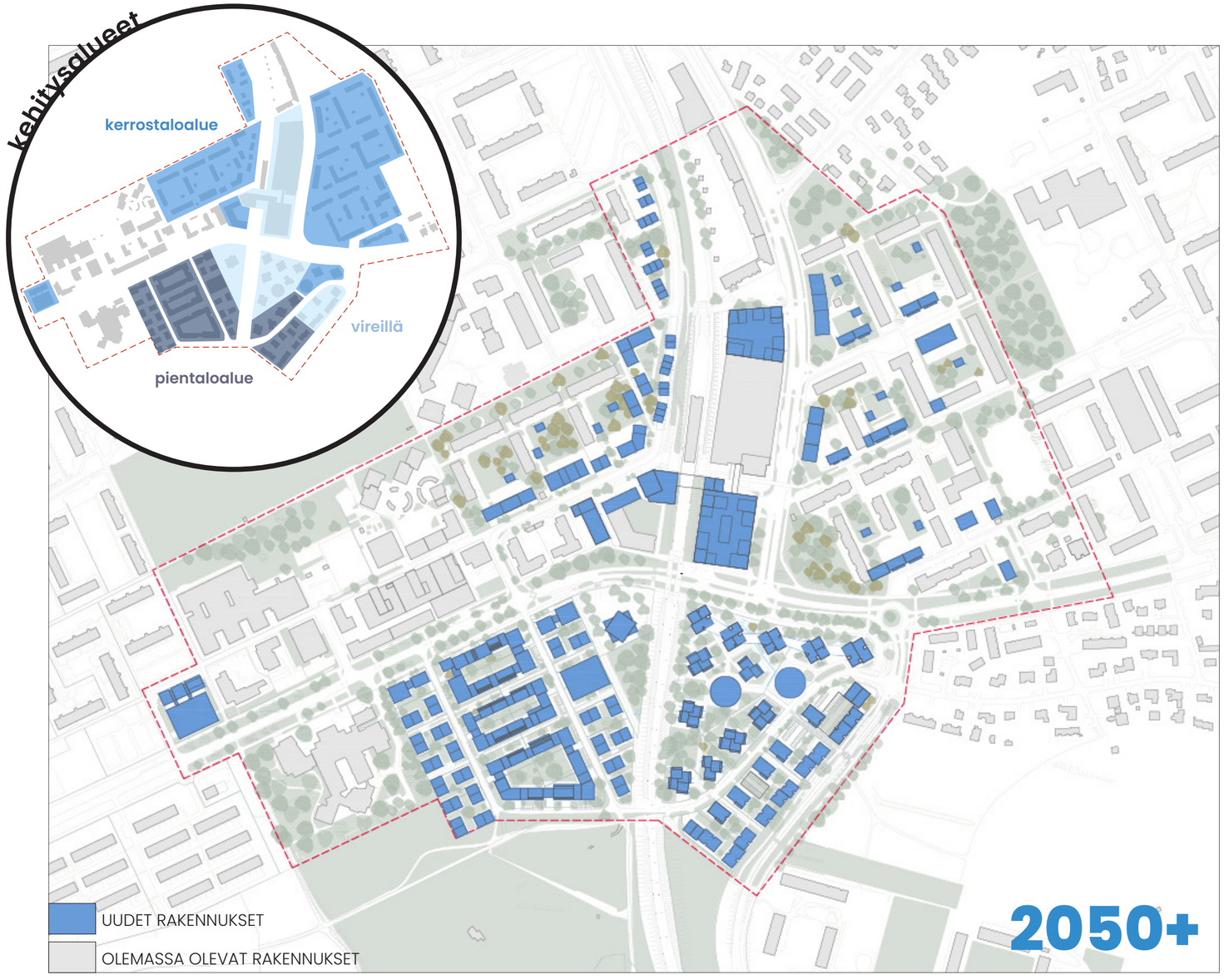
Viherpihakortteleista löytyy hierarkia julkisia ja yksityisiä tiloja ja reittejä.

Viherpihakortteleissa on tilaa lähiluonnolle.

MAINIO MARTSARI VISIO 2050

MAINIO MARTSARI 2050

Kehittetään alueen yleistä viihtyisyyttä, parannetaan liikkuvuutta ja panostetaan palveluihin.



MARTINLAAKSON KESTÄVÄN KESKUSTA

Kaavarungossa on tutkittu kohtuullisen rakentamisen määrä ja laajuutta, jolla saavutettaisiin kestävä kasvu, joka säilyttää Martinlaakson vehreyden ja turvaa palveluiden säilymisen. **Kaavarunko mahdollistaa karkeasti laskettuna 3500 uutta asukasta ja 850 työpaikkaa. Tämä tarkoittaa, että Martinlaakson ennustetusta väestönkasvusta on mahdollista toteuttaa noin 55% vaaditun 90% sijaan yleiskaavan kaupunkikeskustan alueella.**

Kaavarungon täydennysrakentamisen mahdollisuuksista 35 % sijoittuu kaupungin maille tai on kaavoitusohjelmassa olevia hankkeita. Asukkaista suurin osa näkee näiden alueiden kehittämisen tarpeellisena. Erityisesti asema-alueen esteettömyyden ja turvallisuuden lisääminen, torin rakentaminen sekä jalankulkuyhteyksien luominen koetiin tärkeänä.

Martinlaaksontien pohjoispuolen kerrostaloalueen maapaikoitusalueilla on mahdollista toteuttaa 25 % täydennysrakentamisesta. Yksi kolmasosa asukkaista tukee kerrostaloalueen kehittämistä. Mutta nykyiset maapoliittiset linjaukset eivät riittävissä määrin kannusta siirtymään maantasopysäköinnistä rakenteelliseen pysäköintiin. Nykyisessä linjauksessa huomioidaan mm. tontin nykyarvo, purkukustannukset ja arvonnoususta hyvitetään rakenteellisten autopaikkojen kustannukset säilytettävien asuinrakennusten osalta. Jotta tämä insentiivi olisi tarpeeksi suuri asuntoyhtiöille, tulisi rakenteellisen pysäköinnin kustannukset voida vähentää sopimuskorvauksesta.

Osa lähikaupungeista on päätynyt käyttämään sopimuskorvauksia edistääkseen täydennysrakentamista. Tällaisia kannustimia ovat esimerkiksi: *kaavoituksen edistämishyvitys vaikeasti toteutettaville täydennysrakentamisen hankkeille* sekä *ekologiset hyvitykset.*

Vantaan kaupunki on luonut pysäköintiyhtiön edistääkseen täydennysrakentamista, mutta valitettavasti tämän hetkinen toimintamalli soveltuu paremmin uudisrakentamisen alueille. Täydennysraketamisen paikat, kuten Martinlaakson kerrostaloalueen maapaikoituspaikat, jäävät odottamaan suotuisampia kannustimia ja ehtoja edetäkseen. **Ilmeistä on, että tarvitaan kokoelma toimia ja kannustimia, jotta alueen täydennysrakentaminen saataisiin liikkeelle.**

Martinlaaksontien eteläpuoleisella pientaloalueella on mahdollista toteuttaa 40 % täydennysrakentamisesta. Mutta kolmasosa asukkaista vastustaa pientaloalueen kehittämistä. Alueen täydennysrakentaminen ennen vuotta 2050 onkin hyvin epätodennäköistä, sillä suurin osa tonteista on kooltaan pieniä eivätkä sellaisenaan solvellu kaupunkikeskustan rakentamiseen. Pientaloalueen kehittäminen vaatiikin useassa tapauksessa useamman tontin (ja maanomistajan tahtotilan) yhdistämistä, jotta riittävät korttelikoot saavutettaisiin. Pientaloalueen rakentaminen kaipaa myös tarkempaa selvitystä rakennusten kunnosta ja käyttöiästä ja kuinka purkavaa täydennysrakentamista voitaisiin toteuttaa kestävästi.

Vantaan haasteena tulee olemaan kokonaisvaltaisen Mainio Martsari -vision toteuttaminen. Martinlaaksossa kaupungin omistamien maiden kehittäminen on erityisen tärkeää, sillä alueella on huomattava, 45 prosentin vajaus asuntotuotannossa. Tämä vajaus vaikeuttaa asuntomarkkinoiden toimintaa ja väestön muuttoliikkeen hallintaa. Vaikka väestönkasvun ennustetaan hidastuvan, aikuisten ja yksin asuvien määrä kasvaa edelleen tulevina vuosikymmeninä. Tällä on suuri merkitys asuntotuotannon tarpeeseen. Siksi on toivottavaa, että kaavarunkotyössä esiin nostetut muutokset toimintatapoihin ja kannustimiin saadaan käyttöön ennen vuotta 2050.

Martinlaakson asemanseutu etelästä pohjoiseen katsottuna.

Näkymä Laajaniityntieltä, jossa maapaikoitusalueet on hyödynnetty asuin-, palvelu- ja liikerakennusten käyttöön.

Vantaa

015100 MARTINLAAKSON KAAVARUNKOLUONNOS

KAAVASELOSTUKSEN OSA 07 MIELIPITEET

1/3 positiivinen
1/3 negatiivinen
1/3 NIMBY

TIIVISTELMÄ MIELIPITEISTÄ

Syyskuussa 2024 esitetystä Mainio Martsari- kehityskuvasta saatiin runsaasti palautetta ja yhteenottoja. Asukastilaisuuteen osallistui 153 henkilöä, kirjallisia mielipiteitä saapui 90 kappaletta ja kymmenet ottivat yhteyttä puhelimitse.

Asukastilaisuudessa voimakkaimpana äänenä nousi pitkään alueella asuneiden huoli asuinalueen muuttumisesta: sen vehreyden ja väljyyden menettämisestä sekä väestönkavun lieveilmiöistä.

Ilmeistä oli myös, että Martinlaakson kehityskuvassa ei oltu tarpeeksi selkeästi tuotu esille, että kehityskuvassa esitetty rakentaminen alkaa vain maanomistajan aloitteesta. Kaupunki kehittää pelkästään omia maitaan. Laajempi kehityskuva on kuitenkin tarpeen, jotta alue kehittyy visio edellä.

Kirjallisissa mielipiteissä nousivat esiin hyvin samanlaiset huolet, mutta esille tuotiin myös asemanseudun kehityksen tarpeellisuus ja hyviä kehittämisen kohteita kuten juna- ja bussiaseman esteettömyys, tori ja asukastilat. Kirjallisista mielipiteistä voidaan karkeasti sanoa, että 1/3 suhtautui positiivisesti asemanseudun kehittämiseen ja toinen kolmasosa vastusti kehitystä.

VASTINE MIELIPITEISIIN

38 % mielipiteistä koski väestönkasvua, sen sijoittumista ja lieveilmiöitä. Väestönkasvua ja asuinalueiden mahdollista sijoittumista ohjaavat valtakunnalliset suunnittelutavoitteet sekä pääkaupunkiseudun MAL sopimukset. Vantaan yleiskaava määrittää maankäytön toiminnalliset alueet. Yleiskaavassa Martinlaakson asemanseutu on kaupunkikeskustanaluetta, johon väestönkasvu ohjataan. Kaavarunko perustuu näihin tavoitteisiin, mutta huomioitavaa on, että kaavarungossa on esitetty vain 55 % väestöennusteen mukaisesta asuntotuotanto tarpeesta.

40 % mielipiteistä mainitsi huolen asuinalueen muuttumisesta. Kasvavat kaupunkikeskukset väistämättä tiivistyvät. Kaavarungossa ohjataan kasvun luonnetta ja rakentaminen sijoittuu pääasiassa jo rakennetulle maalle, jotta olemassa olevat piha-alueet ja vanhaa puustoa on mahdollista säilyttää. Kaavarungon tavoitteena on vahvistaa Martinlaakson imagoa vehreänä ja viihtyisänä kaupunginosana ja lisätä kasvillisuutta vähintään 10 %.

Väestönkasvun lieveilmiöitä asemakaavoituksessa pyritään vähentämään hyvällä ja laadukkaalla ympäristösuunnittelulla, takaamalla riittävästi palvelukäyttöön soveltuvia tontteja, asuntojakaumalla sekä omistusmuodoilla. Kaavarungossa esitetty kohtuullinen tiivistymisen määrä ja tahti riippuvat maanomistajista.

35 % ilmaisi, etteivät halua rakentaa maantasopaikoitusalueilla tai menettää kodin viereistä parkkipaikkaansa. Kaavarunko alueella kaikki maantasopaikoitusalueet ovat yksityisomistuksessa. Maanomistaja voi päättää jättää nämä rakentamatta.

Vantaa

05.09.2024

186/10.02.03/2024
Asemakaavamuutos
015100 Martinlaakson
kehityskuva

Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 6.8.2024
VD/3929/10.02.04.00/2022

015100 Martinlaakson kehityskuva, OAS

Vantaan asemakaavoitus on laatimassa Martinlaakson asemanseudulle pitkäntähtäimen kehityskuvaa. Kehityskuva on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma. Kehityskuva tehdään kokonaisvaltaisen keskustan kehittämisen tueksi ja sen pohjalta tullaan laatimaan kaavarunko. Kaavarunko tulee määrittämään reunaehdot laadittaville asemakaavamuutoksille ja ohjaamaan uutta rakentamista 2025-2050. Kehityskuva kattaa noin 500 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen Martinlaakson juna-asemalta.

Martinlaakson kehityskuvan tavoitteena on vahvistaa yhdyskuntarakennetta ja kaupunkikuvan eheyttä ja ohjata väestönkasvu asemanseudulle. Martinlaakso on noin 13 500 asukaan kaupunginosa, jonka väestö on kasvanut tasaisesti ja vuonna 2050 alueella odotetaan olevan yli 20 500 asukasta. Väestön kasvuun valmistautuminen tarkoittaa Martinlaakson asemanseudulle karkeasti 350 000 k-m2 lisää rakentamista vuoteen 2050 mennessä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL pitää Martinlaakson asemanseudun suunnittelua ja täydennysrakentamista kannatettavana toimenpiteenä. Erityisesti pysäköintikentän tehokkaampi maankäyttö on kestävien liikkumismuotojen kannalta hyvä asia. Tässä lausunnossaan HSL keskittyy Martinlaakson nykyisin hyvin toimivan bussiterminaalin kehittämissuunnitelmiin ja tuo esiin näkemyksiään siitä.

HSL on osallistunut Martinlaakson bussiterminaalin käynnissä olevaan suunnitteluun ja suunnittelua on tehty hyvässä yhteistyössä kaupungin kanssa. Suunnittelun aikana on tunnistettu, ettei ole löydettävissä helppoa ratkaisua siihen, että terminaali säilyisi yhtä toimivana jatkossakin, jonka takia hyvä yhteistyö terminaalin osalta on tärkeää jatkossakin. Jatkosuunnitteluun valitussa vaihtoehdossa terminaaliin tulee busseilla sisäänajot kahdelta eri suunnalta, mitä HSL pitää toimivuuden kannalta hyvänä asiana. Bussien

05.09.2024 186/10.02.03/2024
Asemakaavamuutos
015100 Martinlaakson
kehityskuva

sähkölataaminen on myös kaiketi mahdollista, koska rakenteesta ei tulle umpinaista. Jatkosuunnittelussa tulee turvallisuusviranomaisilta kuitenkin selvittää reunaehdot mahdolliselle bussien sähkölataamiselle.

Terminaalin pinta-alan kutistuminen ja yläpuolelle rakennettavat kerrokset sekä niille vaadittavat tukirakenteet tuovat merkittävän epävarmuustekijän terminaalin toimivuudelle, mistä HSL on huolissaan. Terminaalit suunnitellaan ajouramallien mukaan jo niin ahtaiksi, ettei ylimääräisiä senttejä enää ole, myös ympäristön kehittämiseen haluttu tila voi jättää ainakin osan terminaalista toimimattomaksi. Nykyisessä liikennesuunnitelmassa esitetään kannattaville pylväille kaavamaiset sijainnit. Pylväiden paikat tulevat tarkentumaan jatkosuunnittelussa, mutta mikäli niitä joudutaan siirtämään tai niiden koko kasvaa siten, että ne tulevat kaventamaan bussien tarvitsemaa tilaa, niin tämä tulee heikentämään terminaalin toimivuutta. Jatkosuunnittelussa tuleekin kiinnittää erityistä huomiota terminaalin toimivuuteen ja ennen suunnitelman lukkoon lyömistä tehdä maastossa koeajoja busseilla, simuloiden ainakin tiukimmat osat terminaalista ja siten varmistaa laiturien ja muun terminaalin toimivuus.

Uusi bussiterminaali ei poista Kivivuorentiellä olevaa lähintä pysäkkiä, vaan sitä tullaan siirtämään lähemmäs – noin 150 metrin päähän – asemasta. Kulkuyhteydet pysäkille tulee olla laadukkaat.

Taksiautojen viemistä pois terminaalista HSL pitää hyvänä, koska on tilatehokkaampaa järjestää niille tilat ylempää. Lisäksi muun liikenteen minimointi terminaalin alueella tekee terminaalissa bussien liikennöinnistä toimintavarmempaa.

Terminaalin valaistukseen, viihtyisyyteen ja erityisesti turvallisuuteen ja sen tunteeseen tulee kiinnittää huomiota, jotta terminaali tullaan kokemaan miellyttäväksi alueeksi. Myös terminaalin estevaikutusta kaupunkiympäristöön tulee minimoida, jotta reitit sen ympäristössä ovat turvalliset, sujuvat ja miellyttävät. Rakentamisen aikaiset toimenpiteet tulee suunnitella hyvissä ajoin yhdessä HSL:n kanssa, jotta alueen bussiliikenne toimii myös rakentamisen aikana.

Autojen ja pyörien liityntäliikenteen osalta jatkosuunnittelussa on syytä huomioida, että yhteydet liityntäpysäköintipaikoille sekä niiltä juna-asemalle ovat sujuvia. Suunnitelmissa esitettyjen pyöräreittien laadun parantaminen lisää pyöräilyn houkuttelevuutta. Tällä hetkellä Martinlaakson asemalla vähäisellä käyttöasteella olevan pyöräpysäköintipaikan turvallisuuden parantaminen todennäköisesti lisäisi juna-asemalle suuntautuvaa pyöräilyä. Suunnitelmassa esitetty liityntäpysäköinnin sijoittuminen aseman välittömään yhteyteen on hyvä.

05.09.2024 186/10.02.03/2024
Asemakaavamuutos
015100 Martinlaakson
kehityskuva

Suunnitelmassa esitetyn mukaisesti, jatkosuunnittelussa on huomioitava, että autojen ja pyörien liityntäpysäköinnin mitoitus on alueen asukasmäärän kasvaessa myös tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittävä. Myös kaupunkipyöräasemalle on varattava riittävästi tilaa.

HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa kestäviin kulkumuotoihin ja erityisesti terminaaliin ja sen välittömään ympäristöön liittyen.

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnitteluinsinööri Janne Markkula ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Teija Visa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

[redacted]
Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 13.9.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

HSY

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 Vantaa

Kannanotto
09.09.2024

775/00.02.022.0220/2024

Asianumero: VD/3929/10.02.04.00/2022

015100, Martinlaakson kestävä keskusta, 17. kaupunginosa Martinlaakso

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan mm. seuraavaa:

”Vantaan kukoistavat kaupunkikeskustat strategian mukaisesti Länsi-Vantaan asemakaavoitus on laatimassa Martinlaakson asemanseudulle pitkäntähtäimen kehityskuvaa. Kehityskuva on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma. Martinlaakso on noin 13 500 asukaan kaupunginosa, jonka väestö on kasvanut tasaisesti ja vuonna 2050 alueella odotetaan olevan yli 20 500 asukasta. Väestön kasvuun valmistautuminen tarkoittaa Martinlaakson asemanseudulle karkeasti 350 000 k-m2 lisää rakentamista vuoteen 2050 mennessä. Kehityskuvassa etsitään täydennysrakentamisen paikkoja ja kehitettäviä alueita, joilla voitaisiin mahdollistaa Martinlaakson kestävä kasvu.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan seuraavaa:

Alueen vesihuolto on rakennettu valmiiksi, tarvittaessa uutta verkostoa rakennetaan täydennysrakentamisen myötä. Nykyisen vesihuoltoverkoston tila- ja saneeraustarpeet, kapasiteetin riittävyys sekä uusien kiinteistöjen liittyminen kehityskuvan tarkastelualueella tulee varmistaa kunnallisteknisten yleissuunnitelmien yhteydessä tehtävissä vesihuollon yleissuunnitelmissa. Mikäli kaupunkikeskuksen ja keskusaukion laajenemissuunnat edellyttävät yleisen vesihuollon siirtoja, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeiden yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa ja suunnitelmat hyväksyttää HSY:llä. Martinlaaksontien radan alituksessa on tunnistettu yleisen vesihuollon siirtotarve.

Lisätietoja antaa alueinsinööri [redacted], etunimi.sukunimi@hsy.fi.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Vesihuolto / Alueverkostot

[redacted]
yksikön päällikkö

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Jakelu Vantaan kaupungin kirjaamo

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

[redacted]

Hei,

Carunalla ei ole sähköverkkoa kaavoitettavalla alueella tai aivan sen lähistöllä, joten emme anna lausuntoa.

Ystävällisin terveisin,

[redacted]
Verkkosuunnittelun päällikkö
Caruna
Upseerinkatu 2, 02600 Espoo
PL 1, 00068 CARUNA

[redacted]
caruna.fi

[redacted]

Vantaan kukoistavat kaupunkikeskustat strategian mukaisesti Länsi-Vantaan asemakaavoitus on laatimassa Martinlaakson asemanseudulle pitkäntähtäimen kehityskuvaa. Kehityskuva tehdään kokonaisvaltaisen keskustan kehittämisen tueksi ja sen pohjalta tullaan laatimaan kaavarunko. Kaavarunko tulee määrittämään reunaehdot laadittaville asemakaavamuutoksille ja ohjaamaan uutta rakentamista 2025-2050.

Lisätietoja:
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.vantaa.fi%2Ffi%2Fkaavoitus%2Fkaavat%2F015100-martinlaakson-kestava-keskusta-kehityskuva&data=05%7C02%7Cno-reply.kirjaamo%40vantaa.fi%7C46f38de3e15449dbef5308dcb6e41954%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C638586338009466279%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=v6zeHemaQM1kCYZH%2FwZ7nzbMVBEUfjq5n64wteYjIQg%3D&reserved=0

[redacted]

Hei

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys jättää liitteenä olevan mielipiteen Martinlaakson kestävä keskusta -kehityskuvasta.

Terveisin

[redacted]

SLL Vantaa

Suomen luonnonsuojeluliitto Vantaa

Vantaan kaupunki 16.9.2024
Kirjaamo

Mielipide 015100 Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuvasta

Suomen Luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys haluaa jättää mielipiteen Martinlaakson kestävä keskusta -kehityskuvasta. Mielipiteessä on hyödynnetty kaavaselostuksen ja kaavakarttojen lisäksi yhdistyksen luonnonsuojeluryhmän 4.9.2024 tekemää maastokatselmusta.

Martinlaakson lisärakentamisesta

Yhdistyksemme on huolissaan täydennysrakentamisen vaikutuksista Martinlaakson asukkaiden lähiluontoon. Myös kaupungin teettämässä kyselyssä martinlaaksolaiset pelkäsivät väljyyden ja vehreyden katoamista. Viihtyisyys vaatii väljyyttä ja luonnonmukaista luontoa. Suunnitelman tavoite lisätä viheralueita 10 prosentilla on hyvä, mutta viheralueiden toteuttaminen pelkästään puistomaisina ja rakennetuilla istutusalueilla ei ole kestävää. Jotta 10 prosentin lisäys olisi uskottava, sen pitäisi sisältää myös hoitamatonta tai vain kevyesti hoidettua kotimaista luontoa kotimaisine kasvilajeineen. Kiveyksellä ympäröidyt ja eritoten korotetut istutusalueet helposti kärsivät sekä kuivuudesta että paikoin tulvimisesta, eikä niiden vaikutus ole maaperää kunnostava ja monimuotoistava. Sama ongelma on kansien ja rakenteiden päälle tehdyissä istutuksissa, joihin esimerkiksi isojen puiden istuttaminen ei ole mahdollista. Ilmaston muuttuessa ja äärevöityessä kuivuuden, kuumuuden ja tulvien haasteet kasvavat.

Rakennetut viheralueet ovat hyvä lisä, mutta eivät korvaa olemassa olevaa luontoa. Lisärakentamista tehtäessä olisi tärkeää säilyttää mahdollisimman paljon alkuperäistä puustoa ja maapohjaa. Tämä lisää asukkaiden terveyttä, tarjoaa viileämpää ja kosteampaa mikroilmastoa, auttaa pitämään yllä maan vesitasapainoa, ehkäisee ravinteiden huuhtoutumista ja lisää resilienssiä ilmastonmuutokseen. Mikäli hoitamaton luonto koetaan jonkun tahon toimesta epäsiistinä, tämä on viestinnällinen haaste, johon olisi hyvä panostaa. Se mikä on haitallista muulle luonnolle, on aina myös haitallista ihmiselle.

Suomen luonnonsuojeluliitto Vantaa

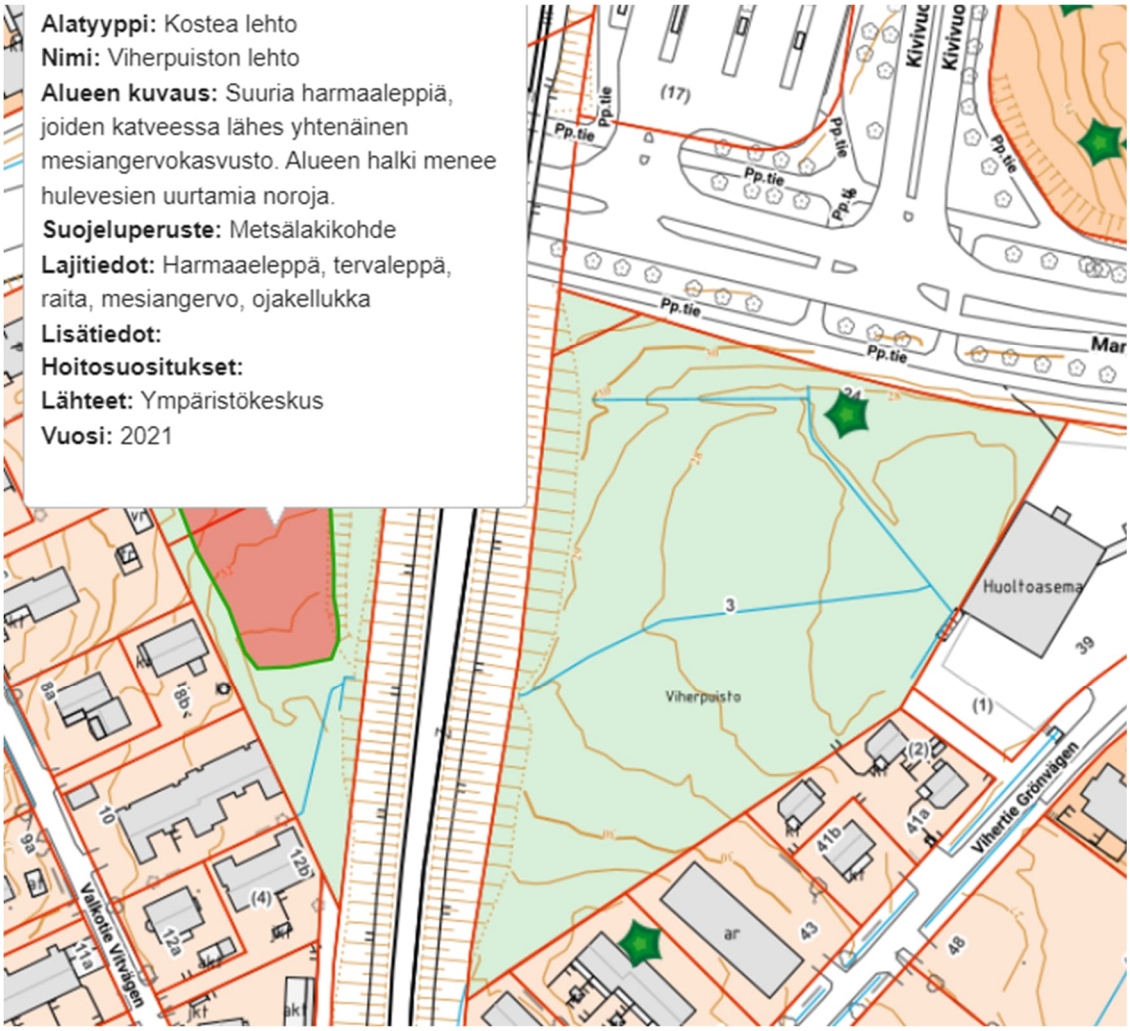
Radan varren metsiköt

Suunnitelmassa on esitetty rakentamista radan varrella oleviin metsiköihin, jotka on ympyröity alla näkyvässä kuvassa sinisellä.

Kuva 1. Pohjakuva lähteestä Martinlaakson kehityskuva OAS 06.08.2024

Yhdistyksemme vastustaa rakentamista näille alueille. Radan länsipuolella olevassa metsikössä on kostea runsasravinteinen lehto, joka on vaarantunut luontotyyppi. Metsässä kasvaa monipuolinen puusto, joka koostuu muun muassa vaahteroista, haavoista, mantsurianjalopähkinöistä, raidoista, lepistä sekä pienistä tammista ja pähkinäpensaista. Luontotyypin edustavuus on kohtalainen, mutta metsällä olisi potentiaalia kasvaa todella hienoksi lehdoksi, jos se jätettäisiin rakentamatta ja alueella suoritettaisiin vieraslajitorjuntaa. Hulevesinoroissa kasvaa runsaasti jättipalsamia.

Lehto on tärkeä kosteuden säilyttäjänä sekä hulevesien imeytysalueena ja puhdistajana. Lehto on myös metsälakikohde, vaikka metsälaki ei velvoitakaan asemakaava-alueella. Yhdistyksemme näkee kuitenkin, ettei meillä ole lehtoja haaskattavaksi ja lehdon tilaa ja ekologisia yhteyksiä pitäisi enemminkin kehittää ja ennallistaa, kuin pitää niiden heikentynyttä nykytilaa perusteena hakkuulle ja rakentamiselle. Hyväkuntoinen, vehreä ja viileä lehto toimisi asukkaiden virkistysalueena ja lisäisi alueen vetovoimaa.



Kuva 2. Vantaan karttapalvelu. Viherpuiston lehto.

Radan itäpuolella olevalla metsällä ei ole samanlaista luontotyyppiarvoa kuin lehdolla, mutta se on korkeaa kosteahkoa sekametsää, jossa on muun muassa isoja haapoja. Radan varren metsät voisi yhdistää radan ali menevällä alikululla yhtenäiseksi viheralueeksi ja tehdä niihin kulkureitit. Näin Martinlaakso onnistuisi säilyttämään kaupunkikuvassaan luonnontilaista luontoa ja asukkaiden lähimetsän.

Ystävällisin terveisin

[redacted]

SLL Vantaa, hallituksen jäsen

Hyväksyjät

[redacted]

SLL Vantaa, puheenjohtaja

[redacted]

SLL Vantaa, varapuheenjohtaja

Vantaan kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@vantaa.fi

Vireilletuloilmoitus 6.8.2024, VD/3929/10.02.04.00/2022

Finavia Oyj:n mielipide Martinlaakson kehityskuvan nro 015100 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, Vantaa

Vantaan kaupunki on asettanut nähtäville Martinlaakson kehityskuvan nro 015100 osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Suunnitelmaa koskevat mielipiteet on pyydetty toimittamaan 17.9.2024 mennessä.

Martinlaakson kehityskuvan tarkoituksena on määrittää suuntaviivat alueen asemakaavoitusta varten. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman perusteella Martinlaakson nykyinen noin 13 500 asukkaan kaupunginosa kasvaa noin 7 000 uudella asukkaalla vuoteen 2050 mennessä. Kasvu ohjataan nykyisen juna-aseman läheisyyteen.

Martinlaakson alue sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman rinnakkaisten kiitoteiden välissä siten, että se on kiitotien 1 jatkeella noin 5,6 km etäisyydellä kiitotien päästä. Martinlaakson kehittämisen keskuspisteenä oleva juna-asema sijaitsee noin 300 m kiitotien 1 jatkeen pohjoispuolella. Sijainnin vuoksi Martinlaakson alueella lentokonemelua on erityisesti itä- ja pohjoispuoleisten tuulten tilanteissa, jolloin laskeutumiset tapahtuvat Espoon suunnasta (kiitotiesuunta 04). 04-suunnan laskeutumiset tapahtuvat ensisijaisesti kiitotielle 04L (kiitotie 3), mutta liikennetilanteen edellyttäessä myös kiitotielle 04R (kiitotie 1). Vuosien 2019–2023 keskiarvona Helsinki-Vantaan lentoaseman laskeutumisista 7 % eli keskimäärin 13 laskeutumista päivittäin tapahtui kiitotielle 04R. Laskeutuvan lentoliikenteen määrä Martinlaaksossa moninkertaistuu itä- ja pohjoistuulien aikana, joita on pitkän ajan keskiarvona noin kolmasosana vuoden päivistä. Tällöin rinnakkaisille kiitoteille laskeutuu nykytilanteessa yhteensä noin 200–250 konetta vuorokaudessa ja liikenteen kasvaessa määrä lisääntyy. Helsinki-Vantaan lentoasemalla yleisimmän tuulitilanteen aikana tuulee

lännestä-etelästä ja silloin lentoonlähdöt tapahtuvat hyvin läheltä Martinlaakson aluetta ensisijaisesti kiitotieltä 3 (22R) lounaaseen suuntautuen. Lentoaseman vilkkaan liikenteen tunteina, erityisesti aamulla ja iltapäivällä, lentoonlähtöihin käytetään usein molempia kiitoteitä 1 ja 3, jolloin lähteviä lentokoneita nousee Martinlaakson alueen molemmin puolin.

Martinlaakson kehityskuvan aluerajaus on laadittu siten, että Vantaan yleiskaavassa esitetty Helsinki-Vantaan lentoaseman uuden verhokäyrän L_{den} 55 dB ylittävä lentokonemelualue ulottuu alueelle pieneltä osin alueen pohjois- ja kaakkoisreunassa. Valtaosa kaava-alueesta ei ulotu L_{den} 55 dB ylittävälle lentokonemelun alueelle, mutta kaava-alue sijaitsee melualueen rajauksen välittömässä läheisyydessä. Suunnittelualueen pohjoispuolella laskeutumiskiitotien 04L lentokonemelualue sivuaa aluetta ja alueen itäpuolella laskeutumiskiitotien 04R melualue, jolloin Martinlaakson alue jää kiitoteiden melualueiden väliin muodostuvaan kainaloon. Vaikka suunnittelualue sijaitsee pääsääntöisesti laskennallisesti määritetyn L_{den} 55 dB alittavalla alueella, melutaso alueella on hyvin lähellä L_{den} 55 dB ja tämän vuoksi lentokonemelua havaitaan alueella säännöllisesti ja väistämättä ja se on jatkossakin osa alueen asukkaiden arkea.

Martinlaakson kehityskuvan suunnittelualue on Vantaan yleiskaavassa esitetyllä lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeellä, jonka mukaan asuinrakennusten ja muiden melulle herkkien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden lentoliikenteen melua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Ääneneristävyys on rakennuksissa riittävä silloin kun asuntojen ovet ja ikkunat ovat kiinni, mutta lämpimien kesäkausien aikana asukkaat kokevat meluhaitat paljon konkreettisemmin viilentäessä asuntojaan. Tämän vuoksi uusien asuinrakennusten osalta on kiinnitettävä huomiota myös asuntojen viilentämismahdollisuuksiin siten, että riittävä ääneneristävyys lentokonemelua vastaan säilyy.

Finavia muistuttaa, että Martinlaakson nykyinen tilanne, jossa alueen laskeutuvaa liikennettä ja sen aiheuttamaa melua on huomattavasti vähemmän verrattuna vuosituhannen alun tilanteeseen, on seurausta kiitotien 3 käyttöönoton mahdollistamista kiitoteiden käyttötavoista ja niiden perusteella suunnitelluista lentoreiteistä. Lentokonemelun kannalta on ollut järkevää sijoittaa mahdollisimman paljon liikenteen volyymistä kiitotielle 3 ja kiitotien 2 pohjoispuolelle. Tästä huolimatta kiitotie 1 on hyvin tärkeä osa lentoaseman liikenteen järjestämisen kokonaisuutta esimerkiksi tilanteissa, joissa liikenteen määrä

edellyttää rinnakkaisten kiitoteiden käyttöä tai kun lähtevän koneen paino edellyttää pitkää kiitotietä.

Finavia toteaa, että Martinlaakson alue on jo nykyisellään tiheimmin asuttu suuri asutuskeskittymä, joka sijaitsee kiitotien jatkeella hyvin lähellä lentoasemaa. Finavia esittää vakavan huolensa kaupunginosan merkittävästä täydennysrakentamisesta ja katsoo, että asukasmäärän voimakas lisääntyminen alueella voi asettaa merkittävän uhan maan tärkeimmän lentoaseman kehittämiselle. Jo nykytilanteessa alueelta tulee säännöllisesti melua koskevia valituksia ja uusien asukkaiden määrän kasvu voi lisätä merkittävästi riskiä meluvalitusten ja niiden myötä lentoaseman toimintaa koskevien muutosvaatimusten lisääntymiseksi. Edellä mainituin perustein Finavia katsoo, että Martinlaakson asuinalueen mittava täydennysrakentaminen on ristiriidassa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa asetettuun tavoitteeseen nähden, jossa edellytetään kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien lentoasemien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen.

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija [redacted]

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

[redacted]
ympäristöasiantuntija

Tiedoksi

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Y:\Kaavoitus\EFHK\Vantaa\Martinlaakson_kehityskuva_015100\OAS\Vantaa_Martinlaakson_kehityskuva_015100_oas_Finavian_mielipide_17092024.docx

17 - Martinlaakso - 015100

tiistai 6. elokuuta 2024 14:31

VE:	16.9.2024	**VES:**	17.9.2024	**KAUPUNGILLE:**	17.9.2024

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: Osallisten kuuleminen / Mielipiteiden kuuleminen

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 015100

Kaupunginosa 17, Martinlaakso

Kohdealue Martinlaakson kehityskuva

Sähköverkko

Ei huomauttamista.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy antaa kohdennetut mielipiteet verkon tarpeiden osalta aikanaan alueen asemakaavahankkeissa.

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. Kaukolämpöputkien ajantasainen sijainti löytyy Vantaan kaupungin yhdistelmäjohtokartalta.

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 Tero Kortesmäki, puh. 050-4633508.

Kunnioittavasti

VANTAAN ENERGIA OY

[redacted]

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

[redacted]

LIITTEET

Vantaa

PVM: 17.09.2024

DNRO: VKM/140/2024

MIELIPIDE

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Vantaan kaupungin kirjaamo
Asemakaavoitus
Annakaisa Haanpää
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

Viite:	**Mielipiteiden kuuleminen 6.8.2024**
Asia:	**MARTINLAAKSON KEHITYSKUVA NRO 015100, MAINIO MARTSARI, OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA**
Sijainti:	**Kehityskuva kattaa noin 500 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen Martinlaakson juna-asemalta. Martinlaakso 17**

Vantaan kaupunkisuunnittelu on asettanut nähtäville Mainio Martsari Martinlaakson kehityskuvan nro 015100 osallistumis- ja arviointisuunnitelman maankäyttö- ja rakennuslain 62 § mukaisesti mielipiteiden kuulemista varten. Kehityskuvan tavoitteena on vahvistaa yhdyskuntarakennetta ja kaupunkikuvan eheyttä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti ja ohjata väestönkasvu asemanseudulle. Kehityskuvassa etsitään täydennysrakentamisen paikkoja ja kehitettäviä alueita. Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Suunnittelualueella on tehty rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyviä selvityksiä vuoteen 1999 asti. Ainoastaan omakotitalojen nuorempaa kerrostumaa (1980-1990-lukujen omakotitalot) ei ole vielä tutkittu. Rakennetun kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta kaavarunkotyön yhteydessä tulee tutkia myös tähän rakennusryhmään kuuluvien rakennusten kulttuurihistorialliset arvot. Jos rakennuksissa todetaan riittävästi kulttuurihistoriallisia arvoja suojeluperusteiksi, tulee kaavarunkoon merkitä kyseiset rakennukset suojeltavina kohteina.

Aikaisemmissa rakennusinventoinneissa suunnittelualueelta arvokkaaksi kohteeksi on nostettu Martinlaakson lukio, joka on suojeltu vuonna 2015 voimaan tulleessa asemakaavassa. Rakennuksen suojeluperusteiden säilyminen tulee turvata myös tulevaisuuden kaavoitusratkaisuissa. Rakennus tulee merkitä kaavarunkoon suojeltavana kohteena.

Kehityskuva-alueen lounaisnurkassa kulttuuritalo Martinuksen vieressä sijaitsee kaupungin muinaisesta historiasta kertova kivikautinen asuinpaikka Kauppaoppilaitoksen tontti (mj.

rek. tunnus 92010040). Paikalla on suoritettu arkeologisia kaivauksia kulttuuritalon rakentamisen yhteydessä. Kulttuuritalo Martinuksen ympäristössä olisi hyvä mahdollisuus tuoda julkiseen kaupnkitilaan esille Vantaan kivikautista menneisyyttä ja kerroksellisuutta taiteen tai muiden keinojen avulla.

[redacted]

Museopalveluiden päällikkö

[redacted]

Arkeologi

Tiedoksi: Uudenmaan ELY-keskus
Museovirasto

Mainio Martsari kehityskuva 001510

Kannatamme Martinlaakson keskustan kaavoituksen jatkamista 6.8.2024 julkaistun kehityskuvan nro 001510 mukaisesti.

Kehityskuvassa on 3 osaa ja 144 sivua plus liitteet.
Kaupungin kaava-yksikkö, työryhmät ja Ramboll ovat tehneet arvokasta ja hyvää työtä.
Ensimmäistä kertaa vuosikymmeniin Martinlaakson koko keskustan alue on suunniteltu lain edellyttämällä tavalla ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja muutenkin.

Kehityskuvassa on myös huomioitu asukkaiden palaute ja mielipiteet.

Lukuisat yli 10-kerroksiset tornit katosivat kuvasta kokonaan. Yhtään uutta ei tule kahden jo olemassa olevan lisäksi.

Korkeimmat kerrostalot ovat pientalojen pohjoispuolella.
Pihat eivät pimene ja aurinkoa paistaa kasvustoille.

Ruuhkaa ei tule, tulee uusi asema-terminaali ja autot ajetaan pysäköintitaloihin ja näin saadaan tilaa rakentamiseen purkamatta vanhoja rakennuksia.

Palvelut ja infra paranevat. Kasvu tuo lisää asiakkaita ja maksajia.
Vihertielle asennetaan jo uusia vesiputkia, viemäreitä ja valokuituja sekä rakennetaan jalkakäytäviä.

Kehityskuvan mukaisesti rakennettaessa asuntojen arvo ei laske vaan nousee.

Pientalot pihoineen ja puineen säilyvät tai tontteja voidaan joustavasti rakentaa.
Vaikka asia on kehityskuvassa jo kerrottu on keskustelutilaisuudessa saadun palautteen perusteella syytä korostaa, ettei tonttien pakkolunastus ole vaihtoehto, vaan kehityskuva asettaa raamit sekä tontin omistajalle että rakennusliikkeille ja ne voivat yhdessä päättää haluavatko rakentaa vai jättää tontin ennalleen.

Myös tontin arvo nousee.
Kehityskuvasta näkee jo nyt karkeasti rakennusoikeuden. Kunkin tontin rakennusoikeutta ja maksimi-korkeutta olisi hyvä vielä tarkentaa kehityskuvan periaatteiden mukaisesti. Tällöin on selvää mitä alueella ja omalle tontille voi rakentaa, mikä mahdollistaa rakennuskannan ylläpidon sekä tonttien pitkäjännitteisen taloudellisen suunnittelun.

Noin viiden tuhannen asukkaan lisäys keskustaan on noin miljardin euron projekti. Toivomme että yli prosentti investoinnista käytetään viheralueisiin, istutuksiin, taiteeseen sekä siivoukseen ja ylläpitoon yli promille vuosittain.
Kehityskuva on erinomainen perusta alueen arkkitehtuuri-kilpailulle jonka toivomme toteutuvan.

Suhdanteet, syntyvyys ja muutto maan sisältä ja ulkomailta vaihtelevat.

Rakentamiseen saattaa tulla pitkiäkin taukoja. Siksi rakentaminen kannattaa ja tulee aloittaa asemalta ja jatkaa rakentamista asemasta poispäin. Näin viherreitit, liikennejärjestelyt, pysäköintitalot ja palvelut valmistuvat oikeassa järjestyksessä.

Kun kehityskuva on valtuuston hyväksymä ja sitova, toivottavasti vuonna 2025, se asettaa raamit asamakaavoitukselle aina vuosisadan loppupuolelle asti.

Martsarista ei tule Myrtsiä.
Martsarista tulee mainio.

Vantaalla 11.9.2024

[redacted]

As Oy Martinkukko hall. pj

[redacted]

17 valtakirjaa (toimitettu kirjaamoon aiemmin)

[redacted]

Keskustassa pitää olla riittävän isto ASUKASTILA, (esim. Helsingissä Kinapori, Kamppi) joka mahdollistaa kaikenlaisen harrastamisen, edullisesti. Nyt Vantaalla niitä ei ole ollenkaan. Käydään Helsingin puolella.
Samassa tilassa pitää olla Vantaan Info, kahvila jota voisivat pitää esim erityisryhmät. Yksityisesti varattavissa ole tila esim. kokoustamiseen. Esteettömyys tärkeä, turvallinen. Kivijalassa poliisin toimisto josta voi hakea passin, kuvallisen henkilöllisyystodistuksen. Kirjasto ja terveysasema helposti saavutettavissa.
Kunnolliset ja turvalliset pyörätelineet. Pyöränhuolto piste jossa huoltaa ja pestä pyörää itse. Paikalla myös pyörähuoltohenkilö jos ei halua tehdä itse.
Kivijalkakaupoissa monipuolista tarjottavaa esim leipomo-kahvila. Mahdollisesti joku POP-UP tila esim joulun/pääsiäisen aikaan, jota Finlayson, Senior Shop voisivat käyttää, tämän tyyppistä.
Monipuolinen kauppahalli. Ulkona seurustelupaikkoja. Penkkejä istuskeluun. Esiintymislava, SpeakersCorner. Suojaisa bussin odotustila.
Istutuksia, puita, pensaita, kukka-asetelmia. Paikka mistä voi noutaa/viedä henkilön esteettömästi asemalle (junaan).
Taksiasema helposti tavoitettavissa.
[redacted]

[redacted]

Hei,

Tiivis rakentaminen ei mielestäni ole ongelma, kunhan se toteutetaan kauniisti. Huolenaiheenani on, että asemakaavassa mahdollistetaan rakennusyhtiöille asuinrakennusten suhteen halpa bulkkirakentaminen, ja lopputuloksena tästä on harmaanruskeaa rumaa laatikkoa kuten esimerkiksi Jätkäsaaressa, Kalasatamassa, Kivistössä ja Keski-Pasilassa. Jos asemakaavaan ei määrätä rakennusten julkisivuille tiettyjä ehtoja, menevät rakennusyhtiöt halvimman mahdollisen kautta. Kaupunkikuvaa tulee ajatella satojen vuosien ajanjaksoilla, ja ymmärtää että kaunis rakentaminen on erittäin suuri vetovoimatekijä kuten voimme huomata Helsingin arvoalueilta tai Vantaan Kartanonkoskelta jotka ovat kaikki universaalisti kauniiksi todettuja.

Mikä tekee rakennuksista kauniita? Harjakatot, korkeat sokkelit, kaarevat ja holvimaiset muodot, pylväät ja pylväänkaltaiset koristeet, ristikkoikkunat, ja erkkerit.
Mikä tekee rakennuksista rumia? Monotonisuus, minimalismi, tasakattoisuus, haulikolla ammutut epäsäännölliset ikkunat, levoton muotokieli, epäharmonisuus.

Muutaman prosentin kalliimmat rakennukset kauniiden julkisivujen myötä kauniimman ympäristön aikaansaamiseksi on täysin hyväksyttävää. Dystooppisen laatikkomaiseman rakentaminen muutaman prosentin säästön takia on lyhytnäköistä. Ainoa tapa ehkäistä ruma laatikkorakentaminen on tehdä kauniiksi tekevistä ominaisuuksista pakollisia ehtoja asemakaavaan, ja asiaa voi jo ohjata siihen suuntaan nyt kehityskuvavaiheessa.

Toinen huolenaiheeni on arkkitehtuurikilpailun avulla toteutettava asemanseudun bussiterminaali- ja palvelukeskus. Jostain syystä suomalaisessa virkamieskunnassa järjestään vastaavia kilpailuja voittaa järkyttävän rumat bunkkerit, kuten Kivistössä kauppakeskus Kivis tai Elielinaukiolle kaavailtu "Klyyga". Tosin Elielinaukiolle esitetyt vaihtoehdot olivat kaikki todella rumia. Muita kamalia viimeaikoina valmistuneita tai suunnitteilla olevia isoja rakennuksia ovat esimerkiksi Pasilan Tripla, Kirkkonummen uusi kirjasto, Helsingin Tanssin talo, Keskon pääkonttori Kalasatamassa, OP-konsernin pääkonttori Vallilassa, Kalasataman uusi vihreä päiväkoti, Tikkurilan kirkko, Kalasataman aaltopellistä tehdyt hökkelitornit ja Pasilan uusi 32 kerroksinen JKMM-arkkitehtien tornitalo. Hyvänä nyrkkisääntönä rakennuksista joita tulisi välttää on katsoa JKMM-arkkitehtien referenssikatalogia ja pysyä kyseisestä tyylistä ja koko firmasta mahdollisimman kaukana.

Kauniista isosta rakentamisesta voitte ottaa esimerkkiä Helsingin Stockmannin tavaratalosta, Chicagon kirjastosta tai Cultural Centeristä ja Erottajan paloasemasta. Aivan erinomainen paikka josta katsoa yleisesti mallia millaista kaupunkia ihmiset haluavat ympäristöönsä on sosiaalisen median kanavista kuten Facebookista ja Instagramista löytyvä Arkkitehtuurikapina.

Hinnan lisäksi muita huonoja argumentteja ajamaani kaunista rakentamista vastaan on "arkkitehtuurin kerroksellisuus", kuulemma on syntiä rakentaa klassiseen tyyliin kauniisti koska se ei olisi jollain tavalla aitoa ja kuvastaisi ajan henkeä. Halutaanko, että tulevaisuuden sukupolvet siis tuntevat meidät 2000-luvun alussa eläneet ruman rakentamisen ihmisinä? Kummallinen toive.
Kolmas surkea argumentti on että uusien rakennusten pitäisi sopia ympäristöönsä, ja tätä argumenttia siis sovelletaan vain jos ympäristö on valmiiksi rumaa. Kun kerran Martinlaaksossa on 1970-luvulla rakennettuja neuvostohenkisiä betonibunkkereita, tulee tätä surkeaa argumenttia käyttävien ihmisten mielestä uusienkin rakennusten olla rumia betonibunkkereita ja ruman ympäristön ongelmaa sysätään taas vuosisadaksi eteenpäin kunnes rakennukset ovat purkukunnossa ja on taas mahdollista rakentaa tilalle kaunista. Kyseistä "ympäristöön sopivuuden" argumenttia ei tosin ruman rakentamisen ystävät halua käyttää kun ympäristö on valmiiksi kaunista, ja mikään ei kuulemma estä rakentamasta edellämainittua bunkkeri-Klyygaa kauniin rautatieaseman viereen, tai tekemästä rautatieaseman uudesta hotellista ruman monotonista ja pelkistettyä, tai rakentamasta upean Kansallismuseon taakse valkoista lentävää lautasta.

Tehdään Martinlaaksosta kaunis ja elegantti asuinympäristö kauniiden julkisivujen myötä, jooko?

Ystävällisin terveisin,

[redacted]

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaa 10.9.2024

Mielipide Martinlaakson kestävä keskusta – kaavatyö numero 015100

6.8.2024 julkisaatetun kaavaluonnoksen perusteiden arviointia:

Kaavaluonnoksen perusteiksi on mainittu v.2022 järjestetty asukaskysely ja kolme järjestettyä tilaisuutta, joilla kartoitettiin asukkaiden mielipiteitä Martinlaakson lähiön yleisilmeen muuttamista viihtyisämpään muotoon.

Kuten tiedossa on Martinlaakson lähiö käsittää kaksi toisistaan täysin asumukseltaan eroavaa asuinaluetta. Martinlaaksontie jakaa lähiön tien pohjoispuoliseen kaupunkimaiseen kerrostalojen asuinalueeseen ja tien eteläpuoliseen pientaloalueeseen. Olen täysin samaa mieltä siitä, että nykyisen Martinlaakson terveyskeskuksen, kirjaston ja aseman seutua tulisi uudistaa tekemällä siitä asukkaille viihtyisämmän sekä turvallisemman alueen asua. Aseman seudun rakennuskanta on päässyt/päästetty pahasti rapistumaan ja esim. v.2000 tienoilla tehdyt korjaukset terveyskeskus – kirjastokiinteistölle suoritettiin halvalla ja huonosti.

En henkilökohtaisesti vastannut v.2022 kyselyyn, koska en tuolloin ymmärtänyt vastausten pohjalta ohjattavan koko Martinlaakosn alueen kehityskuvaa. Nyt 6.8.2024 julkitulleen kaavaluonnoksen laajuus on yllättänyt ja järkyttänyt minua ja uskon myös muita Martinlaaksontien eteläpuolista asujaimistoa.

Mielipiteeni kaavaluonnoksesta:

Nyt esitetty kaavaluonnos kohtelee pientaloalueen asukkaita järkyttävän välinpitämättömästi ajattelematta mitä jo pelkästään luonnoksen olemassaolo aiheuttaa asuntojen jälleenmyynti-mahdollisuuksille ja niiden arvolle.

Kyseisellä alueella asuu 114 perhekuntaa, jotka omistavat kyseiset tontit ja asunnot. Asuntokanta on osin jo vanhempaa pääasiassa 1970-luvulla rakennettua, mutta joukossa on myös uudempaa v. 2000 puolella rakennettuja asuntoja, joita ei millään standardilla voida pitää jo vanhetuneena. Kaikki alueen taloyhtiöt ovat pitäneet hyvää huolta asunnoistaan. Taloyhtiöt ovat tehneet mm. putkiremontteja, jokunen on siirtynyt maalämpöön ja talojen ulkonäköä on pyritty pitämään kunnossa. Asuntojen pinta-alat ovat suuria, koska ne on aikoinaan suunniteltu perheasunnoiksi. Nykyään asuntokohtainen asukasmäärä on laskenut, mutta viime vuosina nuorten perheiden kiinnostus alueen asuntoihin on taas kasvanut juuri niiden koon, sijainnin ja palveluiden saatavuuden houkuttelemina.

Esitän mielipiteenääni, että Vantaan kaupunki aiheuttaa tämän alueen asukkaille suurta haittaa ja mielipahaa mikäli ko. kaavaluonnos toteutetaan tässä muodossaan. En usko, että Vantaan asiasta päättävät tahot, eikä edes Helsingin Seudun Yhteistyökokouksen edustajat ole päätöksia tehdessään ajatelleet sitä, että suunnittelun alle tulevien alueiden asukkaat melkeinpä pakotetaan myymään tonttinsa ja jättämään kotinsa näiden kaavamuutosten toteensaattamiseksi.

Vaadin, että kaavasuunnitelmaa numero 015100 harkitaan uudelleen ja sen laajuutta pienennetään siten, että Martinlaaksontien eteläpuoleinen pientaloalue, käsittäen Vihertien ja Valkotien asujaimiston, jätetään kokonaan pois kaavasuunnitelmista.

Ystävällisin terveisin

[redacted]

[redacted]

Suunnitelma on Vantaalle tyypilliseen tapaan laadittu, missä esitetään miten väestöä tulee alueelle lisää tuhansittain ja siksi tulisi rakentaa asuntojakin. Annetaan mielikuva että näin vain tulee tapahtumaan ja ettei ole muita vaihtoehtoja. Tilanne on rinnastettavissa "muna vai kana" -ongelmaan. Asukkaitahan ei alueelle merkittävästi tule lisää jos ei uusia kerrostaloja rakenneta. Mutta jos asuntoja rakennetaan lisää, tulee jollakin aikavälillä asukkaita kyllä, mutta ei tosiaan heti.

Tässä välissä voidaan pohtia minkälaisia asukkaita tulee, mutta palataan tähän myöhemmin.

Huomioida täytyy myös vieressä sijaitsevan Myyrmäen kehittyminen, sillä Myyrmäessä rikollisuus on lisääntynyt viime vuosina huomattavan paljon. Samanlaista kehitystä on nähtävissä myös Martinlaaksossa. Suunnitelmassa annetaan aurinkoinen kuva Martinlaaksosta, todellisuus on silti aika erilaista.

Myyrmäessä on suunnitelmissa Isomyyrin purkaminen huonokuntoisena. Todellisuudessa rakennus on kohtuullisen hyvässä kunnossa, mitään varsinaisia rakenteellisia vikoja rakennuksessa ei ole. Ainoa asia on että huoltoa ja kunnossapitoa on törkeästi laiminlyöty, eikä kaupunki ole puuttunut siihen asiaan mitenkään. Päinvastoin, kaupunki on pikemminkin lyöttäytynyt katutaidetta/sotkua ja rikollisuutta ihannoivien ja edistävien "Myyr York" -hömpötystä kannattavien tahojen kanssa yhteen.

Isomyyrissä on tällä hetkellä liiketoimintaa ja lisääkin tulisi varmasti, jos yrittäjillä olisi varmuutta siitä että toiminnan on mahdollista jatkua eikä tarvitse olla pelkoa perseessä että lähtee liiketilat alta. Tilalle on kaavailtu lähinnä asuntoja sekä joitakin (kalliita) liiketiloja. Rakennuksessa toimii myös eri järjestöjä, yhdistyksiä ja Vantaan kaupungillakin on toimintaa siellä.

Jos tässä verrataan Martinlaaksoa Myyrmäkeen, niin Martinlaakso on tällä hetkellä Myyrmäkeä viihtyisämpi asuinalueena. Hyvinä puolina on vehreys ja se ettei Martinlaaksoa ole vielä rakennettu liian tiiviisti, vaikka niin nyt suunnitellaankin tehtävän. Muutamia ylilyöntejä ollaan kyllä jo tehty uudisrakentamisen kanssa, kun osa uusista taloista on niin lähekkäin toisiaan, että yhden talon ikkunasta näkee suoraan sisään toisen talon asuntoon.

Ei se näin voi olla, että kotonakaan ei enää ole minkäänlaista yksityisyyttä, vaan jotkut joutuvat elämään "näyteikkunassa" kun viereisessä talossa tirkistellään. Martinlaaksoa ollaan myös kehittämässä lähiöksi mihin mennään vain nukkumaan, mutta minkäänlaisia kunnollisia toimitiloja alueella ei ole yrityskeskittymää varten. Länsi-Vantaalla suuri osa yrityksistä on Petikossa, Vantaankosken aseman läheisyydessä ja Rajatorpantiellä on muutama.

Myyrmäen ja Martinlaakson ongelmina ovat sellaisten tilojen puute jotka houkuttelisivat pienyrittäjiä ja isompia yrityksiä. Molemmat alueet ovat junaradan varrella, mutta kehitys on menossa ihan väärään suuntaan. Jos halutaan alueiden pysyvän vetovoimaisina ja voivan hyvin, tarvitaan yrityksiä ja siistejä tiloja joissa yrityksillä on mahdollisuuksia toimia. Tarkoitan tässä oikeita yrityksiä tyyliin Nokia, ei mitään yksittäisiä kirpputoriyrittäjiä (vaikka niitäkin tarvitaan).

[redacted]

Vantaan kaupunki mokasi tässä jo suuresti kun Verovirasto häipyi Myyrmäestä, vieden samalla valtavan määrän työpaikkoja Helsinkiin.

Martinlaaksoon tulisi asuintalojen tilalle kaavoittaa liikerakennuksia ja liiketilaa. Minne sellaista rakennettaisiin, se täytyisi tehdä siten ettei yhtään metsikköä enää kaadeta Länsi-Vantaalla. Vantaan kaupunki teki isoja tuhoja rakentamalla uuden autotien Uomatien jatkeeksi joka jatkuu Varistoon. Alueella oli paljon eläimiä silloin kun metsäalue oli yhtenäinen, nyt mm. lintujen määrä on vähentynyt ja samalla tuhottiin oja jossa eli sammakoita.

Vantaa haluaa antaa ulospäin kuvaa vihreänä ja edistyksellisenä kaupunkina. Todellisuus on tässäkin ihan muuta. Monipuolinen luonto ei ole sitä että istutetaan muutama yksittäinen ulkomailta tuotu kasvi tänne ja spreijataan seiniä ja tunneleita kutsuen sitä katutaiteeksi. Martinlaaksoa ei pidä muuttaa samanlaiseksi slummia muistuttavaksi alueeksi kuin mikä Myyrmäki on.

Jos halutaan kehittää jotakin hyvää, ottakaa mallia vaikka Honkasuosta joka on Myyrmäen naapurissa, mutta Helsingin puolella. Hieno pientaloalue jossa voisi vaikka viihtyäkin.

Mitä tulee purkavaan uudisrakentamiseen, niin sellaiseen ei pidä ryhtyä Martinlaaksossa missä on suunniteltu purettavaksi kolmikerroksisia matalia kerrostaloja. Oikeat kaupungit koostuvat eri aikakausien rakennuksista eikä Vantaa tule sitä olemaan jatkamalla tällä tiellä missä muutaman kymmenen vuoden ikäisiä rakennuksia puretaan pois. Se ei ole ympäristöystävällistä millään mittarilla.

Asukkaita häiritsee myös jatkuva rakentamisen meteli ja mylläämінen. Kehittyneen kaupungin yksi merkki on siinä, että se ei ole jatkuva rakennustyömaa kuten Martinlaakso ja Myyrmäki ovat. Jos halutaan aluetta kehittää, tulee sen tapahtua rauhallisesti ajan kanssa vuosikymmenien kuluessa kuten eurooppalaiset suuretkin kaupungit ovat kehittyneet, eikä tämmöisillä suurilla hätäisesti kyhätyillä suunnitelmilla jotka eivät johda mihinkään hyvään lopputulokseen.

Martinlaaksoon rakennettiin muutama vuosi sitten uusia vuokrakerrostaloja. Suurin osa asukkaista on ulkomaalaisia. Samanlainen tilanne on Myyrmäessäkin, että uusissa vuokrakerrostaloissa hyvin suuri osa asukkaista on ulkomaalaisia. Monilla vuokranmaksajana taitaa myös toimia Kela, sillä uusien talojen vuokrat ovat niin korkeita ettei edes työssäkäyvillä vantaalaisilla ole niihin kunnolla varaa.

Minkälaisia ajatuksia on ollut siitä että kuka uusiin mahdollisiin kerrostaloihin Martinlaaksossa muuttaisi? Jos asukkaat ovat pelkästään yhteiskunnan tukien varassa eläviä, niin sellaisia henkilöitä ei tarvita enää yhtään. Länsi-Vantaan terveyspalvelut ovat jatkuvasti ruuhkautuneita, miten se ongelma ratkaistaisiin? Ei ole oikein, että työssäkäyvät vantaalaiset joutuvat jonottamaan terveyskeskuksissa, sillä kaikilla ei ole ilmaista työterveyshuoltoakaan.

[redacted]

Asukkaiden määrän lisääminen vaatii muutakin kuin vain uusia kerrostaloja tai asuntoja. Tarvitaan palveluita elämän järjestämiseksi ja se ei näillä suunnitelmilla onnistu.

Omistusasukkaiden houkuttelu mahdollisiin uusiin kerrostaloihin tulee olemaan vaikeaa, sillä kun ottaa esimerkiksi vaikka Myyrmäen uudet korkeat kerrostalot, niin kyseiset asunnot menevät huonosti kaupaksi ja mitä sillä hinnalla on saanut? Pääsee näkemään ikkunasta miten torilla juopotellaan, tapellaan ja sotketaan ympäri vuorokauden. Martinlaaksosta ei pidä kehittää toista sotkuista "Myyr Yorkia". Normaalit ihmiset haluavat asua viihtyisässä ympäristössä. Martinlaakson aseman seutu on jo nyt samantapaista kuin Myyrmäessäkin, vaikkakaan tilanne ei ole yhtä paha.

Mitä tulee tähän suunnitelmaan, niin kuva kohdassa "Pienkerrostaloja sisäpihakortteleissa. Näkymä viherreitiltä." on harhaanjohtava.

Jos on joku rakentamisesta ymmärtävä, niin nykyään ei suositella istutettavaksi puita tai kasveja ihan rakennusten viereen. Puiden juuret rikkovat usein rakennusten perustuksia ajan myötä. Muutenkin tuo kuva suunnitelmassa näyttää kuin se olisi jostakin tietokonepelistä napattu. Miten sitten talvella kun lunta tulee, miten on ajateltu että ahtailla kaduilla saadaan auraukset hoidettua kunnolla?

Martinlaakson bussiterminaalista vielä sen verran palautetta, että se toimii tällä hetkellä hyvin. Ainoa mitä tarvittaisiin olisi ehkä vähän enemmän penkkejä, mutta sitä ei pidä mennä sumputtamaan pistämällä maan alle. Martinlaakso on monille läpikulkupaikka missä täytyy pystyä nopeasti vaihtamaan bussia ja jos tilalle rakennettaisiin hankalasti käytettävä bussiterminaali johon täytyisi kulkea käytäviä ja ovia pitkin, se hankaloittaisi kaikkien matkantekoa.

[redacted]

[redacted]

Hei!

Kiitos palautteestasi. Tässä hieman lisätietoja [redacted]

Esteettömyys ja saavutettavuus ovat lähtökohtia kaikessa suunnittelussa. Saavutettavuus Martinlaakson keskustassa on hyvä. Siellä on vahvat joukkoliikenneyhteydet (Kehärata, runkolinjoja, muu bussiliikenne) ja autoliikennettä ajatellen suhteellisen lyhyt matka esim. valtatielle 3 sekä Kehä III:lle. Joitain muutoksia katuihin ja niiden poikkileikkauksiin saattaa pitkällä aikavälillä tulla, mutta yhteydet pääväylille varmasti säilyvät.

Esteettömyyden osalta Vantaalla on viime vuonna laadittu esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet sekä tavoiteverkko, joka jatkossa ohjaa suunnitteluratkaisuja, kun ko. reittien varrella jotain suunnitellaan/rakennetaan. Muutos on todennäköisesti melko hidasta, mutta asia kuitenkin etenee. Tänä vuonna kartoitamme erikoistason tavoiteverkkoa, jotta voimme ohjelmoida parannustoimenpiteitä eri reiteille. Meillä on parhaillaan myös käynnissä selvitys, jossa tarkennetaan turvallisia ratkaisuja näkövammaisten liikkumisen parantamiseksi. Tässä on ollut mukana näkövammaisia henkilöitä, myös ammattilaisia. Lisäksi töitä on esitelty ja niihin on pyydetty kommentteja kaupungin vanhus- ja vammaisneuvostoilta. Uskon, että tätä vuorovaikutusta voidaan jatkaa myös myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, kun ratkaisuja Martinlaaksoon suunnitellaan tarkemmin.

[redacted]

[redacted]

Hei ja kiitos tärkeästä viestistänne.

Martinlaakson kehityskuvassa on keskitytty juuri asemanseutuun ja tavoitteena on parantaa myös esteettömyyttä ja saavutettavuutta alueella. Kehityskuva on visio, jonka pohjalta lähdetään sitten tekemään varsinaisia suunnitelmia. Välitän viestinne eteenpäin liikenne- ja katusuunnittelu tiimille, jotka pystyvät paremmin vastaamaan kysymykseenne siitä, voiko suunnitteluun ottaa mukaan ammattilaisia/vammaisia henkilöitä testaamaan suunnittelu- ja toteutusvaiheessa ratkaisuja?

[redacted]

Hei,

huomasin, että Martinlaaksossa laaditaan asemakaavan kehityskuvaa ja laitan nyt heti muistaessani viestiä, että voisittehan ottaa mukaan myös esteettömyys/saavutettavuus näkökulman suunnitteluun ja mielellään ammattilaisia/vammaisia henkilöitä testaamaan suunnittelu- ja toteutusvaiheessa ratkaisuja? Tästä olisi kovasti apua arkeen ja ratkaisut hyödyttää usein myös valtaväestöä. Esimerkiksi Triplan kauppakeskuksessa ja lentokentällä on tehty toimivia ratkaisuja.

[redacted] tällä hetkellä Martinlaakson asemanseutu on näkövammaisen perspektiivistä melko esteellinen, sillä valaistus ei ole riittävää monessa kohtaa ja kaikista portaista puuttuu huomioraidat sekä sisältä, että ulkoa ostaria ja asemarakennusta myöten. Juna-aseman tauluja en näe lukea ja ymmärtääkseni niitä saisi nykyään paremmilla kontrasteille/kiinnitettyä matalammalle, jolloin niiden luku onnistuisi helpommin. Useissa liikennevaloissa ei ole ääniohjausta. Bussiasema on haastava.

Taksia/kuljetuspalveluja [redacted] käyttävänä henkilönä toivoisin myös huomioimaan, että liikenne on jatkossa sujuvaa myös autoille, sillä kaikki ei pysty siirtymään pelkästään julkisen liikenteen ja kävelyn varaan vaikka asuisi 200m päässä asemasta. Ainakin itse joudun [redacted] käyttämään [redacted] myös taksia viikottain mm. Työmatkoihin vaikka asumme asemasta 250metrin päässä. [redacted]

[redacted]Tuusulassa ja Sipoossa, jonne ei ole järkeviä julkisia yhteyksiä länsi-vantaalta ja tästä syystä meillä on oma autopaikka ja auto. Emme olisi voineet ostaa asuntoa Vantaalta ellei autopaikkaa olisi ollut.

Ehkä nämä asiat onkin jo tiedossa/huomioidaan kaikessa suunnittelussa, mutta jos nyt tässä kohtaa on mahdollista laittaa toivetta esteettömyydestä ja saavutettavuudesta, niin laitan :) Suht edulliset ja pienetkin ratkaisut suunnittelussa helpottaa monien arkea.

[redacted]

PALAUTE VANTAAN KAUPUNGIN MAINIO MARTSARI SUUNNITELMAAN

21.8.2024

Vaikka suunnitelma sisältää joitain hyviä kohtia on se suurimmalta osalta toteuttamiskelvoton, asukkaiden elinolosuhteita huomattavasti heikentävä ja toisaalta myös on ristiriidassa niiden ylevien ylätason tavoitteiden kanssa, jossa vihreää asuinympäristöä lisättäisiin kun vaikutus olisi juuri päinvastainen. Tällaista kehityssuuntaa ei pidä tukea eikä toteuttaa.

Alla pääkohdat ja kommentit:

Yleisesti ottaen Martinlaaksosta ei pidä tehdä segregaation keskusta rakentamalla lisää vuokrataloja alueelle. Vantaalla on tilaa hajauttaa vuokra-asuntotuotantoa. Jo nyt vallitseva tilanne Martinlaaksossa on erittäin huono juuri sen takia, että alueelle on tullut maahanmuuttajataustaisia perheitä, joiden nuorempaa polvea ei koulunkäynti tai työssä käynti juurikaan kiinnosta. Sen sijaan valitettavaa on, että juuri näissä etnisissä ryhmissä on paljon huume- ja pillerikauppiata jotka toimivat hyvin avoimesti juuri Martsarin Ostarilla ja sen välittömässä läheisyydessä. Tällainen kehityssuunta on saatava loppumaan! Laajaniitynkujan uusissa vuokrataloissa ”vierailee” poliisipartiot ja ambulanssit useamman kerran viikossa. Asukkaiden viihtyvyys ja turvallisuus on selvästi alentunut.

Mikä ihmeen idea on ottaa tavoitteeksi vähentää autoilua ja pysäköintipaikkoja alueelta? Tällainen ajatusmaailma ei ole alueen asukkaiden toivetila vaan joidenkin suunnittelijoiden/arkkitehtien omaa ajatusmaailmaa. Kukin voi itse siirtyä kävelemään tai pyöräilemään, mutta tällaisia malleja ei pidä tuputtaa kaikille. Tällainen typerä ajatusmaailma luo vain lisää ongelmia alueelle. Monet ihmiset tarvitsevat autoa työmatkoihin, jotkut menevät esim. Espooseen ja liikkuvat sellaiseen aikaan jolloin julkinen liikenne ei toimi tai matka-ajat olisivat aivan järkyttävän pitkiä verrattuna liikkumiseen omalla autolla. Autoilun vähentäminen on alun perin joidenkin viherideologistien luoma harhainen tavoite päästöjen alentamiseksi kun todellisuudessa suurimmat päästöjen tuottajat ovat teollisuus ja kotitalouksien lämmitys. Suomi ei ole ongelmamaa globaalissa vertailussa suuriin teollisuusmaihin kokonaispäästöjen osalta. Tällaiselta ajatussuunnalta on pohja murentunut ja vähenee päivä päivältä enemmän sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen lisääntymisen myötä. Kenen valtuutuksilla ylipäätään jotkut autoilua ja pysäköintiä vähentävät toimivat? Ei kenenkään, olisikin hyvä jos tällaiset henkilöt keskittyisivät mieluummin oikeitten ongelmien ratkomiseen, jos osaavat?

Laajaniitynkujasta on Vantaan vastuullinen yksikkö tehnyt ongelman liikenteen ja turvallisuuden osalta. Alun perin, ennen kujan päähän rakennettua tornitaloa ja muita uudisrakennuksia Laajaniitynkuja toimi hyvin kaksisuuntaisena mahdollistaen autojen sujuvan liikkumisen. Kun uudistuotanto toteutettiin ja jätettiin parkkihalli ja riittävä määrä pysäköintipaikkoja rakentamatta luotiin alueelle pysäköintiongelma. Laajaniitynkuja ei ole mitoitettu siten, että sillä olisi riittävästi normien mukaisesti tilaa pysäköinnille ja kahdelle ajokaistalle sekä jalkakäytävälle. Nyt kun pysäköinti on sallittu, kujalla käytössä on todellisuudessa vain yksi ajokaista ja autojen kohdatessa

toinen väistää jalkakäytävälle. Tällaisen toiminnan jatkuminen ei ole hyväksyttävää. Ongelmasta on tiedotettu useita kertoja kunnan kanavien kautta vastuuyksikölle asian korjaamiseksi, mutta ilmeisesti ”Kadut ja liikenne” vastuussa oleva tiimi ja yksikön johto on kyvytön hoitamaan asiaa? Laajaniitynkujalla on aivan ylileveä jalkakäytävä, josta voi ottaa osan käyttöön toiselle ajokaistalle. Näin ongelma saataisiin poistettua, mutta aisa ei näytä vastuuyksikköä kiinnostavan. Lisäksi vallitseva tilanne on aiheuttanut sen, että jos kujan ajokaista on vapaa auton tullessa kujalle tai kujan päädystä lähtiessä niin monet autot ajavat aivan törkeää ylinopeutta välttääkseen tilanteen jossa kohtaisivat vastaan tulevan auton. Tässä on yksi helppo konkreettinen kohde, jota voisi parantaa jos vain viitsisi jotain tehdä asialle! Talvi olosuhteineen luo vielä pahemman ongelman kun kujan kunnossapito laiminlyödään.

Laajaniityntie, pitää säilyä autoilulle, eikä siitä tehdä mitään basaari/tapahtumakatua tai toria. On täysin harhainen kuvitelma, että ”basaari / pop up”-kuja loisi jotain positiivista kehitystä alueelle. Tapahtumat vai aiheuttaisivat ongelmia alueelle melun ja roskaamisen takia. Lisäksi pitenevät ajomatkat vain lisäisivät päästöjä, tätäkin suunnitelman tekijöiden on ilmeisen vaikea käsittää.

Nyttenkin suurin osa jalkakäytävistä on tyhjillään ja vain osittain käytössä, lähinnä aamulla tai myöhemmin iltapäivällä kun asukkaat menevät junalle tai palaavat koteihinsa. On täysin turhaa ottaa autokaistoja jalankulkijoille tai pyöräilijöille kun nykyisten jalkakäytävien käyttöaste on aivan minimaalinen.

Keskitetyt parkkihallit eivät ole ratkaisu mihinkään todelliseen pysäköintitarpeeseen, vaan rakentamalla uudistuotannon yhteydessä riittävästi maanalaisia parkkihalleja näihin kohteisiin.

Kuka määrittelee ja millä valtuuksilla sen kenen pitää siirtyä kävelemään tai pyöräilemään? Kenen toimesta tällaista harhaista ideaa vähentää autoilua ja parkkipaikkoja yritetään lanseerata Martsariin tai muuallekaan? Liikuntarajoitteisia heidän tarpeineen ei mainita sanallakaan.

Helppo viihtyvyyden ja ympäristöstä huolehtimisen keino olisi tuoda takaisin ne alueelta poistetut roskikset tai edes ne isommat roskisyksiköt. Roskisten poisto alueelta on lisännyt roskaamista ja aiheuttanut sen, että muutamat vapaaehtoiset tekevät ilmaiseksi työtä joka kuuluu kunnalle.

Suunnitelmassa uudisrakentamista on ideoitu yksityisille pysäköintialueille ilman mitään ehdotusta miten menetetyt pysäköintipaikat korvattaisiin kun ne autot eikä niitten käyttötarve häviä mihinkään.

Yksityisten pysäköintialueiden kaavoittaminen uudisrakennuksille ei ole hyväksyttävää, voitte unohtaa Laajaniitynkuja 1 osalta suunnitelman. Alustavissa kaupungin ideoissa ei edes kerrota miten nykyiset pysäköintipaikat korvattaisiin eli missä autot pidettäisiin jos As Oy myisi

pysäköintialueen kaupungille? Käsittämätöntä näköalattomuutta suunnitelman tekijöiltä! Ainut miten tällainen idea voisi toimia on se, että kunnalle myytäisiin maa-alueen korkealla hinnalla, tulevaisuuden arvon nousu huomioiden ja kunta rakentaisi omalla kustannuksellaan maanalaisen parkkihallin sähkölatausasemineen korvaamaan menetetyt paikat. Tässäkin kohtaa myös tavoite lisätä viheralueita romuttuu ja on vastoin sitä ”lisää viheralueita” tavoitetta! Asumisen viihtyvyyttä ei mitenkään lisää se, että rakennettaisiin tiiviisti, rakennukset liian lähelle toisiaan. Vantaalla on tilaa vaikka kuinka paljon rakentaa muualle kuin jo olemassa oleville asuinalueille. Suosittelen havainnointia lentokoneesta käsin jos asiaa ei muuten ymmärrä!

Keskitetyt parkkihallit eivät ole ratkaisu, ne olisivat liian kaukana ja niitten pitäisi olla ilmaisia alueen asukkaille varattavissa olevilla parkkipaikoilla, ilman mitään aikarajoitetta tai sitä, että pysäköintipaikat olisivat mahdollisesti myös muussa käytössä.

Mitä olisivat yhteiskäyttöiset autot ja pyörät? Aikooko kunta ostaa autoja yhteiskäyttöön vai mitä tällainen sosialismin ajatushelmi tarkoittaa? Yhteiskäyttöisiä keltaisia ”Alepan mainoksilla” olevia fillareita toki on ja autoja voi vuokrata vaikka Hertziltä.

Vuokrattavat sähköskuutit tulee kieltää Martinlaaksosta ja Vantaalta, sillä niistä ei ole ollut muuta kuin haittaa Martsarin Ostarilla ja lähialueilla. Lisäksi niitä käytetään huumeiden kauppaamisessa ja jakelussa apuvälineenä. Skuutit jätetään tukkimaan mm. invaramppi Martsarin Ostarille ja estämään vapaata liikkumista Ostarille jättämällä skuutit sisääntulon portaille poikittain. Lisäksi skuutteja jätetään poikittain jalkakäytäville ja aseman alueelle. Tällaista toimintaa tapahtuu päivittäin. Moni Euroopan kaupunki on jo kieltänyt sähköskuuttien käytön kaupungissa juuri kasvaneitten ongelmien takia, Vantaan tulee tehdä sama päätös ja kieltää vuokraskuuttien käyttö. Sähköskuuttien käyttämistä ei tule lisätä, varsinkaan lisäämällä niille ”pysäköintiruutuja” kun tuo käyttäjäryhmä vähät välittää nyttenkään mistään säännöistä tai ohjeista. Sähköskuutteja vuokraavat operaattorit tulisi välittömästi velvoittaa, sakon uhalla, huolehtimaan siitä, että sähköskuutit eivät loju pitkin katuja ja jalkakäytäviä estäen muuta liikkumista. Näillä operaattoreilla ei selvästikään ole minkäänlaista seuranta tai valvontajärjestelmää estämään tai lopettamaan skuuttien väärän laista käyttöä.

Linja-auto- ja juna-asema kohteina on kehittämisen arvoisia. Linja-autoasema voisi olla maan alla ja katutasolle ja aseman paikalle voisi rakentaa uuden ostoskeskuksen jossa olisi runsaasti tilaa yrityksille. ”Mini Tripla” voisi olla pitkän aikavälin tavoite integroida ja yhdistää juna- ja

bussiliikenne sekä luoda aidosti isompi toimiva ostoskeskus monipuolisine palveluineen. Asema olisi ainoa oikea kehittämisen kohde ja se on nyttenkin saavutettavissa lähialueilta muutaman minuutin kävelyllä tai fillarilla.

[redacted]

[redacted]

Hei,

[redacted]

Olen eilen saanut isänöitsijalta sähköpostin, ja sen mukaan meidän kerrostalon sijaintille rakennetaan uudet vuosien 2030-2040 välillä.
Näin minä vähintään sitä ymmärrän.
Pystyttekö selittää mitä tässä tapauksissa tapahtuu asukkaiden kanssa, erityisesti, kuka, jos joku, kompensoi meille asuntojen menetystä.

Kehityssuunnitelma on vaiheistettu kolmeen osaan: 2030–2040–2050.

[redacted]

Hei

Olen Laajaniityntien asukas ja haluan ilmaista huoleni "Mainio Martsari" -kaavoitussuunnitelmasta. Olen pöyristynyt siitä, että suunnitelma ei tunnu ottavan huomioon alueen nykyisten asukkaiden etuja. Alueen vehreys, tilavat pihat ja edullinen pysäköinti ovat olleet tärkeitä syitä asunnon ostolle täältä. Onko suunnitelmassa huomioitu, että Laajaniityntie 8, 10 ja 12 parkkipaikat ovat asukkaiden käytössä ja osaan taloyhtiön paikoista on jopa jonoa? Uskon, että suurin osa asukkaista arvostaa nykyistä edullista pysäköintijärjestelyä enemmän kuin kalliimpaa parkkihallia, jossa tila saattaa olla rajallinen.

Lisäksi, alueelta on erinomaiset kulkuyhteydet niin autoilijoille kuin julkisen liikenteen käyttäjillekin. Miksi suunnitelmassa pyritään heikentämään autoilun mahdollisuuksia, kun se on monelle välttämätön liikkumismuoto? Toivon, että nämä seikat otetaan huomioon ja että asukkaiden ääni kuuluu suunnitteluprosessissa.

Olen myös huolissani siitä, että aluetta rakennetaan erittäin tiiviisti, mikä vaikuttaa alueen ilmapiiriin ja asukkaiden hyvinvointiin. Meillä on jo täällä ainakin kaksi erittäin rauhatonta taloyhtiötä joiden pihoilla mm. poliisit ravaavat jatkuvasti. Kukaan täällä asuva ei toivo (varsinkaan omalle etupihalleen) tällaista rauhattomuutta lisää.

[redacted]

[redacted]

Hei,

Ensinnäkin ihmettelen suuresti jos yksikään tämän hankkeen suunnittelijoista asuu itse Martinlaaksossa. Sen verran asuin viihtyvyyttä heikentäviä on nämä suunnitelmat.

Ihmiset Martinlaaksossa, eivät halua samanlaista ahtaasti rakennettua persoonatonta betoniviidakkoa kun mikä Tikkurilasta on tehty.
Alueen väljyys ja vihreys on asioita joiden vuoksi ihmiset viihtyvät täällä ja nyt olette pilaamassa ne.

Parkkipaikat ovat muutenkin kortilla ja niitäkin olisi jatkossa vähemmän. Kun ihmiset kyläilevät toistensa luona, niin autot pitää luonnollisesti parkkeeraa johonkin.
Se että tehdään parkkihalleja tilalle ei ole ratkaisu. Hallit kun yleensä tehdään vaan asukaspysäköintiä varten.
Hyvät kulkuyhteydet ei tarkoita sitä, että ihmiset luopuisivat autoistaan.

Kirjaston seutu ja asema kieltämättä kaipaavat päivitystä, mutta suunnitelman mukaista asuinrakennusten kasvua tänne ei kaivata.

Tämän kauniin vihreyden haluatte pilata

Martinlaaksontien kortteli

Linja-autoaseman eteläpuoliset metsiköt muuttuvat kerrostalokortteliksi.

Ja laittaa tilalle tätä persoonatonta betonia.

Martinlaaksontien kortteli

Linja-autoaseman eteläpuoliset metsiköt muuttuvat kerrostalokortteliksi.

Miksi myös Martinlaaksossa kaikki uudet talot tehdään nimenomaan saman näköisiksi persoonattomiksi betonimöykyiksi? Halvalla vaan mahdollisimman paljon aikaiseksi?
Ottakaa mallia Kartanonkoskesta ja Kuninkaantammesta. Siinä on onnistutuuttu uusrakentamisessa. Ei ole ihme, että nämä alueet ovat suosittuja.

Alue on myös muutenkin muuttunut levottomaksi vuosi vuodelta. Mitä luulette tapahtuvan kun tungette tänne pienelle alueelle 20 000 asukasta lisää ?
Mitään hyvää ei ole tiedossa.

Tästä artikkelista on luettavissa muutaman Martinlaaksolaisen mielipide näihin teidän suunnitelmiin. Enkä usko että yksikään keneltä kysyisi ilahtuisi näistä teidän suunnitelmista.

https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000010646738.html

"Martinlaaksoa on jo ehditty tiivistää aiemmin tällä ja viime vuosikymmenellä. Vanhoja 1970-luvun taloja on purettu ja tilalle on rakennettu uusia. Alueelle on noussut myös maamerkkimäisiä tornitaloja."

Lopettakaa liika rakentaminen ja älkää pilatko Martinlaaksoa!

Ystävällisin terveisin,

[redacted]

[redacted]

Arvoisa Vantaan kaupungin kaavoitusyksikkö,

Haluan ilmaista huoleni Mainio-Martsari-suunnitelman osalta. En hyväksy tätä uutta kaavoitussuunnitelmaa asuinalueellemme. Suunnitelma on mielestäni erittäin huolestuttava, sillä se uhkaa hävittää alueen vihreät alueet, jotka ovat asukkaiden tärkeä ajanviettopaikka. Mihin me asukkaat voimme suunnitelman toteutuessa mennä, kun rakennuksia tulee tiiviisti vierekkäin?

Olen asunut alueella kahdeksan vuotta ja omistan täällä asunnon. Alueella on jo nyt ongelmia rikollisuuden ja nuorison häiriökäyttäytymisen kanssa. Pelkään, että tilanne pahenee entisestään, jos alueelle rakennetaan lisää rumia tiilirakennuksia tiiviisti vierekkäin.

Lisäksi parkkipaikkojen määrä on jo tällä hetkellä rajallinen, eikä suunnitelma näytä ottavan tätä ongelmaa huomioon.

En voi hyväksyä tätä suunnitelmaa osakkaana ja alueen asukkaana.

Ystävällisin terveisin,

[redacted]

[redacted]

Jättäisin muistutuksia:

- **Bussiaseman siirtäminen maan alle ja nykyisen bussiaseman maa-alan hyödyntäminen on ok, mikäli bussiaseman louhiminen maan alle on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista. Pihakansi, jossa olisi kivijalka liike- ja tapahtumatilaa, sekä oleskeluaukioita että leikkitilaa olisi mahtava! Sellaista tänne kyllä kaivattaisiin.**
- **Asematunnelin laajennus olisi hyvä.**
- **Maapysäköintikenttiä voidaan ottaa asuntotuotantokäyttöön, mutta on varmistettava, että vastaava määrä parkkipaikkoja löytyy sitten sieltä pysäköintilaitoksesta.**
- **Laajaniityntien katkaisemista autoliikenteeltä ja "kauppatorin rakentamista kurviin" en kannata. En kannata myöskään Laajaniityntien kadunvarsien muuttamista asuin - ja liikerakennusten käyttöön. Autoliikennettä ei pidä hankaloittaa enempää.**
- **Raiviosuonrinteen Paikoitus Oy:n omistama, osoitteessa Laajaniityntie 20 sijaitseva hiekkapaikoitusalue voidaan kuitenkin tarvittaessa ottaa asuntorakentamisen käyttöön jos nykyistä vastaava määrä parkkipaikkoja rakennetaan talon alle tms.**
- **Kukinpolku pitää säilyttää nykyisenlaisena eli "puistomaisena". Sille ei saa käydä niinkuin Martinlaaksonpolulle on käynyt vuoden 2017 jälkeen.**
- **Vihertien ympäristön pitää säilyä omakotitalo -ja pientaloalueena, ainoana poikkeuksena Vihertie 44-46 ja 48 tontit. Vihertie 39 tontti pitäisi voida säilyttää jatkossakin huoltoasemakäytössä. Tarvittaessa siihen voitaisiin kuitenkin rakentaa uudisrakennus vastaavaan käyttöön.**

terveisin

[redacted]

Kannanotto koskien 015100 Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuvaa

Asuinalueiden kehittämistarve on ymmärrettävää. Rakennukset ja infra ikääntyvät ja rapistuvat ja ne luonnollisesti vaativat korjaamista ja kehittämistä. Me martinlaaksolaiset asukkaat emme kuitenkaan halua ympäristöstämme yhtään tiiviimpää. Itse olen perheeni kanssa muuttanut tänne 2014 ja yhtenä syynä oli alueen vehreys, metsäisyys ja väljyys. Sitä ei voi uudisrakentamisessa korvata pihakansille ja katujen varsille istutettavilla puilla, vaan mahdollisimman paljon tulee olla alkuperäistä maastoa kallioineen ja ikihonkineen, pusikoineen ja pihoineen, jotta alueen omaleimainen ilme säilyy kehityksestä huolimatta. Kuten suunnitelmissa mainitaan, "Kehityssuunnitelman mukaisten toimien aiheuttama luonnonympäristöjen määrän väheneminen on paikallisesti suuri." Alueen ominaispiirteisiin liittyen, myös suunnitelmassa todetaan aiempaan suunnitteluideologiaan liittyvän väljyyden olevan nyt uudessa kehityssuunnitelmassa uhattuna.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuvat ovat kalseita ja kolkkoja. On lisäksi muistettava, millainen sää Suomessa on puolet vuodesta. Silloin nuo katutilat ja aukiot ammottavat tyhjyyttään turhina. Kehityssuunnitelmassa on todettu nykyisellään kaupallisten palveluiden keskittyneen ostoskeskusten sisälle. Trendi on havaittavissa laajemminkin, kaupunkikeskustojen hiljentyessä ja uusien ostoskeskusten noustessa. Ehkä tähän on Suomessa hyvät syynsä ja epäilen "elämyksellisten kaupunkitilojen" toimimista meidän ilmastossamme. Myyrmäessä kivijalkatiloja on tullut uusiin rakennuksiin, mutta mitään varsinaisia menestyksiä ne eivät ole olleet, vaan osa aloittaneista yrityksistä on joutunut jo lopettamaan kannattamattomuuden takia. Myyrmäki on muutoinkin varoittava esimerkki kehityksestä, jota emme halua Martinlaaksoon. Korkeita betonirakennuksia, joiden tieltä on raivattu puusto ja vanhat pihat. Lisäksi ympäristö on uhrattu vuosikymmeniksi keskeneräisille työmaille - miten siinä voi samalla nauttia ”sosiaalisen elämän paikoista”? Muutoinkin tulee vaikutelma, että Martinlaakson nykyiset asukkaat ja heidän tarpeensa ovat kehityssuunnitelmassa jääneet kaikkien muiden tekijöiden jalkoihin.

Yksi suunnitelman keskeinen kohta oli nykyisten parkkialueiden hyödyntäminen rakentamisessa. Vaikka itse liikunkin pääasiassa pyöräillen, tiedän olevani vähemmistössä ja monen turvautuvan yhä autoon. Myös meidän taloudessa auto löytyy ja on melkein päivittäisessä käytössä. Parkkipaikkojen vähentäminen on valitettavasti omiaan ohjaamaan autoilevat asukkaat muualle ja rappeuttamaan alueita, joilta parkkipaikkoja on vähennetty. Näkisin mieluummin, että nykyisiä parkkialueita on modernisoitava siten, että ne mahdollistavat paremmin sähköautoilun. Suunnitelma ei ulotu aivan omaan asuinpiiriini, mutta teen kaikkeni, ettei meidän taloyhtiömme parkkialuetta uhrata asuinrakentamiselle. Myös kehittämissuunnitelmassa mainitaan, että sen mukainen täydennysrakentaminen lisää liikennettä alueen katuverkolla. Pahoin pelkään, ettei keskitetty pysäköintikään pihakatuja varsinaisesti rauhoita, koska ihmisillä tulee suurempi tarve päästä autolla kotioven eteen kauppakasseineen ennen auton viemistä kauempana olevaan pysäköintiin, mikä on omiaan myös heikentämään turvallisuutta.

Tiivistääkseni viestini:
1) me martinlaaksolaiset emme halua asuinalueestamme yhtään tiiviimpää ja asutetumpaa,

2) me olemme tyytyväisiä jo nykyisin palveluihin Martinlaaksossa ja kulkuyhteydet ovat hyvät, joten tarvittaessa voimme hyödyntää lähialueiden palveluita,
3) me vaadimme, että vehreyttä ei tehdä viheralueita rakentamalla, vaan nykyinen vehreys ja yleisilme säilyttämällä.

Terveisin,

[redacted]

[redacted]

Hei,

Vastustan ehdottomasti kyseisen suunnitelman toteuttamista. Nykyinen asuminen on vielä väljää ja rauhallista ja pieniä viheralueita ja pihoja on jäljellä, nytkö ne pitäisi kaikki rakentaa umpeen, että saataisiin sama tilanne kuin Martinlaaksonpolulla, jossa saa väistellä autoja mennen tullen?

Yt,
[redacted]

[redacted]

Minusta on väärin ja vastuutonta lisätä asumistiheyttä aseman alueella joka jo nyt niinkuin muillakin asemanseuduilla vetää puoleensa huumeidenkäyttäjiä,alkoholisteja ja muita yhteiskunnan ulkopuolelle pudonneita. Tätäkö halutaan lisää????
Pidetään siis asemanseutu rauhallisena ja yritetään auttaa ja huolehtia noista työelämän ulkopuolelle jääneistä.
Martinlaaksossa on runsaasti metsäalueita reunoilla joille on hyvä asuttaa ihmisiä niin alueemme pysyy rauhallisena,turvallisena ja hyvinvointia lisäävänä.

[redacted]

[redacted]

Tämä järjetön täydennysrakentaminen asukasviihtyvyyden kustannuksella on aivan järkyttävää.Vanhat asuinalueet pilataan täysin tällä SLUMMEJA suosivilla ehdotuksilla.
Laajaniityntien parkkapaikkojen rakentamisella pilataan vanhojen talojen pihahapiirit ja avaruus häviää tulee suljettu pihapiiri.Asukkaana en voi hyväksyä tätä.

Martinlaaksossa,Myyrmäessä ja Kivistössä on paljon tyhjiä asuntoja.
Hyviä esimerkkejä SLUMMEISTA on Hgin Jätkäsaari ja Herttonimi ja Itäkeskus.

[redacted]

[redacted]

Hei.

Olin asukastilaisuudessa ja olen katsellut havainnekuvia ja lukenut lehtiartikkeleita.

Olen samaa mieltä kuin muut, siitä että mielestäni tänne ei tarvitsisi rakentaa enää yhtään lisää asuntoja. Ihan jo senkin takia, että Kivistö on siitä hyvä huono esimerkki. Kivistöön on rakennettu aivan liikaa pieniä asuntoja, joissa jo asunnon koon takia, asukasvaihtuvuus on suurta ja sekin luo levottomuutta. Faktatietoa minulla ei ole, mutta jos se pitää paikkaansa, että omistus- ja vuokra-asuntojen suhde Kivistön uudella kerrostaloalueella on 30% - 70%, näin omistusasujana olen erittäinkin huolissani, sillä todennäköisesti samantapainen suhde tulisi myös tänne. Laajaniitynkujalle on rakennettu paljon vuokra-asuntoja ja mielestäni se näkyy katukuvassa. Ei Martinlaakso - tai yleensä koko Vantaa ole koskaan missään hyvässä maineessa ollutkaan, mutta eipä tuo sitä mainetta paranna ainakaan. Tietty, ei se asumismuoto takaa sitä, mikä talo on rauhallinen. Niitä ns "huonoja asukkaita" asuu myös omistusasunnoissa. Mutta, kun niitä uusia asutoja nyt tulee, niin miksi ei edes yritettäisi tehdä niistä laadukkaita omistusasuntoja? En tunne rakennusalaa ollenkaan, enkä tiedä kuka tai ketkä sen päättävät, että millainen asumismuoto uuteen taloon tulee, mutta kai tätä Vantaan ja Martinlaakson imagoa voisi edes yrittää kehittää paremmaksi?

Kiitos että luit tai luitte tämän loppuun, vaikka minun mielipiteelläni tuskin on vaikutusta yhtään mihinkään. Olen asunut täällä vuodesta 1985 ja jos Mainiosta Martsarista ei mielestäni tule mainiota, laitan asuntoni myyntiin ja muutan pois.

[redacted]

[redacted]

Vastustan suunniteltua muutosta.
Olipa surullista lukea ja katsella mitä Martinlaakson muuttamiseksi uudeksi Itä-Pasila-betonilähiöksi on suunnitteilla. Ensimmäisenä ja eniten tavallista elämää haittaavana on Laajaniityn katkaiseminen uudella Piritorilla. Tulkaa joskus iltasella katsomaan urbaania sykettä aseman portailla, Alepan parkkipaikalla ja nykyisen asematunnelin tienoilla. Paikasta tulee idealististen kuvienne kaltainen jos Martinlaakson asukkaat vaihdetaan. Kaupungin asunnoissa asuvat vähäosaiset uussuomalaiset meillä on jo nyt keskuudessamme ja he eivät minnekään täältä lähde. Olette kai huomanneet Martinlaakson asukaskehityksen. Jo reilut 30% asukkaista puhuu muuta kieltä äidinkielenään kuin Suomen virallisia kieliä. Kohta tilanne on 50/50. Martsari tunnetaan uutena Mogadishuna. Siellä ei pimeällä liiku ulkona kukaan.
Laajaniityntien ja uimahallin välinen jalkakäytävä on arkena käytännössä ajorata, koska tarhaan viedään ja haetaan lapsia ja vuokratalojen asukkaat ajavat oven eteen parkkiin. Tätä te siis haluatte lisää. Olisitte muuttaneet jalkakäytävän aidoksi kaduksi ajoratoineen ja jalkakäytävineen. Se vastaisi todellisuutta. Tai laittakaa sitten tanakat betoniporsaat kadun molempiin päihin.
Ymmärrän kyllä, että te olette saaneet käskyn ylempää lisätä kerrosneliöitä vaikka millä keinoilla. Kun nykyasukkaitten liikkumista haitataan tarpeeksi niin he muuttavat muualle ja kaupungin himoitsemat parkkipaikkatontit lupauksista huolimatta pakkolunastetaan lakimiesten tulkinnoilla. Kammottaakin ajatella, että veisin autoni jonnekin kilometrin päähän parkkitaloon. Se ei toimi Myyrmäessä. Autot on parkissa talojen pihoilla sitten. Pitänee alkaa katsella uutta asuntoa muualta.
Eikö olisi järkevämpää, että ”kehittäisitte” Kehä-3:n takaisia radanvarsiseutuja haluamiksenne uusiksi Itä-Pasiloiksi. Tulisi hienoja kulisseja Kaurismäen ankeuselokuville.

Terveisin

[redacted]

[redacted]

Hei,
Antakaa Martinlaakson jo olla! Alue on jo pilattu liialla rakentamisella. Jos alueelle on pakko jotain muutoksia tehdä niin muuttakaa läjä pikku asuntoja isoiksi perhe asunnoiksi. Alueelle tulee saada isoja omistusasuntoja jotta balanssi säilyy sosioekonomisesta näkökulmasta. Nyt rakennetut asunnot lisää ainoastaan heikossa sosioekonomisessa tilanteessa olevia ongelmineen.
Pahoittelut suorasta puheesta mutta tuntuu että mennään vaan rahan kiilto silmissä eikä katsota yhtään asioita ja seurauksia eteen päin. Veronmaksajia tarvitaan, ei ainoastaan kuluttajia.

[redacted]

[redacted]

Tervehdys Vantaan kaupungin kaavatyö,

asun Martinlaaksossa, [redacted] eli juuri alueella, jota otsikossa mainittu kaavatyö koskee. Vastustan Martinlaakson kestävän kehityksen nimissä laadittua kehityskuvaa. Olemme perheeni kanssa valinneet asuntomme siellä vallinneiden eli nykyisen väljän asumisen ja perheiden käyttöön sopivien pihojen vuoksi. Alue on lähellä julkista liikennettä ja palveluita, lisäksi pääsemme omalla autolla paikkoihin, missä nykyisin ei julkinen liikenne toimi lainkaan. Kun lähdemme kauemmaksi pääkaupunkiseudusta, vaikkapa kesäasunnollemme, olemme täysin riippuvaisia oman auton käytöstä. Olemme jo iäkkäitä, emmekä pysty kulkemaan ilman omaa autoa pitkiä matkoja.

Tiheästi rakennettu Laajaniityntie 2 eli entinen vanha ostari, antaa meille pelottavan kuvan liian tiheästi rakentamisesta. Ko alueella on paljon asuntoja, mutta ne ei ole suinkaan saavuttaneet pysyvää asukaskuntaa. Asuntoja on tyhjänä tai tilapäiskäytössä ja se näkyy asukkaista levottomuutena, välinpitämättömyytena. Sitä en todella halua nykyiselle omalle asuintontillemme.

Asukastilaisuudessa 3.9. mielestäni kukaan 153:sta läsnäolijasta ei kannattanut kaavarunkosuunnitelmaa.

Ystävällisin terveisin

[redacted]

[redacted]

Vantaan kaupungille!

Neljäkymmentä vuotta Martinlaaksossa asuneena en hyväksy Vantaan kaupungin pitkän tähtäimen kehityskuvaa koskien asunto-osakeyhtiön omaa tonttia maapaikoitusalueen osalta ja Laajaniityntien muuttamista kävelykaduksi.

Nykyisen asemakaavan pääperiaate on ollut luonnonläheisyys. Se on tehnyt Martinlaaksosta miellyttävän ja kotoisan asuinalueen. Toivottavasti jatkossakin suuret puut, kalliot, siirtolohkareet ja avarat näkymät Laajaniityntien suuntaan sekä kerrostalojen suurikokoiset piha-alueet säilyvät mahdollisimman alkuperäisinä kertomassa alueen historiasta tuleville asukkaille.

Suunnittelijoiden on myös syytä huomioida, että alue on lentomelualuetta ja mitä tiheämmin ja korkeampia rakennuksia alueella on, sitä kovemmin kuuluu ja kaikuu koneiden ääni.

[redacted]

As. Oy Vihertie 45 hallituksen puolesta esitän seuraavat huomautukset ja ehdotukset Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan nro 0010500 (6.8.2024)

Yleistä

- Suunnitelman sisällön vaikeaselkoisuus aiheuttaa virhetulkintoja ja huolta tulevasta. Asukastilaisuuksien järjestäminen on kannatettavaa, mutta jatkossa olisi jo suunnitelman kuvissa olla mm. katujen merkitty paremmin.
- Pidämme virheellisenä esitettyä viheralueiden lisääntymista 10 %:lla, koska suunnitelma koskee Martinlaakson aseman seutua ja viheralueet ovat jo olenmassa ja sijaitsevat alueen ulkopuolella.
- Suunnitelmassa pitää lisätä keskimääräistä suurempien perheasuntojen määrää, jotta alue säilyy edelleen sosioekonomisesti monipuolisena.
- Suunnitelman jatkovalmistelussa on tärkeätä ottaa lapsiperheiden ja nuorten tarpeet, jolloin alueesta säilyy viihtyisänä ja turvallisena.
- Bussiaseman sijoittaminen pihakannen alle on kannatettavaa. Suunnitelmassa tulee painottaa viihtyisyyttä ja turvallsuutta.
- Autopaikkojen sijoittaminen vain parkkihalleihin a (vrt. Kivistö). Riittävä määrä parkkipaikkoja tarvitaan jatkossakin asuintalojen yhteyteen.
- Viher- ja Valkotien pientaloalueen suunnitelmat herättävät meissä yhä suurta huolta! Pelkona on, että asuntojen arvo laskee ja niiden myyminen vaikeutuu entisestään. Vaikka nyt luvataan, ettei pakkolunastukseen turvauduta, on huolena miten käy jatkossa.

Martinlaaksontie 24:ää koskevat suunnitelmat

- Kiitämme, että suunnitelmassa Martinlaaksontie 24 tontille suunnitellut rakennukset ovat nyt (s. 9) enimmillään 8-9 kerroksisia ja korkeimmat talot sijaitsevat lähinnä Martinlaaksontietä.
- Edellytämme, että tontin etelärajalle jätetään vanhaa puustoa ja vähintään 20 metsin viherkaistale. Puusto tuo viilennystä ja vehreyttä sekä uusille että vanhoille taloille.
- Martinlaaksontie 24 tontille tulee rakentaa ajoyhteys suoraan Martinlaaksontieltä. Näin vältetään Vihertien ruuhkautuminen ja. hälytysajoneuvojen sujuvaa kulku alueelle.
- Läpikulku Vihertielle pientalojen pihojen kautta tulee estää aitaamalla Martinlaaksontie 24 tontti pientalojen kohdalta.

Toivomme, palautteista laadittava kooste julkaistaan kaupungin julkisilla verkkosivuilla.

As. Oy Vihertie 45
Hallituksen puheenjohtaja

[redacted]

Hei,

Martinlaakso on uusien vuokratalojen myötä muuttunut erittäin huonoon suuntaan. Huume ja sekakäyttäjiä vilisee aamusta iltaan talojen pihoilla kurkkimassa autoihin, että mitä yön aikana voi käydä varastamassa. Huumekauppaa käydään talojen pihoilla, koulun läheisyydessä sekä aseman nurkilla, ja nuoria värvätään tähän mukaan. Ilkivaltaa on jatkuvasti ja alue on turvaton. Lisäksi esim Laajaniitynkujalla lisääntynyt liikenne surkeine puitteineen, on aiheuttanut useita vaaratilanteita. Tästä on laitettu Vantaan kaupungille lukuisia moitteita, mutta mitään ei tapahdu. Uusien vuokratalojen luona käy säännöllisesti poliisit ja taloihin kohdistuu ilkivaltaa, koska asukkaina runsaasti yllämainittua porukkaa. Uusien talojen rakentaminen vaan lisää jo olemassa olevaa PAHAA ongelmaa, eikä paikka ole enää millään tavoin turvallinen ja mukava asua KENELLEKKÄÄN.
Vanhukset, joita täällä on paljon, pelkäävät jopa käydä kaupassa koska heitä on ryöstetty nuorisojengien ja yllämainittujen toimesta päiväsaikaan, eivätkä he uskalla edes lähteä kävelylle, mikä pitäisi olla jokaisen oikeus RAUHASSA ilman että pelkää henkensä edestä. Nytkin palvelutalon aukiolla oleilee pelkkiä juoppoja ja narkkareita mölyämässä päivät pitkät yöhön saakka ja joka paikka on täynnä piikkejä ja lasinsiruja.
Tänne ei tarvita enää yhtään uusia pilvenpiirtäjiä, vaan niille tulee etsiä uudet paikat.
Martinlaakso oli joskus mainio, mutta ei ole enää.
Älkää tuhotko paikkaa lopullisesti uusilla taloilla. Nytkin on Oikotiellä 144 vapaata vuokra-asuntoa Martinlaaksossa.

[redacted]

Vantaan kaupunki 10.09.2024
Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaa

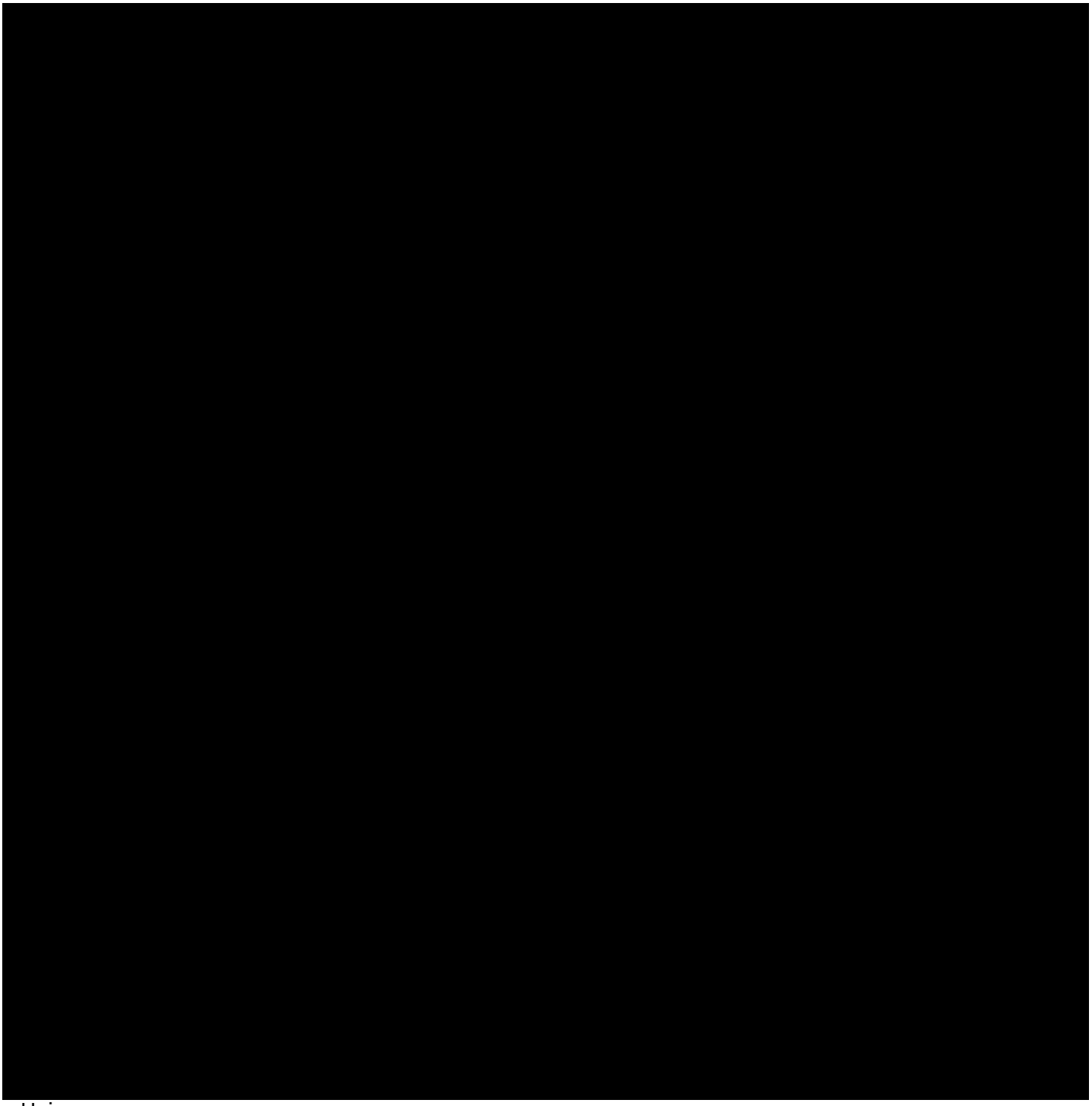
Mielipide Vantaan kaupungin kaavatyöstä 015100 ”Martinlaakson kestävä keskusta”.

En hyväksy tätä suunnitelmaa Vihertien ja sen poikkikadun Valkotien osalta seuraavista syistä:

- Alue on rivitalo- ja omakotitaloaluetta, jonne ei sovi kerrostalorakentaminen. Suunnitelmassa suurin osa alueen asunnoista tullaan hävittämään.
- Kun kerrostaloja rakennetaan rivi- ja omakotitalojen sekaan, se automaattisesti alentaa asuntojen arvoa ja häiritsee asumisen rauhaa. Kuka haluaa ostaa asuntoa alueelta, kun ei ole tietoa naapuruston yleisilmeestä ja rakennustoimista.
- On myöhäistä ja kummallista alkaa lisäämään 7000 asukasta alueelle, joka on jo valmiiksi rakennettu ja mikä vaatisi pientaloaleelle kerrostaloasutusta. Alueelle on jo ilmeisesti tulossa alueen yhtenäisyyttä rikkova 9 kerroksinen kerrostalo Vihertien ja Louhelantien kulmaan sekä Martinlaaksontie 24:n tyhjälle puistoalueelle myös kerrostaloja. Se saakoon riittää. Jos pientaloalueelle rakennetaan, niin korkeintaan kaksikerroksisia rakennuksia. Matalia kerrostaloja Martinlaaksontien pohjoispuolella voidaan esim. korottaa jos on pakonomainen tarve saada lisää asukkaita.
- Martinlaakson aseman keskusta-aluetta voidaan tehdä viihtyisämmäksi ilman, että kosketaan jo olemassa oleviin pientaloihin.
- Suunnitelmassa mainituista 700 verkkokyselyyn osallistuneista ei käy ilmi kuinka monta oli pientaloasukkaita ja kuinka moni asui kerrostalossa.
- Ei ole mitään merkitystä sillä, että vedotaan valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, kun on kysymyksessä jo valmis alue. Suunnitelma olisi aivan mainio, jos kyse olisi rakentamattomasta alueesta.

Ystävällisin terveisin,

[redacted]



Hei

Tutustuin Martinlaakson kehityskuvan luonnokseen ja sen liitemateriaaleihin. Kehityskuvassa on huomioitu Pyöräliikenteen tavoiteverkon pääreitit – katse pitäisi kuitenkin suunnata myös pidemmälle kohti potentiaalia joka on jäänyt unohduksiin.

Vantaan yleiskaavassa tehtiin pari vuotta sitten virhe kun Länsi-Vantaan baana linjattiin (vain) Hämeenlinnanväylän varteen. Radan varteen tarvittaisiin liikennevaloton baana, joka yhdistäisi lännen kaupunkikeskustat Vantaanlaaksosta Martinlaakson kautta Myyrmäkeen.

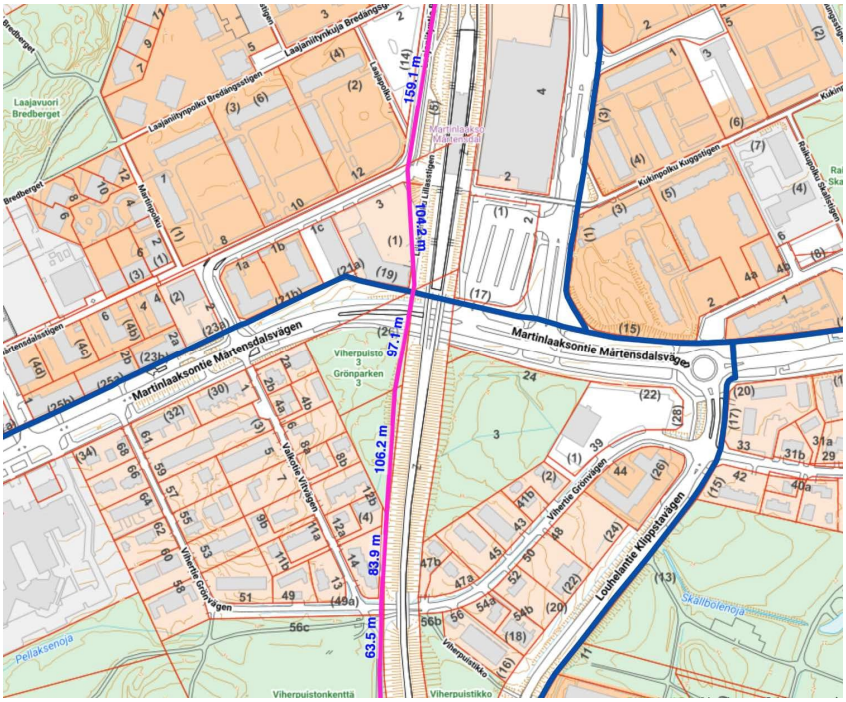
Liikenneväylien tarkoitus on mahdollistaa ihmisten ja palveluiden liikkuminen. Molemmat keskittyvät keskustoihin. Länsi-Vantaan elinvoiman kannalta olisi ehdottoman tärkeää saada sujuva pyöräliikenteen yhteys keskustojen välille. Se palvelisi niin yksityisiä matkoja, kuin kestävää kaupunkilogistiikkaakin.

Vielä ei olisi liian myöhäistä varata radan vierestä tilaa tulevaisuuden baanalle, joka voisi toteutua osittain myös pyöräkatuna. Tilanvarausten kannalta yksi kriittisimmistä paikoista on Martinlaakson keskusta ja Martinlaaksontien ylitys.

Reitti voisi kenties mennä karkeasti jotenkin näin: https://kartta.vantaa.fi/link/7iLfBm

Asiasta ei tietysti päätetä tässä kohtaa, ja baanan rakentaminen toteutuisi vasta vuosien päästä lukuisten tarkempien selvistysten jälkeen. Kuitenkin tässä kohtaa olisi tärkeää jättää ovi auki tälle mahdollisuudelle riittävien tilanvarausten muodossa, koska muutoin tämä huikea mahdollisuus saatetaan lopullisesti menettää.

Kertokaa jos jokin jäi pohdituttamaan – sparrailen ajatusta mielellään kanssanne vaikka myös Teamsin välityksellä.



Terveisin,

[redacted]

MARTINLAAKSON KESTÄVÄ KESKUSTA KEHITYSKUVA

Ohessa joitakin huomioita ja kommentteja julkisuudessa esitettyyn Martinlaakson kestävän keskustan kehityskuvaan.

- Erinomaista, että Martinlaakson aseman seudun ja keskustan kehittäminen on otettu suunnittelun kohteeksi.
- Hyvä, että pyrkimyksenä on viedä autot maan alle tai pysäköintitaloihin. Nykyisellään Martinlaaksossa on liikaa laajoja autojen paikoitusalueita.
- Havainnekuvissa on syntymässä liikaa kolkkoja aukioita. Olisiko mahdollista ottaa suunnittelussa mallia Töölönlahden eteläpuolelle toteutusta puistosta, jossa aukio on saatu eläväksi niityillä, istutuksilla ja kevyillä rakennelmilla? Ei siis enää Martinlaaksonpolun kaltaisia suoria, kivisiä ”tuulitunneleita”.
- Martinlaakson asema näyttää havainnekuvissa edelleen kolkolta betonirakennelmalta. Olisiko sitä mahdollista ”pehmentää” esim. pintojen puurimoituksilla?
- Martinlaaksontien kortteli näyttää havainnekuvissa aneemiselta. Voisiko talot olla keskenään eri näköisiä; harjakattoa, tasakattoa, pulpettikattoa, maanläheisiä murrettuja värejä ym.?
- Olisiko aukioille mahdollista saada pysyviä kojuja/kioskeja, joissa yrittäjät voisivat myydä tuotteitaan erityisesti sesonkien aikaan; kesällä, jouluna, pääsiäisenä. Nämä voisivat toimia esim. pop up -tyyppisesti pidemmällä tai lyhyemmällä vuokraperiaatteella. Ja vuokralaisiin pakotettu vaihtuvuus – ei pysyviä kebabkioskeja. Ajattelen, että Martinlaaksossa voisi asua esimerkiksi yritteliäitä maahanmuuttajataustaisia ihmisiä, joiden ruokakulttuuri olisi ehkä piristävä lisä Martinlaakson katukuvaan. Tai käsistään käteviä eläkeläisiä järjestöineen myymässä neuletöitään joulumarkkinoilla.

[redacted]

Vantaan kaupunki

Kirjaamo

Asia: Kaavatyö 015100/ Osallistumis – ja arviointisuunnitelma nro 0010500, 16.8.2024

Hyvä käsittelijä,

Asunto- osakeyhtiö Vihertie 53:n mielestä esitettyä suunnitelmaa ei voida hyväksyä/ toteuttaa näinkin valmiiksirakennetussa asuinympäristössä.

Tällainen suunnitelma vaatisi tietyiltä osin kokonaan uuden infran.

Tämä alue ei ole uudisrakennuskohde!

Keskustan esitetty tiivistäminen ei missään tapauksessa edistäisi alueen viihtyvyyttä, vaan päinvastoin lisäisi ahdistusta ja epäjärjestystäkin.

Autojen pysäköinnin siirtoa pysäköintitaloihin ei ole tarvetta – voidaan hoitaa nykyisellä järjestelyllä.

Keskustan pientaloalue, varsinkin Vihertie – Valkotie alue, on toimiva, viihtyisä, vihreä asuinalue eikä kaipaa mitään muutosta eli VASTUSTAMME TÄTÄ SUUNNITELMAA VARSINKIN KOSKIEN KYSEISTÄ ALUETTA!

Toivomme hyvää yhteistyötä tässä hankkeessa!

AsOy Vihertien 53: n hallitus

[redacted]

[redacted]

Valko- Vihertie asukkaiden kannanotto Mainio MArtsari -julkaisuun on liitteenä.

Asukkaiden puolesta

[redacted]

Onko Martinlaakso menettämässä hyvän imagonsa?

Me Valko- ja Vihertien asukkaat olemme tutustuneet ”Mainio Martsari” -julkaisuun ja todenneet, että kyseinen suunnitelma kohtelee pientaloaluettamme todella tylysti. Tuntuu siltä, kuin meidät haluttaisiin häätää kodeistamme meitä kuulematta. Me vastustamme ehdottomasti ”Mainio Martsari” -hanketta sen nykymuodossa. Emme halua ”Menetettyä Martinlaaksoa”!

Perusteluja mielipiteellemme on useita. Martinlaaksossa ovat laskeneet sekä asuntojen hinnat että vuokrataso. Kysyntä ja tarjonta eivät ole epätasapainossa, vaikka niin väitetään. Pienistä yksiöistä on täällä jopa ylitarjontaa (Talouselämä 23/2024). Onko siis tarvetta massiiviselle lisärakentamiselle tälle alueelle? Kiinteistövälittäjät nimittäin kertovat, ettei Martinlaaksoon enää haluta muuttaa.

Martinlaakso on jo nyt menettänyt pitovoimaansa sitä mukaa kun tänne on rakennettu uusia laatikkomaisia kerrostaloja vieri viereen. Hyvä arkkitehtuuri on täysin hukassa. Asumisterveyden kannalta pitäisikin väljyyttä olla sen verran, ettei pienen kodin ainoa näkymä olisi samankokoisen asunnon ruokapöytään. Tutkitusti väljä rakentaminen ja lähiluonnossa liikkuminen vähentää sairastavuutta ja stressiä sekä parantaa mielenterveyttä.

Uudet kerrostalot ovat valtaosaltaan ns. keskikäytävätaloja, joissa keskellä olevan käytävän kummallakin puolella on pieniä yksiöitä ja kaksioita. Näitä asuntoja ovat sijoittajat joukoittain ostaneet vuokrattavaksi, omistajia niissä asuu alle 10 %. Niinpä Martinlaakso on muuttunut vuokra-asuntovaltaiseksi. Näissä taloissa asukkaat vaihtuvat usein, eikä yhteisöllisyyttä ehdi syntyä. Pelkäämmekin, että piittaamattomuus omasta lähiympäristöstä lisääntyy, kuten myös levottomuus, roskaisuus ja yleinen turvattomuus. Huumekauppa rehottaa avoimena: kama vaihtaa omistajaa asukkaiden silmien alla. Turvattomuutta kokevat sekä vanhat että nuoret, joilta viedään kännykät ja merkkivaatteet päältä. Yleisen turvattomuuden vuoksi moni muuttaa pois Martinlaaksosta.

Olemme siis huolissamme siitä, että Martinlaakson hyvä imago on häviämässä. Me nykyiset asukkaat Valko- ja Vihertiellä arvostamme alueen väljyyttä, rauhallisuutta, yli satavuotiaita puita pihoillamme, hyviä palveluita, hyviä liikenneyhteyksiä ja hyviä pitkäaikaisia naapureitamme. Iäkkäätkin asukkaat ovat voineet asua pitkään kotonaan hyvän naapuriavun ja vahvan yhteisöllisyyden turvin. Lastenrattaat ja rollaattorin saa omassa pihassa autonsa kyytiin myös talvella, kun on liukasta ja huonosti auratut tiet. Olisi vaivalloista hakea autoa kaukana olevasta parkkitalosta ja palauttaa se asiointimatkan jälkeen.

”Mainio Martsari” -suunnitelman mukaan uutta rakennuskantaa ja asukkaita haluttaisiin myös esim. Valko- ja Vihertien väliseen kortteliin. Nykyään täällä asuintalot sijaitsevat yksityisen omistajan tai asunto-osakeyhtiön omistamalla tontilla, ja omistajilla on Suomen perustuslain mukaiset oikeudet omaisuuteensa. Tämän korttelin asukkaat ovat pitäneet kodeistaan ja pihoistaan hyvää huolta. On investoitu kalliisiin peruskorjauksiin ja uusittu

pihoja. ”Mainio Martsari” -suunnitelman mukaan tälle alueelle ei jäisi ainoatakaan nykyistä rakennusta! Ihmettelemme myös, miten mahdollisuus virkistävään liikkumiseen taataan, jos osaan Viherpuistostakin rakennetaan.

Valtavan purkuvimman sijaan pitäisi säilyttää myös jotakin vanhaa. Näin toteutuisi edes osa ”Mainio Martsari” -esitteen lupaamasta monimuotoisesta korttelirakenteesta, jossa ”eri aikakauden rakennukset tuovat kerroksellisuutta ja eri rakennustyyppien sekoittuminen toisi monipuolisia mahdollisuuksia asumiseen” (”Mainio Martsari” sivu 6).

- Me emme halua kortteliimme kerros- tai luhtitaloja, emmekä tarvitse aseman seudulle 7000 uutta asukasta.
- Me haluamme säilyttää Martinlaakson vehreänä ja viihtyisänä kaupunginosana.
- Me haluamme säilyttää yhteisöllisyyden ja turvallisen asuinympäristön kaikenikäisille.
- Älkää tehkö Martsarista menetettyä, masentavaa Martinlaaksoa!
- Älkää hävittäkö sitä, mikä toimii!

As. Oy Valkotie 1 As Oy Vihertie 61 As Oy Vihertie 55

[redacted]

Mielipide kaavatyöhön numero 015100

As Oy Viher-Valkon edustajina emme hyväksy esitettyjä suunnitelmia, joissa taloyhtiömme tontille kaavaillaan uudistakennusten tekemistä 2050 vuoteen mennessä. Taloyhtiömme hallinnassa olevat rakennukset ovat vielä nuoria ja hyväkuntoisia. Rakennuksilla on elinkaarta jäljellä pitkälle yli 2050-luvun eikä purkaminen tässä aikataulussa ole millään muotoa järkevää tai taloudellisesti kannattavaa. Lisäksi on olemassa vaara, että kiinteistömme arvo laskee, kun kunta piirtelee kuvia ja suunnitelmia, joissa kiinteistöämme ei enää ole.

Yhtenä ongelmana suunnitelmissanne on lisääntyneen asukasluvun myötä alueella pahentuva autojen paikoitustilojen puute. Jo nykyisin lähikiinteistöjen paikoitustilat ovat pienet ja lähialueen parkeeraus tapahtuu osittain katujen varsille hankaloittaen liikennettä mm jätehuollon ja pelastuslaitoksen toimintaa.Vihertien varrella sattuneen tulipalon yhteydessä palokunnan autot eivät päässeet lyhintä tietä palopaikalle, lumen ja pysäköityjen autojen tukkiessa kapeat tiet. Keskitetty parkkitalo jossain kilometrin päässä ei vaikuta toimivalta tätä ongelmaa poistamaan. Asukasviihtyvyys ja asukkaiden turvallisuus kärsii ahtaista kaduista jatkossa vielä enemmän kuin nyt.

Järkevämpää ja nykyisiä asukkaita huomioivampaa kaupunkikehittämistä olisi suunnitella rakentamattomien alueiden ja kortteleiden hyödyntämistä strategisten tavoitteiden mukaiseen rakentamiseen. Sellaisiakin alueita Martinlaaksostakin ja lähistöltä löytyy kyllä.

As Oy Viher-Valko:n Hallitus

[redacted]

[redacted]

Luottamuksellinen.

Hei vaan ja mukavaa, että Martinlaakson aluettakin pyritään kehittämään.
Ehdottoman tärkeää on eteenkin asemanseudun kohentaminen.
Ihmettelen kuitenkin miksi tavoitellaan tuollaisia megaluokan rakennuskomplekseja.
Viihtyisyyden parantaminen onnistuu varmasti vähemmälläkin.
Esityksessänne olevat havainnekuvat antavat aivan liian kauniin kuvan eivätkä ne koskaan vastaa aikanaan mahdollisesti toteutuvaa rakentamista.
Martinlaakson aseman seudun uudistaminen on omien arvioidenne mukaan vaikea toteuttaa.
Ihmettelenkin eikö sopivampia alueita löydy, jos asuntokannan lisääminen on välttämätöntä.
Martinlaaksoon on viime vuosien aikana rakennettu paljon uutta ja väestöä tullut jo paljon lisää eli Martsari on jo oman osuutensa tehnyt. On ehkä aika täydennysrakentamiselle Kehäradan muilla osuuksilla.
Noiden höttökuvien ohella olisi oikein että avaatte isoilla otsikoilla myös väestörakenteessa tapahtuvaa merkittävää muutosta, joka seuraa esityksen mukaista täydennysrakentamista. Jo nyt on huomattu levottomuuden lisääntymistä esimerkiksi Martinlaaksonpolun varrella uusien kerrostalojen alueella.
Suuri virhe on ollut sallia autoliikenne ko polulla. Suunnitteluvirhe.
Martinlaaksontien eteläpuoli on ehdottomasti jätettävä rauhaan eikä missään nimessä muuttaa pientaloaluetta edes osaksi kerrostalorakentamiseen.
Toivon, että otatte huomioon asukastilaisuudessa syyskuun alussa esiin nousseen vahvan vastustuksen.
Ystävällisin terveisin

[redacted]

[redacted]

Hyvä vastaanottaja,

alla mielipiteeni Martinlaakson kehityskuvaan.

Yleisesti totean, että suunnitelmassa esitetyt näkemykset eivät tue viihtyisää ja mukavaa asumista.

Suunnitelmassa on maalailtu kuvaa siitä, että lähtökohtana on käveltävä kaupunki, jossa mm. koti, työ ja kauppa muodostavat yhtenäisen kaupunkirakenteen. Tähän totean, että jokainen pääkaupunkiseudulla asuva tietää, että suurimmalla osalla työpaikka on muualla kuin omassa kaupunginosassa ja yleensä toisen kaupungin alueella. Työmatkat onnistuvat mukavasti junalla tai bussilla, jos työpaikka sattuu olemaan radan tai reitin varrella. Kuitenkin varsin monella työmatkaan kuluu julkisia liikennevälineitä käyttäen huomattavasti enemmän aikaa kuin omalla autolla ajaen. Lisäksi monella on sellaiset työajat, ettei julkisten liikennevälineiden käyttö ole mahdollista kuin korkeintaan toiseen suuntaan. Näin ollen suunnitelmassa oleva ajatus, että autoilua vähennettäisiin ja asukkaat siirtyisivät käyttämään julkisia liikennevälineitä, ei vastaa asukkaiden todellisuutta.

Suunnitelmassa tuodaan useassa kohdassa esiin tiivis rakentaminen, jolla tarkoitetaan sekä rakennusten läheisyyttä toisiinsa että asuntojen pieniä kokoja. Jo usean vuoden ajan ovat arkkitehdit, asukkaat ja rakentamisen ammattilaiset tuoneet esille pienten putkimaisten asuntojen ongelmat. Ihmiset eivät viihdy niissä. Pieniä asuntoja ei voida kompensoida yhteisillä tiloilla kuten yhteiskäyttöiset saunat, pesulat ja työtilat.

Olen huomannut taloyhtiömme vastapäätä Laajaniitynpolulle rakennetussa 13-kerroksisessa talossa sen, että useissa ikkunoissa on jatkuvasti sälekaihtimet kiinni. Ihmiset haluavat yksityisyyttä, eivätkä halua, että vastapäisestä talosta nähdään omaan kotiin sisälle. Talojen rakentaminen lähelle toisiaan tiiviisti ei luo viihtyisyyttä. Sen sijaan pienet asunnot ja tiivis rakentaminen aiheuttavat epämukavuutta sekä aikuisissa että lapsissa. Epämukavuudesta seuraa levottomuutta ja lopulta järjestyshäiriöitä, jotka ovat lisääntyneet selvästi viime vuosien tiiviin täydennysrakentamisen myötä. Taloyhtiöt ovat joutuneet aitaamaan piha-alueitaan ja rakentamaan portteja, jotta taloyhtiön piha-aluetta ei käytettäisi yleisenä kulkuväylänä eikä piha-alueella tapahtuisi vahingontekoja.

Martinlaakson nykyinen väljyys on säilytettävä. Laajaniityntielle ei tule rakentaa kerrostaloja nykyisten maaparkkipaikkojen paikalle. Parkkipaikat luovat avaruutta ja väljyyttä Laajaniityntien varteen. Myöskään pientaloaluetta ei tule täydennysrakentaa purkavasti. Pientaloalue tuo Martinlaakson profiiliin vaihtelevuutta. Lisäksi nykyisten talojen pihat ovat vehreitä ja siten luovat omalta osaltaan viihtyisyyttä Martinlaakson alueelle.

Torit ja aukiot ovat paikkoja, joihin kertyy ongelmia. Nykyisin esim. Martinlaakson ostarin ja rautatieaseman tunnelin alueella on päivittäin alkoholin ja/tai huumeiden käyttäjiä.

Suunnitelman taustalla on selvästi ahneus, josta hinnan maksavat nykyiset ja tulevat asukkaat epämukavuutena, tyytymättömyytenä sekä kärsien lisääntyvistä järjestyshäiriöistä. Onko Vantaan kaupungilla varaa menettää keskituloiset veronmaksajat naapurikaupungeille!

[redacted]

As Oy Vihertie 49, 01620 Vantaa

Vantaan kaupunki
Kaupunkirakenne ja ympäristö
Asemakaavoitus

kirjaamo@vantaa.fi

Viite: kirjeenne 6.8.2024

Mielipide Martinlaakson kehityskuvan nro 015100 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, pvm 6.8.2024

Vantaan kaupunki on laatimassa Martinlaakson keskustaan pitkän tähtäimen kehityskuvaa (”Mainio Martsari”), jonka on määrä ohjata alueen kaupunkikehitystä vuosina 2030–2050. Hanke kattaa Martinlaakson juna-aseman seudun noin 500 metrin säteellä.

Kaupungin on tarkoitus tehdä kehityskuvaan perustuvaa kaavoitushanketta pitkäjänteisesti yhdessä alueen asukkaiden ja yritysten kanssa, mitä pidämme tarkastelualueen asukkaiden näkökulmasta myönteisenä ja hyvänä kaupunkisuunnittelun lähtökohtana. Samalla pidämme kuitenkin valitettavana sitä, että kehityskuvan pohjalta alueemme tulevaisuudesta nousee enemmän kysymyksiä kuin kehityskuva antaa vastauksia. Suunnitelman kaikkia vaikutuksia on tästä syystä vaikea arvioida osallistumis- ja arviointivaiheessa.

Kaupungin mukaan kehityskuva tarkoittaa yleiskaavaa tarkempaa, mutta asemakaavaa yleisempää rakentamista ja muuta maankäyttöä määrittävää suunnitelmaa. Kehityssuunnitelmasta tehdään Martinlaakson kaavarunko 2025, joka on edelleen yleiskaavaa yksityiskohtaisempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma. Kaavarunko tulee määrittämään reunaehdot laadittaville asemakaavan muutoksille ja ohjaamaan uutta rakentamista. Meille on kuitenkin epäselvää, mikä on kehityskuvan ja siitä kehitettävän kaavarungon rooli alueen maankäytön suunnittelussa ja millaiseen lainsäädännölliseen kehykseen se voidaan asettaa. Avoimeksi jää muun muassa se, millä tavalla kaavarungon reunaehdot tulevat jo tässä vaiheessa ohjaamaan alueen rakentamista.

Kehityskuvan laatimisella on kunnianhimoisia tavoitteita, joiden sovittaminen valmiiksi rakennettuun kaupunkiympäristöön saattaa olla vaikeaa. Nyt on kovin epävarmaa, että kehityskuvan ratkaisuilla voidaan luoda todellisia edellytyksiä esimerkiksi pientaloalueen kestävälle ja ympäristönäkökulmat huomioon ottavalle kehittämiselle. Asukkaille tulevaisuuden uhkakuvia aiheuttavat erityisesti suunnittelun pitkä aikajänne ja suunnitelman kehittämisen vaikutukset alueen kiinteistöihin ja niiden myyntimahdollisuuksiin. Lisäksi kysymyksiä herättää se, että onko kehityskuvalla tai kaavarungolla laissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia ja johtavatko ne alueen rakennuskieltoon määräämiseen aikaisessa vaiheessa. Erityisesti tarkastelualueen asukkaita kiinnostavat ne toimenpiteet, joita kaupunki tulee käyttämään eri vaiheissa kaavamuutosten toteuttamiseksi.

Kehityskuvan havainnekuvissa Vihertien ja Valkotien rajaamalla alueella olevat asuintalot on korvattu merkittävästi suuremmilla kerrostaloilla. Esityksessä ei kuitenkaan ole kerrottu, miten kiinteistöjen omistamiseen merkittävästi vaikuttava omistusjärjestely on määrä

toteuttaa ja millaisia käytännön vaikutuksia muutoksesta asukkaille aiheutuu. Tätä taustaa vasten ajatus kymmenien eri omistuksessa olevien, eri ikäisten pientalokiinteistöjen vapaaehtoisesta yhdistämisestä lyhyessä ajassa kerrostalorakentamista varten on varsin epätodennäköistä.

Vaikka pientaloalueen rakentaminen käynnistyisi käytännössä vasta ajanjaksolla 2040-2050, kehityskuvasta ja kaavarungosta tulee jo tässä vaiheessa seuraamaan runsaasti kysymyksiä. Aikaisessa vaiheessa saattaa vahvistua käsitys siitä, että nykyiset rakennukset tullaan purkamaan muutaman kymmenen vuoden sisällä. Tällöin maankäytön pitkälle ajalle ajoittuva suunnittelu saattaa johtaa alueen kiinteistöjen saman tien alkavaan rapistumiseen, kiinteistönomistuksen arvon laskemiseen ja alueen yleisen viihtyvyyden heikentymiseen. Lisäksi maankäytön kehittämissuunnitelmat tulevat vaikeuttamaan kiinteistöjen kunnossapidon pitkän aikavälin suunnittelua ja toteuttamista.

Asiasta jo levinneiden huhujen katkaisemiseksi ja uhkakuvien hälventämiseksi asukkaiden on perusteltua odottaa Vantaan kaupungilta nopeasti laadittavaa, selkeää kuvausta ja arviota kaavahankkeen erilaisista vaikutuksista. Kaupungin tulee lisäksi avata mahdollisten lunastusten, kiinteistöverojen korotusten ja muiden asumista rajoittavien toimenpiteiden, kuten sanktioiden vaikutusta ja aikataulua alueen kiinteistönomistajille.

Vantaalla 14.9.2024

As oy Vihertie 49, 01620 Vantaa

[redacted]

hallituksen puheenjohtaja

isännöitsijä, hallituksen jäsen

[redacted]

[redacted]

Hei,

olen ollut töissä Vantaalla pitkään. Olen kasvattanut Martinlaakson alueen lapsia 25 vuotta, ja nähnyt niin alueen kasvun kuin kehityssuunnankin. Kun tulin alueelle töihin, Martinlaakson oli monipuolinen ja tasapainoinen lähiöalue koostuen erilaisista yhteiskunnan kerrostumista. Vuosien varrella alue on menettänyt vetovoimaansa ja Myyrmäen tavoin terve kehitys alueen monimuotoisuudesta on kaventunut. Alue on muuttunut aiempaa levottomammaksi. Martinlaakso ei ole ikinä ollut lintukoto, mutta suunta on ollut jo pitkään huolestuttava.

Alueen koulut ovat olleet haluttuja ja tasokkaita ihan alakoulusta 2.asteelle. Muutos koulujen ilmapiireissä perusasteella on jo tapahtunut levottomampaan suuntaan. Vantaa voisi varjella lapsia, koulujen mainetta ja toimintaa vaalimalla alueen arkkitehtuuria ja laatimalla suunnitelmia, jotka pitävät alueensosioekonomista ja eri ikäisten ihmisten asumismuotoa tukevaa tasapainoa yllä. Tasapaino syntyy erilaisten asumismuotoojen yhdistämisestä. Siihen kuuluu myös alueen vanhemman rakennuskannan säästäminen ainakin pientalojen osalta. Liian massiiviseksi korkeinw taloineen ei kukaan alueella työskentelevä tai asuva halua aluetta rakennettavan.

En ole asunut koskaan alueella. En puhu itseni asumisen puolesta. En myöskään ole niin pitkään enää työelämässä Martinlaaksossa, että olisin näkemässä alueen totaalisen muokkautumisen uusien suunnitelmien mukaan. Puhun siitä, että aluetta saa ja tulee kehittää, mutta suunnitelmat näyttävät pyyhkäisevän alleen kaiken sen, mikä alueella on ollut parasta. Yksipuolinen kerrostaloihin perustuva asemaseutu tekee Martinlaaksostakin sen, millaiseksi pelonmaantieteeksi Myyrmäki on jo muuttunut.

Utopiakaupunkeja on kiva visioida. Teemme niitä koulussakin. Mutta uutta suunnitellessa on hyvävarjella alueen elinkelpoisia ja parhaita puolia. Martinlaakson kasvun soisi tapahtuvan harkitusti alueen mittakaavan huomioiden eikä kaiken vanhan poispyyhkäisyllä.

[redacted]
Martinlaaksossa työskentelevä opettaja

LähetettyOutlook for Android

As Oy Erkin-Salpa
Laajaniityntie 8
01620 Vantaa
Hallitus

Mielipiteen ilmaus
14.09.2024

Mainio Martsari

Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuvan suunnitelma 6.8.2024
Martinlaakson kehityskuva nro 015100

1. Viestintä

Viestintä siinä muodossa, että kaikki sen ymmärtävät yksiselitteisesti, on vaikea laji. Vantaan kaupungin lähettämä *Mainio Martsari* kehityskuvaselvitys ei ole ihan paras esimerkki selkeästä ja yksiselitteisesti ymmärrettävästä asiakirjasta.

Kaupungin lähettämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma aiheutti mm. Laajaniityntien kerrostalojen asukkaissa melkoista ärtymystä, mielipahaa ja jopa pelkotiloja kun yksityisomistuksessa olevien tonttien pysäköintialueille on suunnitelmassa esitetty rakennettavaksi uusia kerrostaloja.

Vasta 3.9.2024 Martinlaakson koululla Kaupungin järjestämässä kuulemistilaisuudessa kävi ilmi tiukan keskustelun yhteydessä, että kyseessä ei ole kaupungin taholta esitetty suunnitelma, jossa taloyhtiöiden tonteille tultaisiin pakolla edellyttämään täydennysrakentamista. Näin kaupungin edustajat vakuuttivat useaan kertaan asian olevan.

Kuulijoille vakuutettiin, että kyseessä on pelkästään suunnitelma, jossa tontin omistajille suotaisiin kaavoituksessa mahdollisuus täydennysrakentamiseen, **jos he itse omasta halustaan käynnistävät rakennushankkeen, hankkivat asianmukaiset rakennusluvat ja rakentajan**.
Lisäksi kaupungin edustajat vakuuttivat, että täydennysrakentamiseen ei missään tapauksessa pakoteta pakkolunastamalla yksityistä tonttimaata.

Nämä seikat eivät mitenkään käyneet yksiselitteisesti ja selkeän ymmärrettävästi ilmi kaupungin lähettämästä aineistosta. Nämä seikat olisi tullut esittää korostetun painokkaasti, ettei olisi aiheutettu turhaa panikointia asukkaiden piirissä. Viestinnässä ei ole otettu huomion, että monikaan kansalainen ei ole kaavoituksen tai rakentamisen ammattilainen, joten asiat olisi pitänyt esittää yksinkertaisen selkeästi ja ymmärrettävästi.

2. Suunnitelman sisällöstä

Suunnitelman sisällöllä luodaan kuva, että Martinlaaksoa oltaisiin kehittämässä ja rakentamassa entistä viihtyisämmäksi. Useiden asukkaiden mielestä kyseessä on monestakin syystä johtuen negatiivinen kehitys.

Kuinka viihtyisyys mahtaisi toteutua, jos kaikki avarat ja nyt viihtyisät tontit tungetaan täyteen kerrostaloja? Siitä muodostuisi slummi ja massiivinen ahdistava kivitalokompleksi, josta viihtyisyys varmasti katoaa. Mm. Laajaniityntien asuinkerrostalojen avarat ja valoisat pihapiirit sulkeutuisivat ahdistavien umpikortteleiden sisään. Alkuperäisen pihan asukasmäärä kenties tuplaantuisi.

<u>Vihreä Martinlaakso</u>
Täydennysrakentaminen edellyttää aina myös olemassa olevien puiden kaatamista ja viihtyisyyden katoamisen siltäkin osin. Muutamien uusien puiden ja puskien istuttamisella ei näitä pystytä korvaamaan. Varsinkaan kun niitä ei pystytä hoitamaan ja niiden kasvu vanhojen kanssa samalle tasolle kestää monta vuosikymmentä.

<u>Ongelmat lisääntyvät</u>
Onko ihan pakko lisärakentaa ja tarkoituksellisesti suoda mahdollisuus muualta Suomesta kiihtyvälle muutolle pääkaupunkiseudulle. Tämä lisää ruuhkasuomen edelleen paisumista ja sen myötä kaikenlaisten ongelmien lisääntymistä.

<u>Pysäköinnin hankaloittaminen</u>
Laajaniityntien 8-12 kerrostalojen tonteilla oleville pysäköintialueille suunnitelmassa merkityt kerrostalot hävittävät riittävän lähellä asuntoja tapahtuvan autojen pysäköinnin mahdollisuuden. Nyt on kohtuullisen lyhyt matka kantaa mm. kauppa- ja urheiluvälinekassit kotiin ja autoon. Tämä tulisi uuden suunnitelman myötä heikkenemään merkittävästi.
Laajaniityn paikotuksessa (Laajaniitynkuja 2) on ko. kolmella asuntoyhtiöllä kiintiöt lisäpysäköintipaikoista, koska kunkin omalla tontilla P-paikkojen velvoite määrän suhteen ei täyty. Tämän vuoksi myöskään tälle alueelle ei tule suorittaa täydennysrakentamista.
Kiinteistövälittäjien kokemusten mukaan autopaikkojen puute vähentää asuntokaupan kiinnostavuutta ja on merkittävä este asuntokauppojen syntymiselle. Uusille asukkaille tulee pystyä osoittamaan autopaikka, muuten kauppoja ei synny. Tästä on Vantaalla ikävänä esimerkkinä Kivistön alue.

Kehityssuunnitelma 2015 ja asukaspysäköinti
Vuonna 2015 (?) esitettiin saman sisältöistä kehityssuunnitelmaa, mutta Laajaniityntien kerrostalojen osalta täydennysrakentaminen taloyhtiöiden tonteille tyrmättiin. Miksi sitä yritetään uudestaan, tilanne ei ole muuttunut?
Onko kaupungilla nyt edelleen sama neuvo kysymykseen mihin automme laitettaisiin: Parkkipaikan alle voidaan tehdä P-halli. Tähän toteamme, kuten silloinkin - P-alueen alla on kallio lähellä, joten hallin rakentamisesta aiheutuu melkoiset kustannukset taloyhtiölle. Olemme jo kertaalleen maksaneet P-alueen perustamisen. Miksi pitäisi maksaa uudestaan ja moninkertainen kustannus.
Martinpolun uusien kerrostalojen pihakannen alle on tehty parkkihalli, jossa oman ruudun lunastamien maksaa 20 000-30 000 € ja ruudun vuokrat ovat luokkaa 100 - 150 €/kk. Meillä ruudun vuokra on 14 €/kk.
Lisäksi on otettava huomioon, että mihin autot sijoitettaisiin rakentamisen ajaksi (noin kaksi vuotta)?
Kaikissa Laajaniityntien 8-12 kerrostaloissa on juuri tehty putkiremontit, joita maksellaan vielä kauan. Myös muita kalliita remontteja (vesikatot, lämmönjako järjestelmän laitteet jne) on tulossa lähivuosina. Täydennysrakentaminen ja uuden pysäköintihallin rakentaminen eivät siis kiinnosta vähäisimmässäkään määrin.

Laajaniityntie kävelytieksi
On käsittämätön ajatus autoliikenteen estämiseksi kerrostaloille. Autoilla tulee päästä tonteille ja myös oman portaan eteen mm. tavarankuljetuksen vuoksi. Myyrmäen suuralueella, johon Martinlaakso kuuluu, on melkein 20 % yli 65-vuotiaita (Vantaalla eniten), joille juuri autolla pihaan pääseminen on tärkeintä.
Ei ole myöskään tarkoituksenmukaista, että jäte- ja muut huoltoautot liikkuvat kävelytiellä jalankulkijoiden seassa. Jalankulku Martinlaakson terveyskeskukselle ja kirjastoon vaikeutuu, erityisesti liikuntaesteisille.
Tällä hetkellä Laajaniityntiellä on omat kaistansa autoille, turvalliset jalkakäytävät jalankulkijoille ja pyörätie polkupyöräilijöille. Ei ole turvallisuussyiden perusteella tarkoituksen mukaista siirtää kaikkia eri liikkumismuotoja samalle väylälle, johon kävelytieksi muuttaminen johtaisi.
Huonosti toimivasta kävelytiestä on jo varoittavana esimerkkinä Martinlaaksonpolku, Martinpolku sekä Laajaniitynpolku, jotka ovat liikennemerkein osoitettu kävelyteiksi. Martinpolku 8-10 kerrostaloille pääsee autoilla ainoastaan ko. kävelyteitä pitkin. Varsinkin Martinpolkua käyttävät koululaiset ja päiväkotilapset kulkureittinä ja joutuvat päivittäin vaaraan autojen vuoksi. Alkuperäisessä kaavasuunnitelmassa oli liikenne ko. taloille suunniteltu uimahallin luota, mutta se jostakin syystä muuttui vasta rakentamisvaiheessa.

Vantaan Katuosastolle on Martinpolulle ehdotettu edes pieneksi varotoimeksi hidastustöyssyjen tekemistä tonttiliittymien kohdille, koska autoilla ajetaan siinä kuin kilparadalla. Vastauksen tulo kesti kaksi vuotta ja vastauksen sisältö oli suunnilleen se, että seurataan onnettomuustilastoja! Jokainen voi päätellä mitä tuo tarkoittaa.

Laajaniityntien muuttaminen kävelytieksi ei varmasti ole monista edellä mainituista syistä kannatettava ja järkevä ajatus

Autoliikenteen vähentämisen tarvetta on perusteltu sillä, että julkinen liikenne toimii hyvin. Mutta ei julkisilla välineillä joka paikkaan pääse riittävän lähelle. Eikä se kata ihmisten kaikkia tarpeita: monet tarvitsevat autoa esim. liikkuvan työnsä tai työpaikkansa sijainnin vuoksi, lasten päivähoitoon kuljettamiseen, harrastuksissa kulkemiseen, välineiden ja tavaroiden kuljettamiseen, kesämökille kulkemiseen jne…jne.. Julkinen liikenne ei näihin kaikkiin tarpeisiin pysty vastaamaan, tarvitaan myös omia autoja ja niille parkkipaikkoja.

<u>Vanhat suunnitelmat</u>
Vuonna 1995 toteutettiin parin vuoden suunnittelun seurauksena Martinlaakson ensimmäiset julkisivuremontit (ERTASA-Projekti) Laajaniityntie 8-12 taloihin. Tuolloin oltiin tiiviissä yhteydessä Vantaan Kaupunkiin. kaupungin taholta useammassa tilaisuudessa korostettiin, että Martinlaakso tullaan pitämään mahdollisimman vihreänä ja väljänä viihtyisyyden vuoksi.

Tuolloin kaupunki istutti Laajaniityntien varteen sille osuudelle, joka on kehäradan tuntumassa, rivin hienoja puita. Nykyisen Alepan kulmalla oleva aukio päällystettiin värillisillä betonikivillä ja kivetystä jatkettiin Uimahallille johtavaa kävelytietä pitkin hallin tuntumaan asti.
Martinlaaksontien ja Martinlaaksonpolun välin ja ympäristön täydennysrakentamisen vuoksi kävelytien päällysteet on jouduttu uusimaan. Silläkin kävelytiellä ajetaan jatkuvasti joka päivä autoilla, se siitäkin kävelytiestä.

<u>Yhteenvetona</u> voidaan todeta, että Martinlaakson keskustan kehityssuunnitelma on monilta osin epäkelpo, eikä tuo mukanaan viihtyisyyden paranemista, mikä on esitetty olleen tavoitteena. As Oy Erkin-Salpan (Laajaniityntie 8) taholta vastustetaan suunnitelman toteuttamista ainakin edellä mainituilta osin ja perusteilla.

”MAINIO MARTSARI” -SUUNNITELMA – Kehityskuva 015100

Ensimmäinen kysymys, joka Mainio Martsari suunnitelmassa ei täsmää ovat asukkaiden toivomuksesta tehtävät muutokset, luimme tekemästänne dokumentistä, että paikalla oli ollut vain 23 henkilöä! Niin vähäinen määrä ei voi edustaa 13.500 henkilön mielipidettä!

Kaava on piirretty suurelta osin yksityisten maanomistajien maille. Pakkolunastusta ei tule, näinhän ilmoititte 3.9 pidetyssä asukasillassa. Kuinka ylipäätään teetetään kalliita suunnitelmia ilman mahdollisuuksia toteuttaa?

Kyseinen kaava saattaa aiheuttaa hintojen putoamista rivi/omakoti talojen myynnissä. As Oy Martintuomi otti juuri 300.000 lainaan saadakseen uudet salaojat, jätekatoksen, piha-uudistuksen sekä asfaltoinnin. Onko tämä kaikki turhaa?

Martinlaakson vanhan ostoskeskuksen ja koulun paikalle rakennetiin tosi kauniit kiinteistöt, jopa niin lähekkäin, että voi seurata naapurin keittiötä, jos omasta ideat loppuu! Väljä asuminen tutkitusti vähentää sairastelua ja stressiä. Sen lisäksi että siellä asutaan hyvin tiiviisti, uusi alue on huumepesä jossa tavara vaihtuu rahaan ihan ihmisten nenän edessä. Myös Kalasatamassa, jota piditte hyvänä mallina kaavaan, on valtava huumeongelma.

Kyseisillä asukailla on pysäköintihalli ja tilaa kuulemma yllin kyllin, mutta koska siitä aiheutuu ylimääräsiä kuluja, on Valkotien ja Vihertien sivut täyteen pysäköityjä autoja. Pysäköinnin siirtäminen pysäköintihalliin aiheuttaa asukkaille pitkiä kävelymatkoja ja turvattomuutta, joillekin vanhukselle 100 metriäkin voi olla jo tuskainen matka.

Tutkimusten mukaan tänä päivänä lapsiperheillä on keskimäärin 2 autoa, koska omat ja lasten harrastukset vaativat kuljetusta, kun julkisilla ei joka paikkaan pääse, tai vaikka pääsisikin, niin aikaa menee todella paljon. Te poistaisitte ne vähätkin pysäköintipaikat eli tehdään uusi Kivistö, ei paikoitusalueita! Autottomuutta ajetaan paljon mutta on ammattiryhmiä jossa auton käyttö on pakollista. Kuulun itsekin ammattiryhmään, joka edellytti työsuhdeauton käyttöä vuodesta 1975 vuoteen 2009,

Missä kulkee huoltoliikenne? Kävelyteillä voi olla mielenkiinoista kuljettaa tavaraa kivijalkaliikkeisiin, joita te rakentaisitte runsaasti. Roska-astiat pitää tyhjentää kävelyalueiltakin.

Kiinteistöt yhteisillä saunoilla ei lisää yhteisöllisyyttä, mutta pienentää kylläkin yksilön vapautta.

Mikäli haluatte pitää Martsarin ”mainiona”, selvittäkää nykyiset huumeongelmat ja etsikää uusien asuntojen rakentamiseen rakentamattomia tontteja, joita on esim. Vehkalan alueella

As Oy Martintuomi

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

15.9.2024

[redacted]

015100 Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuva

JOHDANTO

Vantaan kaupungin Myyrmäen suuraluetta koskeva kehityskuvaan pyydettiin mielipiteitä. Esitetyssä mallissa voidaan arvioida olevan sellaisia puutteita, jotka tulevat pitkällä aikavälillä heikentämään merkittävästi asukasviihtyvyyttä. Kehityskuvan lähtökohdat on rakennettu siihen arvioon, että vuonna 2050 alueella asuisi yli 20 000 asukasta ja kasvun pohja on maahanmuutossa. Ylen verkkouutisen [1] mukaan maahanmuutolla on keskeinen vaikutus väestönmäärän, mutta toteutumaan vaikuttaa merkittävästi Suomen houkuttelevuus kohdemaana. Uutisen esittämän kehityssuunnan voidaan arvioida olevan ylioptimistinen[2].

Asuinkaupungin valikoituminen on kiinni monesta vaikuttimesta. Yksi näistä on asukas- ja alueviihtyvyys. Esitetyssä luonnoksessa ei anneta riittävästi painoarvoa viihtyvyydelle, vaan suunnitelma on laadittu tehokkuusnäkökulmasta – miten saada mahdollisimman paljon tuottavuutta irti maa-alueesta. Tämän on luonnoksen pääasiallinen heikkous.

MARTINLAAKSON IDENTITEETTI

Luonnoksessa on tuotu kiitettävästi esiin asukaskyselyiden vastaukset. Toivottavasti näillä kyselyillä on edes jotain vaikutusta. Luonnoksessa pääajatuksena on, että rakentaminen keskittyy pääasiassa jo rakennetuille alueille. Kuitenkin havainnekuvissa uudisrakentaminen on ulottunut myös nykyisille virkistys- ja viheralueille[3]. Luonnoksen muissakaan havainnekuvissa alueen vehreys, vaikka se on yksi kantava teesi, ei käy ilmi. Havainnekuvien perusteella Martinlaaksosta muodostuu Tikkurilan sekä Kivistön kaltainen ilmeetön ja identiteetitön alue. Helsingin, Espoon ja Vantaan tavoitellessa samaa asukaskantaa, olisi etuna erottuminen alueen muista kaupungeista. Nyt tehtävässä luonnoksessa Martinlaakso ei eroa millään tapaa esimerkiksi Helsingin Länsi- ja Pohjois-Pasilan alueista. Mikä vetovoimatekijä saisi asukkaan valitsemaan Vantaan?

Mielestäni Martinlaaksolla olisi mahdollisuus toimia näyttäytyä poikkeuksena ja pyrkiä oikeasti luomaan vehreää ja viihtyisää modernia kaupunkikuvaa viherpesun sijaan. Helsingin Honkasuon tai Kuninkaantammen uudet asuinalueet peittoavat viihtyvyydellään esimerkiksi Kivistön alueen. Kirjoitushetkellä Kivistössä on myynnissä 308 asuntoa. Voidaanko olettaa, ettei länsi-Vantaalla ole nykymuotoisella kaupunkisuunnittelulla kysyntää kerrostaloasumiselle? Luonnoksen perusteella on todettava, ettei länsi-Vantaalla, tai ainakaan Martinlaaksossa, tule enää jatkossa olemaan sellaista kaupunkikuvaa, jossa itse viihdyn. Yli 30 vuotta Vantaalla asumisen jälkeen on aika siirtyä muille asuinalueille. Toivottavasti poismuutto on huomioitu kannattavuuslaskemissa ja keskustojen vetovoimaisuustekijöissä.

[1] Tikkala, H. 11.9.2024, Maahanmuutto kasvaa enemmän… (https://yle.fi/a/74-20109590)
[2] Suomen tietotoimisto 18.7.2024, Suomen maakuva koki…
(https://www.sttinfo.fi/tiedote/70384250/)
[3] Martinlaakson kestävä keskusta tiivistelmä s. 38–39.

[redacted]

Lähetetty iPadista Martinlaakson kehityskuva nro 015100 Vastustan kehityskuvaa maapaikoitusalueen osalta ja Laajaniityntie muuttamista kävelytieksi.

[redacted]

[redacted]

Viite: Martinlaakson kehityskuva NRO 015100

Arvoisat suunnittelijat ja projektin vetäjät,

Ymmärrän kyllä tarkoitusperältään hyvät ja kauaskantoiset suunnitelmanne, mutta asukkaan näkökulmasta suunnitelmassa on paljon kauniita sanoja vailla käytännön vastaavuutta. Seuraavassa perusteluja.
Vaimoni kanssa olemme asuneet [redacted]yli 48 vuotta. Nyt jo yli 50 vuotiaat poikamme saivat aikoinaan leikkiä isolla puistomaisella pihalla sadan muun lapsen kanssa. Viihtyvyys ja elinympäristö ovat olleet poikkeuksellisen hyvät. Suunnitelma (autot pois) toisi tullessaan liikkumisen vaikeutumisen ja maapaikoitusalueen rakentaminen muuttaisi maiseman talojen seiniksi. Kun omaishoitajana haen autollani lähes päivittäin valmisruoka-annoksia Myyrmäestä ja liikuntarajoitteista vaimoani talon ulko-oven edestä, on autolla liikkuminen hyvin tarpeellista. 40 vuotta sitten se oli myös tarpeellista kun kuskasin poikia harrastuksiin. Työmatkani kuljin junalla aina kun se oli mahdollista, mutta asiakaskäynnit pakottivat usein käyttämään omaa autoa myös työmatkoihin. Jos pitäisi hakea auto aina etäältä laitospysäköinnistä, ja autoa pysäköidessä etsiä vapaata parkkipaikkaa tai jäädä satelliitiksi kiertämään kortteleita, jos joskus vapaata paikkaa ei löydy, niin silloin harkitsisin muuttoa väljempään paikkaan.
Myös tiheän rakentamisen viihtyisyys voi muuttua näennäiseksi, jos laitapuolen kulkijat valtaavat asemanseudun uudet oleskelualueet.

Näillä perusteilla vastustan Laajaniityntien muuttamista kävelykaduksi ja koskemista asunto-osakeyhtiömme tonttiin.

Ystävällisin terveisin
[redacted]

[redacted]

hei

Lähetän palautteen mainio martsari suunnitelmaan 01510.

Martinlaakso on lentomelualuetta.Lentokoneet lentävät 2:n minuutin välein. Lentokoneet aloittavat laskeutumisen Raappavuorenkujan kohdalla ja jatkavat Martsarin bussiterminaalin yli. Pitävät kovaa meteliä. Joten asuntojen rakentaminen alueelle on huono idea. Kaikki hyvät muut muutokset kuten uudet raput ja hissi aseman ylätasanteelle on hyvä idea.
Harmi, jos metsää kaadetaan. Laajaniityntien puita ei saa kaataa.

Liikenne Laajaniityntiellä. Lähibussi numero 413 kulkee Laajaniityntiellä. Se lähtee kolmesti päivässä Raappavuorenkujalta ja menee Laajavuorentien ,Kivimäen ja Viherkummun kautta Myyrmäkeen. Bussin pitäisi kulkea useammin. Ostarilta pitäisi päästä takaisin vähintään tunnin sisällä. Raappavuoren alueella asuu paljon huonojalkaisia vanhuksia. Tänne ei kulje enää mitään muuta bussia. Joten vanhukset joutuvat käyttämään takseja joka päivä kauppa ja lääkärikäynneille.

Laajaniityntien aukiosta olisi hyvä tehdä tori. Ihmiset voisivat siellä myydä tavaroitaan ja käsitöitään ja omenia esim.

Terveyskeskus ja kirjasto on hyvä säilyttää Martinlaaksossa. Vanhuksille tulisi kalliiksi mennä taksilla Myyrmäen kulttuurikeskukseen.

ystävällisin terveisin

[redacted]

”Mainio Martsari” –esittelytilaisuus Martinlaaksossa 3.9.2024

Olimme 3.9.2024 Vantaan kaupungin järjestämässä asukasillassa, jossa oli tarkoitus keskustella uudesta, uljaasta ”Mainio Martsari” –suunnitelmasta. Järjestäjät olivat ilmeisesti ennakoineet väärin: Emme mahtuneetkaan yhtenäiskoulun ruokalaan, koska meitä aktiivisia martinlaaksolaisia oli lähes 200. Mainio Martsari –hanke siis kinnostaa, puhuttaa, jopa raivostuttaa asukkaita.

Niinpä tilaisuus siirrettiin auditorioon, johon ei ollut kuitenkaan tilattu mikrofoneja eikä muita viestintävälineitä. Ehkä olisi kannattanut varautua tähän etukäteen. Kaupungin edustajat istuivat etupenkeissä selin yleisöön, eivätkä heidän puheensa tai vastauksensa kantauteneet yleisöön päin kääntyneinäkään lähipenkkejä kauemmaksi. Puhujan ääni ei kuulunut, eivätkä tekstit näkyneet. Paljon jäi kuulematta, vielä enemmän näkemättä. Yleisön mielestä tämä vaikutti ylimieliseltä. Suunnitelmaa ei ollut mietitty loppuun asti. Meille tarjottiin unelmahöttöä vailla konkreettisia ratkaisuja. Epäselväksi jäi moni asia, esimerkiksi se, miten pitkällä tämä Mainio Martsari –suunnitelma jo on.

Tuntui myös, että Vantaan kaupungin edustajat eivät kuunnelleet meitä: kaksi edustajaa oli koko illan hiljaa, ja aluearkkitehti poistui kesken tilaisuudesta. Ainoa, joka meitä kuunteli ja joka pyrki vastaamaan yleisön kysymyksiin, oli vaalea pitkähiuksinen nainen, jonka nimeä emme valitettavasti kuulleet. Jälkikäteen esitämme hänelle kiitoksen kuuntelemisesta ja läsnäolosta.

Viestinnällisesti tilaisuus oli epäonnistunut ja turhauttava. Toivomme, että viestit menisivät tulevaisuudessa paremmin perille. Tällaiset huonosti valmistellut tilaisuudet ja suunnitelmat vain ärsyttävät asukkaita, vaikka saimmekin tilaisuuden lopussa kuulla, että pakkolunastuksiin ei ryhdytä.

[redacted]

Asukastilaisuudessa verrattiin suunnitelmaa kalasatamaan. Ihmiset ovat muuttaneet martinlaaksoon vihreän ja rauhallisen lähiön takia. Jos tahtoo asua kalasatamassa niin he ovat muuttaneet joko sinne tai johonkin vastaavaan eikä tarvitse martinlaaksosta alkaa sellaista tekemään.
Asuntoa ostaessamme isoja kriteerejä oli mm. hyvä näkymä, oma piha ja oma parkkipaikka talon vieressä. Vantaan kaupunki rakensi ruman keskeneräisen näköisen talon ihan ikkunamme eteen joten olemme joutuneet luopumaan jo hyvästä näkymästä ja nyt kaupunki on ajatellut viedä myös parkkipaikan ja varmaan siihen samaan syssyyn lähtisi pihakin.
Oma unelma on muuttaa jossain vaiheessa jonnekkin hiukan sivummalle omakotitaloon, mutta tällä hetkellä se ei ole mahdollista ja ei varmaan tule ikinä olemaankaan, koska kuka haluaa ostaa asuntoa mistä kaupunki vie kaiken asumismukavuuden pois tai että asunto on vuosia rakennus suunnitelmien varjossa tai jopa työmaan keskellä.
Tuskin rakentamis suunnitelmia on edes mietitty siltä kantilta, että tälläkään hetkelle vantaalla ei ole tarpeeksi resursseja hoitaa kaikille ihmisille edes terveyspalveluita, niin miten käy sitten kun taas tuodaan tuhansia ihmisiä tänne lisää.

[redacted]

Hei!

As Oy Vihertie 56 ei hyväksy ehdotettua suunnitelmaa Vihertien, poikkikatuineen, osalta.
Perusteluna lausuntomme on, että rakennukset ovat täysin valmiilla, yksityisomisteisia omakoti- ja rivitaloja, kuten koko Martinlaakson eteläpuoli.

Ystävällisin Terveisin

[redacted]

As Oy Vihertien 56:n Hallituksen pj.

16.09.2024

Mainio Martsari

Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuvan suunnitelma 6.8.2024
Martinlaakson kehityskuva nro 015100

1. Viestintä

Viestintä siinä muodossa, että kaikki sen ymmärtävät yksiselitteisesti, on vaikea laji. Vantaan kaupungin lähettämä *Mainio Martsari* kehityskuvaselvitys ei ole ihan paras esimerkki selkeästä ja yksiselitteisesti ymmärrettävästä asiakirjasta.

Kaupungin lähettämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma aiheutti mm. Laajaniityntien kerrostalojen asukkaissa melkoista ärtymystä, mielipahaa ja jopa pelkotiloja kun yksityisomistuksessa olevien tonttien pysäköintialueille on suunnitelmassa esitetty rakennettavaksi uusia kerrostaloja.

Vasta 3.9.2024 Martinlaakson koululla Kaupungin järjestämässä kuulemistilaisuudessa kävi ilmi tiukan keskustelun yhteydessä, että kyseessä ei ole kaupungin taholta esitetty suunnitelma, jossa taloyhtiöiden tonteille tultaisiin pakolla edellyttämään täydennysrakentamista. Näin kaupungin edustajat vakuuttivat useaan kertaan asian olevan.

Kuulijoille vakuutettiin, että kyseessä on pelkästään suunnitelma, jossa tontin omistajille suotaisiin kaavoituksessa mahdollisuus täydennysrakentamiseen, **jos he itse omasta halustaan käynnistävät rakennushankkeen, hankkivat asianmukaiset rakennusluvat ja rakentajan**.
Lisäksi kaupungin edustajat vakuuttivat, että täydennysrakentamiseen ei missään tapauksessa pakoteta pakkolunastamalla yksityistä tonttimaata.

Nämä seikat eivät mitenkään käyneet yksiselitteisesti ja selkeän ymmärrettävästi ilmi kaupungin lähettämästä aineistosta. Nämä seikat olisi tullut esittää korostetun painokkaasti, ettei olisi aiheutettu turhaa panikointia asukkaiden piirissä. Viestinnässä ei ole otettu huomion, että monikaan kansalainen ei ole kaavoituksen tai rakentamisen ammattilainen, joten asiat olisi pitänyt esittää yksinkertaisen selkeästi ja ymmärrettävästi.

Tämä epämääräinen viestintä on jo vaikuttanut Martinlaakson asuntojen hintoihin laskevasti. Nyt olisi aika korjata jo tehtyä vahinkoa, ilmoittamalla, että pakko ostoja ei kaupungin puolesta tehdä.

16.09.2024

2. Suunnitelman sisällöstä

Suunnitelman sisällöllä luodaan kuva, että Martinlaaksoa oltaisiin kehittämässä ja rakentamassa entistä viihtyisämmäksi. Asukkaiden mielestä kyseessä on monestakin syystä johtuen negatiivinen kehitys.

Kuinka tämä mahtaisi toteutua, jos kaikki avarat ja viihtyisät tontit tungetaan täyteen kerrostaloja. Siitä muodostuisi slummi ja massiivinen ahdistava kivitalokompleksi, josta viihtyisyys varmasti katoaa. Mm. Laajaniityntien asuin kerrostalojen avarat ja valoisat pihapiirit sulkeutuisivat ahdistavien umpikortteleiden sisään. Alkuperäisen pihan asukasmäärä kenties tuplaantuisi.

Vihreä Martinlaakso
Täydennysrakentaminen edellyttää aina myös olemassa olevien puiden kaatamista ja viihtyisyyden katoamisen siltäkin osin. Muutamien uusien puiden ja puskien istuttamisella ei näitä pystytä korvaamaan. Varsinkaan kun niitä ei pystytä hoitamaan ja niiden kasvu vanhojen kanssa samalle tasolle kestää monta vuosikymmentä.

Ongelmat lisääntyvät
Onko ihan pakko lisärakentaa ja tarkoituksellisesti suoda mahdollisuus muualta Suomesta kiihtyvälle muutolle pääkaupunkiseudulle. Tämä lisää ruuhkasuomen edelleen paisumista ja sen myötä kaikenlaisten ongelmien lisääntymistä.

Pysäköinnin hankaloittaminen
Laajaniityntien 8-12 kerrostalojen tonteilla oleville pysäköintialueille suunnitelmassa merkityt kerrostalot hävittävät riittävän lähellä asuntoja tapahtuvan autojen pysäköinnin mahdollisuuden. On kohtuullisen lyhyt matka kantaa mm. kauppa- ja urheiluvälinekassit kotiin ja autoon. **Pitää ottaa myös huomioon vanhempien ihmisten tarpeet, jotka eivät pysty kantamaan kassejaan kaukana olevista parkkihalleista.**

Kehityssuunnitelma 2015 ja asukaspysäköinti
Vuonna 2015 (?) esitettiin saman sisältöistä kehityssuunnitelmaa, mutta Laajaniityntien kerrostalojen osalta täydennysrakentaminen taloyhtiöiden tonteille tyrmättiin. Miksi sitä yritetään uudestaan, tilanne ei ole muuttunut?
Onko kaupungilla nyt edelleen sama neuvo kysymykseen mihin automme laitettaisiin: Parkkipaikan alle voidaan tehdä P-halli. Tähän toteamme, kuten silloinkin: P-alueen alla on kallio lähellä, joten hallin rakentamisesta aiheutuu melkoiset kustannukset taloyhtiölle. Olemme jo kertaalleen maksaneet P-alueen perustamisen. Miksi pitäisi maksaa uudestaan ja moninkertainen kustannus.

16.09.2024

Martinpolun uusien kerrostalojen pihakannen alle on tehty parkkihalli, jossa oman ruudun lunastamien maksaa 20 000-30 000 € ja ruudun vuokrat ovat luokkaa 100 - 150 €/kk. Meillä ruudun vuokra on 14 €/kk.
Lisäksi on otettava huomioon, että mihin autot sijoitettaisiin rakentamisen ajaksi (noin kaksi vuotta) ?
Kaikissa Laajaniityntien 8-12 kerrostaloissa on juuri tehty putkiremontit, joita maksellaan vielä kauan. Myös muita kalliita remontteja (vesikatot, lämmönjako järjestelmän laitteet jne) on tulossa lähivuosina. Täydennysrakentaminen ja uuden pysäköintihallin rakentaminen eivät kiinnosta vähäisimmässäkään määrin.

Laajaniityntie kävelytieksi
Käsittämätön ajatus autoliikenteen estämiseksi kerrostaloille. Autoilla tulee päästä tonteille ja myös oman portaan eteen. Ei ole myöskään tarkoituksenmukaista, että mm. jäte- ja muut huoltoautot liikkuvat kävelytiellä jalankulkijoiden seassa.

Huonosti toimivasta kävelytiestä on jo varoittavana esimerkkinä Martinpolku sekä Laajaniitynpolku, molemmat ovat liikennemerkein osoitettu kävelyteiksi. Martinpolku 8-10 kerrostaloille pääsee autoilla ainoastaan ko. kävelytietä pitkin. Varsinkin Martinpolkua käyttävät koulutienä pienet lapset, jotka joutuvat vaaraan autojen vuoksi. Alkuperäisessä kaavasuunnitelmassa oli liikenne ko. taloille suunniteltu uimahallin luota, mutta se jostakin syystä muuttui vasta rakentamisvaiheessa.

Vantaan Katuosastolle on Martinpolulle ehdotettu edes pieneksi varotoimeksi hidastustöyssyjen tekemistä tonttiliittymien kohdille, koska autoilla ajetaan siinä kuin kilparadalla. Vastauksen tulo kesti kaksi vuotta ja vastauksen sisältö oli suunnilleen se, että seurataan onnettomuustilastoja! Jokainen voi päätellä mitä tuo tarkoittaa.

Ei varmasti ole mm. monista edellä mainituista syistä kannatettava ajatus Laajaniityntien muuttamisesta kävelytieksi.

Kun harkitaan autoliikenteen vähentämistä, joka samalla on ihmisten normaalien toimintojen ja tarpeiden haittaamista sillä perusteella, että julkinen liikenne toimii hyvin. Ei se kuitenkaan kata kaikkia tarpeita: monet tarvitsevat autoa esim. työnsä vuoksi, lasten päivähoitoon kuskaamiseen, kesämökille menoon, harrastuksissa kulkemiseen ja välineiden kuskaamiseen, kesämökille kulkemiseen jne…jne..
Julkinen liikenne ei näihin kaikkiin toimintoihin pysty vastaamaan, tarvitaan myös omia autoja ja niille parkkipaikkoja.

Tämän suunnitelmat aiheuttavat tämän hetkisen väestön vaihtoa; sellaisiin joilla on työpaikka radan tai bussi reittien varrella, voivat tehdä etätöitä tai ovat ilman töitä.

16.09.2024

Vanhat suunnitelmat
Vuonna 1995 toteutettiin parin vuoden suunnittelun seurauksena Martinlaakson ensimmäiset julkisivuremontit (ERTASA-Projekti) Laajaniityntie 8-12 taloihin. Tuolloin oltiin tiiviissä yhteydessä Vantaan Kaupunkiin. kaupungin taholta useammassa tilaisuudessa korostettiin, että Martinlaakso tullaan pitämään mahdollisimman vihreänä ja väljänä viihtyisyyden vuoksi.

Tuolloin kaupunki istutti Laajaniityntien varteen sille osuudelle, joka on kehäradan tuntumassa, rivin hienoja puita. Nykyisen Alepan kulmalla oleva aukio päällystettiin värillisillä betonikivillä ja kivetystä jatkettiin Uimahallille johtavaa kävelytietä pitkin hallin tuntumaan asti.
Martinlaaksontien ja Martinlaaksonpolun välin ja ympäristön täydennysrakentamisen vuoksi kävelytien päällysteet on jouduttu uusimaan. Silläkin kävelytiellä ajetaan jatkuvasti joka päivä autoilla, se siitä kävelytiestä.

Jotain hyvääkin suunnitelmassa on, aseman seudun infran kunnostaminen ja kehittäminen, näin saadaan sitä todellista nostetta Martinlaaksolle.

16.09.2024

Mainio Martsari

Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuvan suunnitelma 6.8.2024
Martinlaakson kehityskuva nro 015100

1. Viestintä

Viestintä siinä muodossa, että kaikki sen ymmärtävät yksiselitteisesti, on vaikea laji. Vantaan kaupungin lähettämä *Mainio Martsari* kehityskuvaselvitys ei ole ihan paras esimerkki selkeästä ja yksiselitteisesti ymmärrettävästä asiakirjasta.

Kaupungin lähettämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma aiheutti mm. Laajaniityntien kerrostalojen asukkaissa melkoista ärtymystä, mielipahaa ja jopa pelkotiloja kun yksityisomistuksessa olevien tonttien pysäköintialueille on suunnitelmassa esitetty rakennettavaksi uusia kerrostaloja.

Vasta 3.9.2024 Martinlaakson koululla Kaupungin järjestämässä kuulemistilaisuudessa kävi ilmi tiukan keskustelun yhteydessä, että kyseessä ei ole kaupungin taholta esitetty suunnitelma, jossa taloyhtiöiden tonteille tultaisiin pakolla edellyttämään täydennysrakentamista. Näin kaupungin edustajat vakuuttivat useaan kertaan asian olevan.

Kuulijoille vakuutettiin, että kyseessä on pelkästään suunnitelma, jossa tontin omistajille suotaisiin kaavoituksessa mahdollisuus täydennysrakentamiseen, **jos he itse omasta halustaan käynnistävät rakennushankkeen, hankkivat asianmukaiset rakennusluvat ja rakentajan**.
Lisäksi kaupungin edustajat vakuuttivat, että täydennysrakentamiseen ei missään tapauksessa pakoteta pakkolunastamalla yksityistä tonttimaata.

Nämä seikat eivät mitenkään käyneet yksiselitteisesti ja selkeän ymmärrettävästi ilmi kaupungin lähettämästä aineistosta. Nämä seikat olisi tullut esittää korostetun painokkaasti, ettei olisi aiheutettu turhaa panikointia asukkaiden piirissä. Viestinnässä ei ole otettu huomion, että monikaan kansalainen ei ole kaavoituksen tai rakentamisen ammattilainen, joten asiat olisi pitänyt esittää yksinkertaisen selkeästi ja ymmärrettävästi.

Tämä epämääräinen viestintä on jo vaikuttanut Martinlaakson asuntojen hintoihin laskevasti. Nyt olisi aika korjata jo tehtyä vahinkoa, ilmoittamalla, että pakko ostoja ei kaupungin puolesta tehdä.

16.09.2024

2. Suunnitelman sisällöstä

Suunnitelman sisällöllä luodaan kuva, että Martinlaaksoa oltaisiin kehittämässä ja rakentamassa entistä viihtyisämmäksi. Asukkaiden mielestä kyseessä on monestakin syystä johtuen negatiivinen kehitys.

Kuinka tämä mahtaisi toteutua, jos kaikki avarat ja viihtyisät tontit tungetaan täyteen kerrostaloja. Siitä muodostuisi slummi ja massiivinen ahdistava kivitalokompleksi, josta viihtyisyys varmasti katoaa. Mm. Laajaniityntien asuin kerrostalojen avarat ja valoisat pihapiirit sulkeutuisivat ahdistavien umpikortteleiden sisään. Alkuperäisen pihan asukasmäärä kenties tuplaantuisi.

Vihreä Martinlaakso
Täydennysrakentaminen edellyttää aina myös olemassa olevien puiden kaatamista ja viihtyisyyden katoamisen siltäkin osin. Muutamien uusien puiden ja puskien istuttamisella ei näitä pystytä korvaamaan. Varsinkaan kun niitä ei pystytä hoitamaan ja niiden kasvu vanhojen kanssa samalle tasolle kestää monta vuosikymmentä.

Ongelmat lisääntyvät
Onko ihan pakko lisärakentaa ja tarkoituksellisesti suoda mahdollisuus muualta Suomesta kiihtyvälle muutolle pääkaupunkiseudulle. Tämä lisää ruuhkasuomen edelleen paisumista ja sen myötä kaikenlaisten ongelmien lisääntymistä.

Pysäköinnin hankaloittaminen
Laajaniityntien 8-12 kerrostalojen tonteilla oleville pysäköintialueille suunnitelmassa merkityt kerrostalot hävittävät riittävän lähellä asuntoja tapahtuvan autojen pysäköinnin mahdollisuuden. On kohtuullisen lyhyt matka kantaa mm. kauppa- ja urheiluvälinekassit kotiin ja autoon. **Pitää ottaa myös huomioon vanhempien ihmisten tarpeet, jotka eivät pysty kantamaan kassejaan kaukana olevista parkkihalleista.**

Kehityssuunnitelma 2015 ja asukaspysäköinti
Vuonna 2015 (?) esitettiin saman sisältöistä kehityssuunnitelmaa, mutta Laajaniityntien kerrostalojen osalta täydennysrakentaminen taloyhtiöiden tonteille tyrmättiin. Miksi sitä yritetään uudestaan, tilanne ei ole muuttunut?
Onko kaupungilla nyt edelleen sama neuvo kysymykseen mihin automme laitettaisiin: Parkkipaikan alle voidaan tehdä P-halli. Tähän toteamme, kuten silloinkin: P-alueen alla on kallio lähellä, joten hallin rakentamisesta aiheutuu melkoiset kustannukset taloyhtiölle. Olemme jo kertaalleen maksaneet P-alueen perustamisen. Miksi pitäisi maksaa uudestaan ja moninkertainen kustannus.

16.09.2024

Martinpolun uusien kerrostalojen pihakannen alle on tehty parkkihalli, jossa oman ruudun lunastamien maksaa 20 000-30 000 € ja ruudun vuokrat ovat luokkaa 100 - 150 €/kk. Meillä ruudun vuokra on 14 €/kk.
Lisäksi on otettava huomioon, että mihin autot sijoitettaisiin rakentamisen ajaksi (noin kaksi vuotta) ?
Kaikissa Laajaniityntien 8-12 kerrostaloissa on juuri tehty putkiremontit, joita maksellaan vielä kauan. Myös muita kalliita remontteja (vesikatot, lämmönjako järjestelmän laitteet jne) on tulossa lähivuosina. Täydennysrakentaminen ja uuden pysäköintihallin rakentaminen eivät kiinnosta vähäisimmässäkään määrin.

Laajaniityntie kävelytieksi
Käsittämätön ajatus autoliikenteen estämiseksi kerrostaloille. Autoilla tulee päästä tonteille ja myös oman portaan eteen. Ei ole myöskään tarkoituksenmukaista, että mm. jäte- ja muut huoltoautot liikkuvat kävelytiellä jalankulkijoiden seassa.

Huonosti toimivasta kävelytiestä on jo varoittavana esimerkkinä Martinpolku sekä Laajaniitynpolku, molemmat ovat liikennemerkein osoitettu kävelyteiksi. Martinpolku 8-10 kerrostaloille pääsee autoilla ainoastaan ko. kävelytietä pitkin. Varsinkin Martinpolkua käyttävät koulutienä pienet lapset, jotka joutuvat vaaraan autojen vuoksi. Alkuperäisessä kaavasuunnitelmassa oli liikenne ko. taloille suunniteltu uimahallin luota, mutta se jostakin syystä muuttui vasta rakentamisvaiheessa.

Vantaan Katuosastolle on Martinpolulle ehdotettu edes pieneksi varotoimeksi hidastustöyssyjen tekemistä tonttiliittymien kohdille, koska autoilla ajetaan siinä kuin kilparadalla. Vastauksen tulo kesti kaksi vuotta ja vastauksen sisältö oli suunnilleen se, että seurataan onnettomuustilastoja! Jokainen voi päätellä mitä tuo tarkoittaa.

Ei varmasti ole mm. monista edellä mainituista syistä kannatettava ajatus Laajaniityntien muuttamisesta kävelytieksi.

Kun harkitaan autoliikenteen vähentämistä, joka samalla on ihmisten normaalien toimintojen ja tarpeiden haittaamista sillä perusteella, että julkinen liikenne toimii hyvin. Ei se kuitenkaan kata kaikkia tarpeita: monet tarvitsevat autoa esim. työnsä vuoksi, lasten päivähoitoon kuskaamiseen, kesämökille menoon, harrastuksissa kulkemiseen ja välineiden kuskaamiseen, kesämökille kulkemiseen jne…jne..
Julkinen liikenne ei näihin kaikkiin toimintoihin pysty vastaamaan, tarvitaan myös omia autoja ja niille parkkipaikkoja.

Tämän suunnitelmat aiheuttavat tämän hetkisen väestön vaihtoa; sellaisiin joilla on työpaikka radan tai bussi reittien varrella, voivat tehdä etätöitä tai ovat ilman töitä.

16.09.2024

Vanhat suunnitelmat
Vuonna 1995 toteutettiin parin vuoden suunnittelun seurauksena Martinlaakson ensimmäiset julkisivuremontit (ERTASA-Projekti) Laajaniityntie 8-12 taloihin. Tuolloin oltiin tiiviissä yhteydessä Vantaan Kaupunkiin. kaupungin taholta useammassa tilaisuudessa korostettiin, että Martinlaakso tullaan pitämään mahdollisimman vihreänä ja väljänä viihtyisyyden vuoksi.

Tuolloin kaupunki istutti Laajaniityntien varteen sille osuudelle, joka on kehäradan tuntumassa, rivin hienoja puita. Nykyisen Alepan kulmalla oleva aukio päällystettiin värillisillä betonikivillä ja kivetystä jatkettiin Uimahallille johtavaa kävelytietä pitkin hallin tuntumaan asti.
Martinlaaksontien ja Martinlaaksonpolun välin ja ympäristön täydennysrakentamisen vuoksi kävelytien päällysteet on jouduttu uusimaan. Silläkin kävelytiellä ajetaan jatkuvasti joka päivä autoilla, se siitä kävelytiestä.

Jotain hyvääkin suunnitelmassa on, aseman seudun infran kunnostaminen ja kehittäminen, näin saadaan sitä todellista nostetta Martinlaaksolle.

[redacted]

Hei.

Olemme vuosi sitten ostaneet rivitaloasunnon [redacted] Otimme pankista lainan jota maksamme vuosia eteenpäin. Olemme remontoineet koko asunnon sisäpuolen ja rahaa on kulunut paljon. Emme missään tapauksessa halua että talomme puretaan ja tilalle tulee pieniä laatikoita joita on jo joka lähiössä. Viihdymme erittäin hyvin nykyisessä Martinlaakson pientaloalueella jossa on jo erittäin hyvä yhteishenki naapureiden ja muiden asukkaiden kanssa. Tämä tulisi säilyttää myös tulevaisuudessa, eikä rakentaa ahtaasti. Uusia asuntoja on paljon tyhjillään Myyrmäessä ja lähialueilla. Säilytetään nykyinen viihtyisä Martinlaakson pientaloalue.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Kannanotto aiheeseen "Maini Martsari"

Huolestuneena olen seurannut Vantaan virkamiesten intoa rakentaa uutta ghettoa Vantaan alueelle.
Tätä tarvetta rakentaa isommin ja tiiviimmin perustellaan "asukkaiden tahtotilana", "tarpeena vastata kasvuun" ja "viherrakentamisen tarpeella".

Tein juuri (16.9.2024 klo 11.55) Oikotiellä haun myytävistä asunnoista /huoneistoista alueena Martinlaakso ja myytäviä asuntoja on 158 kappaletta.
Kuvakaappaus liitteenä. Mihin tarvitaan uutta rakentamista kun nykyiselläänkin riittää vapautuvia asuntoja?

Suunnitelmanne ovat varsin kauheat. Oli erittäin epämiellyttävää huomata kuinka kodiksi rakentamana asuntoni oli suunnitelmassa jyrätty alas ja sen päälle rakennettu kortteli-asuntoja!
Esitteessä intoiltiin kuinka hanke etenisi tonttien omistajien innokkuudella rakentaa tontilleen kerrostaloa ja ties mitä sinne oli kirjailtu muka alueen omistajien toiveista kynäiltynä.
Voisitteko avoimesti esittää todellisilla luvuilla ja tonttien omistajien kertomuksilla kuinka tämän alueen tonttien omistajat ovat tätä hanketta halunneet?
Minulta kukaan ei ole kysynyt mitään tähän piirrustukseen liittyen eikä oltu naapuriltakaan kun kysyin!

Tiivis rakentaminen yksipuolistaa aluetta. Ihastelkaa Vantaan Kivistöä, sehän on tuoreesti rakennettu paikka, jossa ongelmat kukoistavat.
Omalle autolle ei ole paikkaa koska kaikkihan nykyään kulkevat julkisilla (joiden reitti-tarjonta on muuten mennyt alaspäin kuin lehmän häntä tässä viime vuosina!).
Siellä hienolla uudella alueella päihteet tuntuvat olevan arkipäivää ja tavarat katoaa tehokkaasti parvekkeelta (ystäväni osasi kertoa kahden eri osoitteen perusteella asiasta).
Olipa siellä erään henkilön pahoinpitelykin päiväkodin pihassa aamuvarhaisella, onneksi ennen lasten saapumista päivähoitoon. Ei tunnu kovin ihanteelliselta paikalta asua.. ystäväkin katsoi lapsineen parhaaksi vaihtaa maisemaa.

Suunnittelijat voisivat miettiä tässäkin projektissa mikä meni vikaan ja pohtia ratkaisuja ennen kuin piirtävät uusia tiiviimpiä asuintiloja, kuten tässä "Mainio Martsari"-hankkeessa on tarkoituksena tehdä.
Tätäkö samaa ilmiötä "mainio Martsari" tahtoo?

Olisiko ollut edes mainiota keksiä itse iskevä slogan tälle virkamiesten hankkeelle?

Mainio Malminkartano kuitenkin on tullut jo nähtyä tovi sitten, kuva kaappaus liitteenä jos ette muuten usko.

Voisiko virkamiehet jalkautua Vantaalle katsomaan meininkiä (etenkin ilta-aikaan) muutenkin kuin piirustus pöytien takana?
Vai onko suurin motivaattori kuningas Valuutta? Meininki on melko villiä jo nyt, tänään 16.9.2024 Kivimäen koulussakin katsotaan jatkossa parhaaksi lukita koulun ovet turvallisuuteen vedoten.
Tulisiko näihin Vantaan alueen ongelmiin pureutua ennen kuin tänne ollaan sijoittamassa suuri määrä ihmisiä suunnitelmienne mukaisesti? Joka viikko Vantaa loistaa otsikoissa erilaisten väkivalta-tapausten takia.

Hankettanne kun katsoo kauhistuneena, niin vahvasti näyttää siltä, että asukkaiden hyvinvoinnilla ei ole mitään merkitystä kunhan kassaan kilisee valuuttaa (sekään raha ei jalkaudu asukkaille, sillä Vantaan lisäleikkauskohteet taitavat kirpaista juuri eniten apua tarvitsevia;
https://www.vantaansanomat.fi/paikalliset/7814054, Lista julki: Sotepalveluista leikataan Vantaalla miljoonia vielä syksyn aikana – kirpaisee monia lapsiperheitä).

Harkitkaa vielä intoanne muuttaa tämä asuinalue huonompaan suuntaan!

--
Ystävällisin terveisin,
[redacted]*hyvin pettynyt Martinlaakson asukas ja huoneiston omistaja alueella, joka suunnitelmassanne on jyrätty kerrostalon alle*

. . . . . .

VANTAAN KAUPUNKI
Kirjaamo
SAAPUNUT 16 -09- 2024
Dn:o VD/3929/10.02.04.00/2022

Vantaan kaupunki
Kaavatyön numero 0/5100

Martinlaakson kestävä keskusta

Jos parkkipaikat tien vierestä siirretään johonkin parkkitaloon, miten autot edes mahtuisivat? Kolmessa talossa on lähes 300 asuntoa.

Entäpä hälytysajoneuvot, taksit, roska-autot miten ne pääsevät kulkemaan, jos Laajamäentie muutetaan kokonaan kävelykaduksi?

Kaikki asukkaat eivät ole nuoria, hyväkuntoisia. Moni vanhempi ihminen ei pääse edes kodistaan ulos, sairauden vuoksi liikkuminen vaikeaa. He ovat voineet nauttia vihreästä, valoisasta pihasta kohinsa ikkunasta ja parvekkeelta seuraten luonnon kulkua eri vaiheineen sekä lintujen pesimistä ja poikasten kehitystä.

Mitä jos pihalle rakennetaan iso kerrostalo, niin puut on kaadettava pihasta, eikä auringosta enää näy. Sitä paitsi pihalla on kallio. Jos se räjäytetään, samalla räjähtää meidän talo.

Laajanvitynteltä asemalle vievät rappuset ovat aivan liian kapeat ja jyrkät. Talvella liukkaat.

Vantaalla 9 päivänä syyskuuta

[redacted]

LAUSUNTO

15.9.2024

1. 015100 Martinlaakson kehityskuva OAS 06.08.2024
2. Martinlaakson kehityssuunnitelman vaikutusten arviointi Mainio Martsari -kehityskuva 2030–2050 6/2024

KIELTEINEN KANNANOTTO MAINIO MARTSARI -KEHITYSKUVAAN

Johdanto
Martinlaakson keskustaan laaditaan parhaillaan Mainio Martsari -nimistä kehityskuvaa, joka ohjaa alueen kaupunkikehitystä vuosina 2030–2050. Työ kattaa Martinlaakson juna-aseman seudun noin 500 metrin säteellä. Kehityskuvassa tulisi huomioida ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys.
Esityksessä on ristiriitoja. Käsittelen tässä kirjoituksessa suunnitelmia lähinnä Laajaniityntien kannalta.

1 Kerrostaloja Laajaniityntien paikoitusalueille?
Suunnitelmissa on tarkoitus rakentaa kerrostaloja taloyhtiöiden omistuksessa oleville paikoitusalueille. Taloyhtiöt eivät näistä luovu ja Vantaan kaupunki on ilmoittanut, että se ei ryhdy pakkolunastukseen. Tältä osin suunnitelmat eivät siis toteudu.

2 Paikoitusalueiden tarve
Asukkaat tarvitsevat autoja työn, harrastusten ja omaisten tapaamisen vuoksi. Jos kaupungin tavoitteena on vähentää autoilua, niin se samalla vähentää muuttohaluja Vantaalle. Onko tämä tietoinen tarkoitus?
Miten järjestettäisiin Laajaniityntiellä asukkaiden autojen pääsy paikoitusalueille?

3 Laajaniityntie kävelytieksi
Laajaniityntien muuttaminen kävelytieksi toisi ongelmia. Kävelytiellä tulisi olemaan vilkasta jalankulku- pyöräily- ja sähköpotkulautaliikennettä. Alueelle pitää myös päästä taloyhtiöiden huolto- ja hälytysajoneuvoilla sekä terveyskeskuksen, postin ja kirjaston ajoneuvoilla.
Kävelytiellä tulisi olemaan siis myös ajoneuvoliikennettä. Tämä heikentäisi turvallisuutta.
Laajaniityntien vihreä alue, pensaat ja puut häviäisivät, vaikka muutamia pensaita alueelle istutettaisiinkin. Tämä ei vastaa ekologisia tavoitteita.

Yhdistelmä
Laajaniityntien kehittäminen perustuu paljolti siihen, että Laajaniityntien paikoitusalueille tulisi kerrostalot. Sitä ei voida toteuttaa. Laajaniityntien muuttaminen kävelytieksi aiheuttaisi paljon ongelmia.

Edellä mainituilla perusteilla vastustan Laajaniityntien alueen kehityssuunnitelmia.

[redacted]

[redacted]

Vantaalaisena ja martinlaaksolaisena vastustan kaupungin luomaa pitkän tähtäimen kehityskuvaa. Tästä poikkeuksena on erityisesti asema-alue, jota olisi hyödyllistä ja järkevää esimerkiksi siistiä ja muokata mahdollisesti muuttuviin tarpeisiin. Lisäksi terveyskeskuksen rakennukseen liittyvät korjaukset ym. ovat mielestäni kannatettavia.

Parkkialueiden menetys kehityskuvan mukaisessa laajuudessa on vastustettavaa. Kannatan autottomuuteen kannustamista ja toimia tämän eteen, mutta tässä laajuudessa toimet ovat liiallisia. Laajaniityntien varrella sijaitsevat talonyhtiöt kärsisivät kohtuutonta haittaa muihin alueen taloihin nähden menettämällä parkkipaikat läheltä omaa kotia. Tällä olisi selkeä vaikutus myös asuntojen arvoon sekä siihen, ketkä alueelle ja kyseisiin talonyhtiöihin jatkossa hakeutuisivat.

Samat talonyhtiöt menettäisivät myös jossain määrin arvokkaat piha-alueensa ja joutuisivat uudisrakennusten varjoon, kirjaimellisesti valon määrä piha-alueelle ja asuntoihin vähentyisi ja jo tämä itsessään on kohtuutonta.

Kehityskuvassa on suunniteltu paljon liiketiloja ym. palveluita, joiden tarve kyseisissä määrin on epäuskottavaa. Läheltä ja lyhyen matkan päästä löytyy jo samat ja vastaavat palvelut, jolloin jää pohdittavaksi, olisiko asiakaskuntaa tarpeeksi. Uhkana ovat autioituvat liiketilat.

Martinlaaksossa on ollut huomattavissa häiriökäyttäytymisen kasvu ja lisärakentamisella voidaan katsoa lisättävän tätä alueelle lisää. Nykyiset asukkaat eivät tarvitse lisää haittoja, kun vanhoihinkaan ei ole puututtu. Vantaan kaupunki ei esimerkiksi huolehdi alueen siisteydestä nykyisinkään, jolloin lisärakentamisella ja uusilla asukkailla olisi todennäköisesti tällaisia haitallisia vaikutuksia. Näillä on merkittävä vaikutus elinympäristön viihtyvyyteen, alueen ja asuntojen arvoon.

Merkittävä vaikutus viihtyvyyteen on myös luonnolla. Kehityskuvalla olisi vaikutusta jo olemassa olevaan luontoon, eikä tiivis rakentaminen mitenkään paranna luontotekijöiden selviämistä alueella.

Kokonaisuudessaan suunnitelma on epäuskottava, epätasa-arvoinen sekä epärealistinen. Varoja tulisi kohdentaa olemassaolevien kohteiden kunnostamiseen ja viherrakentamiseen näille alueille, ei tiiviiseen massarakentamiseen.

Vantaalla 16.9.2024,

[redacted]

[redacted]

Asukkaana ja taloyhtiön osakkaana vastustan nykyistä Martinlaakson kehityskuvaa, jossa taloyhtiön maaparkkipaikat kaavoitettaisiin asuinkäyttöön ja Laajaniityntie muutettaisiin kävelykaduksi. Olen vastustanut tätä kehityskuvaa myös edellisen kerran kun asukkailta mielipidettä kysyttiin. Olen muuttanut Laajaniityntien taloyhtiöön sen tähden että alue on vehreä, valoisa eikä naapureihin ole suoraa näköyhteyttä. Lisäksi arvostan sitä että taloyhtiön parkkipaikka on samalla tontilla. En halua käyttää kauempana sijaitsevia parkkitaloja lisääntyvien kustannusten ja turvattomuuden takia. Mainio Martsari -kehityskuvassa ei ollut esitelty parkkitalojen sijainteja. Koen että Vantaan suunnitelmat Martinlaakson osalta vähentävät omistamani asunnon arvoa. Hyvinä asioina pidän että linja-autoaseman seutua kohennettaisiin ja kirjaston rakennusta korjattaisiin.

Terveisin,

[redacted]

Martinlaakson asemanseudun kehyskuva

Olen saanut tutustua seuraaviin kannanottoihin koskien kaavatyötä kotinurkillani: Martinlaakson asukasyhdistys, As.oy Valkotie 1, As.oy Vihertie 55 ja As.oy Vihertie 61. Kaikissa niissä on selvästi tuotu esiin tyytymättömyys tulevaisuudensuunnitelmiin.

Olen näiden asukkaiden kanssa täysin samaa mieltä suuruudenhulluista suunnitelmista. Kehyskuvassa ei ole haluttu säästää mitään vanhaa rakennuskantaa, vaan kaikki puretaan ja rakennetaan uutta. Useissa yhteyksissä on todettu, että vanhan purkaminen ja uuden rakentaminen on hyvin epäekologoista.

Eikö ennemmin kannattaisi pitää hyvää huolta jo olemassa olevista rakennuksista? Ainakin omakotiasukkaat ja pienten rivitalojen asukkaat ovat valmiit huolehtimaan omasta omaisuudestaan. He haluavat omalla pihallaan nähdä puiden ja pensaiden kasvavan. Massiiviset kerrostalot vierivieressä estävät tehokkaasti katsella luontoa eri vuodenaikoina. Tämänkaltainen rakennuskulttuuri on nyt jo nähtävissä Myyrmäen keskustassa. Ystävieni kanssa sitä on kauhisteltu, eikä kukaan meistä halua asua sellaisessa ympäristössä.

Vihertie- Valkotien rakennukset eivät ole kovin vanhoja kuten Martinlaakson koulun kokouksessa 3.9. joku paikalla olleista virkamiehistä totesi. Jos talo on 50 vuotta vanha, ei se välttämättä ole purkukunnossa. Ihmisiä asuu jopa 200 vuotta vanhoissa taloissa. Kun talo on hyvin tehty ja pidetty kunnossa, se on ympäristöteko.

Tälle samalle alueelle suunnitellaan korttelipihoja, yhteissaunoja ja pesuloita. Kuka pitää huolta niiden kunnosta ja siisteydestä? Kuka hoitaa istutukset kesällä ja luo lumet talvella? Taitaa yhteisöllisyys olla vähän koetuksella.

Myyrmäki on pelottava esimerkki, kun rakentamista halutaan tiivistää. Antakaa Martinlaakson olla sellainen vihreä keidas, kuin se on ollut ja asukkaat ovat tänne juurtuneet. Olen asunut samassa paikassa kohta 45 vuotta ja haluaisin nähdä edelleen luonnon ympärilläni. Kyllä ihmiset itse tietävät, millaisessa ympäristössä viihtyvät. Minä ainakin heilutan lippua vehreän Martsarin puolesta.

Syysterveisin

-Pakkolunastetaanko Martinlaakson alkuperäisasukkailta tontti pilkkahintaan? Ryöstetään osakkeen omistajilta rahat kaupungin suunnittelijoiden haaveisiin.
-Martinlaaksossa parkkipaikat ovat jo nyt kortilla ja nyt isojen taloyhtiöiden täydet parkkipaikat rakennetaan täyteen asuntoja? Mahtuuko autot pariin parkkihalliin? Epäilen.
-Parkkipaikat aluksi pakkolunastettu niin vastauksena oli keskitetyt parkkihallit. Nämä varmaan maksaa +100e/kk koska näitähän tulee hallitsemaan yksityinen voittoa tavoitteleva yhtiö? Eikö?
-Martinlaaksossa asuu ihmisiä jotka työskentelevät ympäri Etelä-Suomea. Perheiden harrastustoiminta monesti vaatii auto kuljetuksia yms. Toki joillekin tuo julkinen liikenne toimii, mutta isolle osalle ei, kun työ ja perhe elämä on liikkuvaa.
-Laajaniityntiestä kävelykatu? Me ei olla missään Helsingin keskustassa. Mielestäni tällainen kävelykatu ajattelu voisi toimia ehkä +50v päästä. Vielä ollaan aika kaukana.
-Laajaniitynkuja 5 ja vanha koulun tontti Laajaniityntie 4-6?, kun nyt rakennettu umpeen niin jalkakäytävillä alkanut melko hurja auto ralli. On wolt yms kuskit, taxit, siviili autot, roska ja muuttoautot jotka vaarantavat jalankulkua joka päivä. Tämä vain pahenisi mikäli vielä rakennetaan enempi umpeen ja tehdään nykyisistä teistä kävelykatuja.
-Havainnekuvat näyttävät, että laajaniityntien tonteille ei olisi enää kulkua? Pitääkö alkuperäisten martinlaakolaisten kiertää asemalta kävellen tullessa? Entä autolla jos isompia kuormia? Uusilla rakennuksilla olisi ykköspaikat Martinlaakson ensimmäisten rakennusten kustannuksella ja mikä pahinta pakkolunastetuilla tonteilla. Älytöntä!
-Uusille rakennuksille laajaniityntiellä ei ole omaa pihaa, no hehän varmasti käyttävät alkupeäräisrakennusten pihoja? Jälleen alkuperäis taloyhtiöt maksaa kulut. Älytöntä kun aluksi ryöstetty tontit pilkkahintaan.

Eli jos tuosta ei tullut selväksi niin laajaniityntien tontteja ei pakkolunasteta. Ei rakenneta umpeen kerrostaloja. Ei tehdä kävelykatua.

-Bussit kannen alle ja asuntoja päälle. Kuulostaa kalliilta. Kuka maksaa? Epäilen että asunnoista ei saa rahaa tämän rahoittamiseen? Jos saa niin sit mun puolesta ok. Tämä ei ryöstä keneltäkään yksityistä omaisuutta.

Terveisin

[redacted]

[redacted]

Kaanhahotto Martinlaakson kehityskuvaan, kaavatyö 015100

Vastustan ehdottomasti kaavatyön suunnitelmaa Vihertien alueen osalta.
Perustelen mielipidettäni seuraavilla seikoilla:

1. Suunnitelma perustuu vuonna 2022 kaupungin virkamiesten järjestämään kyselyyn, johon vastasi ilmoitetun mukaan yli 700 osallistujaa. Ilmenikö vastaajien asumismuoto? Oliko suurin osa nimenomaan Vihertiellä yksityisomistuksessa omilla tonteilla asuvia omakoti- ja rivitaloasuntojen omistajia? Epäilen, että näin oli!
2. Olemme tehneet vuosikaudet töitä ja säästäneet, jotta voimme hankkia meille mieluiselta alueelta omistusasunnon.
3. Olemme pitäneet kodeistamme hyvää huolta, esim. tehneet juuri putkiremontin ja soodapesun. Kumpikaan em. ei ole ihan pikkurahalla hoidettuja.
4. Tällä suunnitelmalla kotiemme arvo on yhtä kuin tontin arvo. Kenen kaupungin virkamiehet kuvittelevat ostavan mahdollisesti myynttin tulevan kodin, jonka paikalle on suunniteltu lähivuosina kerrostalo? Minun arvomaailmassani tätä kutsutaan sosialisoinniksi, jonka kaupunki organisoi.
5. Olen tähän asti ymmärtänyt, että Vantaan kaupunki haluaa alueiden olevan yleisilmeeltään yhtenäinen. Onko tämä nyt asemakaavasuunnittelijan ja aluearkkitehdin mukaan sitä, jos Vihertien alueella on tulevaisuudessa sikin sokin omakoti-, rivi- ja kerrostaloja? Kerrostalot ovat olleet tähän asti Martinlaaksontien pohjoispuolella ja eteläpuoli on omakoti- ja rivitaloaluetta. Onko suunnitelmissa pakottaa meidät myymään kotimme (lue kohta 4)?
6. Viimeinen vaihe, jota en halua tulevan, on jaloilla äänestäminen. Onneksi Espoon raja on lähellä. Mistä Vantaan kaupunki luulee hankkivansa tunnolliset ja hyvät veronmaksajat kustantamaan esim. kaikki päivähoito- ja koulupalvelut?

[redacted]

[redacted]

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma Mainio Martsari -arviointia

Pientaloalue Martinlaaksontien eteläpuolella.
Martinlaakso on ollut hyvä paikka asua, kävelyetäisyydellä kauppa, terveyskeskus, uimahalli ja kirjasto, lapsille turvallinen koulutie alakoulusta lukioon.
Olen asunut Martinlaaksossa yli 30 v ja ollut mukana vuosien mittaan pidetyissä asukastilaisuuksissa. Niissä on esitelty pitkän tähtäimen suunnitelmia. Pientaloalueen asukkaat ovat niissä kaikissa vastustaneet kerrostalojen rakentamista pientaloalueelle. Tätä ei ole haluttu ottaa huomioon suunnittelijoiden suunnitelmissa.

Martinlaakso on ollut vihreä, viihtyisä asuinalue. Ikkunasta ulos katsoessa näkee puita, jotka tunnetusti lisäävät ihmisten hyvinvointia elinympäristössään. Nyt esitetyissä suunnitelmissa puusto kaadetaan tiiviin rakentamisen takia ja tilalle istutetut eivät missään nimessä tule korvaamaan kaadettuja. Suunnitelmissa kerrotaan, että sen toteuttaminen lisää viheralueiden määrää 10 % entisestään. Tämä ei voi mitenkään pitää muuten paikkaansa kuin, että metsät lasketaan viheralueiksi. Nyt ei niin tehdä.
Puiden kaataminen ja tiivis rakentaminen tuhoaa myös puiden merkityksen hiilinieluna. Kestää vuosia ennen kuin mahdollisesti istutettavat puut toimivat hiilinieluna.

Väestön kasvattaminen. Onko järkevää yrittää kasvattaa väestön määrää ja rakentaa jatkuvasti uusia kerrostaloja pääkaupunkiseudulla, kun samanaikaisesti muu Suomi autioituu. Maaseutukaupungeissa kerros- ja omakotitalot jäävät tyhjilleen, kun ihmiset joutuvat muuttamaan työn perässä. Tämä on resurssien haaskausta. Rakentaminen vain kiihdyttää ilmastonmuutosta.

Elinympäristö. Martinlaaksossa suunniteltu rakentaminen kohdistuu jo rakennetulle alueelle. Arviointisuunnitelman sivulla 8 kuvataan bussiaseman pihakansi rakennuksineen. Todellisuudessa Ostari on huomattavasti lähempänä Martinlaakson tietä. Junaraiteiden tilalle on piirretty kerrostalo, missä ovat raiteet? Busseja kuvassa ei myöskään näy, suunnitelmasta saa sen kuvan, että ne ovat maan alla. Näin ei kuitenkaan kuulemma ole. Toivoisi, että esitetyt havainnekuvat kuvaisivat kuitenkin mahdollisimman totuudenmukaisesti tulevaa ympäristöä. Nyt näyttää siltä, että suunnittelijat eivät ole käyneet paikalla lainkaan. Tai, jos ovat
käyneet, niin kyllä kai arkkitehtikoulutuksessa opetetaan ottamaan ympäristö huomioon. Samoin sivun 9 ensimmäisestä kuvasta puuttuvat junan raiteet. Tämä on outoa, kun suunnitelmia perustellaan juna-aseman läheisyydellä.
Sivulla 12 sanotaan, että pientaloalueet rakennetaan vaiheittain asukkaiden haluamassa tahdissa. Tämä voi olla vaikeaa, jos talo on kunnossa ja se "pakotetaan" purkamaan. Vääjäämättä alueella jo asuville tulee monenlaista rahallista ja asumisen laatuun liittyvää haittaa. Entä mitä voidaan sanoa rakentamisesta metsään asunnon rajalle. Kysytäänkö asukkaiden mielipidettä tässäkin asiassa?

Kerrostaloalueen rakentaminen tiheäksi lisää levottomuuksia alueella. Nyt tämä on jo nähtävissä uusien kerrostalojen liepeillä ja ostarin ympäristössä varsinkin iltaisin. Asuntojen arvo alueella laskee. Tilastokeskuksen mukaan asuntojen (vanha kerrostalokaksio) hinta on Martinlaaksossa pudonnut 8,7 %

vuoden 2020 toiselta neljännekseltä vuoden 2024 toiselle neljännekselle. Pääkaupunkiseudulla vastaava pudotus oli 3,7 % ja koko maassa 1,5 %. Tämän vuoden toisella neljänneksellä kerrostalokaksio oli Martinlaaksossa keskimäärin 15 % halvempi kuin koko maassa ja noin puolet halvempi kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin. Tämän perusteella Martinlaaksoa ei voi pitää kovin vetovoimaisena.

[redacted]

Tärkeää olisi, että kun Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuvaa mietitään, otetaan huomioon myös nykyiset asukkaat ja heidän toiveensa ja lisäksi otettaisi oppia muista asemaseuduista. Itse ainakin arvostan Martinlaaksossa vehreyttä ja väljyyttä sekä sitä, että autopaikka löytyy omasta pihasta. Koen myös oloni Martinlaaksossa turvalliseksi verrattuna esimerkiksi Myyrmäkeen, Kivistöstäkään en paljon hyvää ole kuullut. Asemaseudun tiivistäminen näyttäisi helposti johtavan rauhattomuuteen, eikä OASissa esitetyt havainnekuvat siisteistä iloisesti aseman vieressä nurmikolla istuskelevista ihmisistä ole valitettavasti todellisuutta lähiöasemien läheisyydessä. Toivottavasti Martinlaakso on jatkossakin hyvä paikka elää kaikissa ikävaiheissa, eikä käy niin, että perheet kaikkoavat, kun autopaikat katoavat ja alueesta tulee liian rauhaton lapsille.

[redacted]

[redacted]

Täydennän 11.9. lähettämääni huomautusta, koska sitä laatiessamme käytössämme ei ollut asukastilaisuudessa esitettyä kehityskuvatiivistelmä 3.9.2024 3/48 (1168922-1218690-240309 Kehityskuva Luonnos.pdf).

Sivulla 44 todettu, että Martinlaaksontien eteläpuolen itäinen ja läntinen osa ovat pääasiallisesti pientaloaluetta. Sosionomisen monipuolisuuden säilyttämiseksi ja sosiaalisen segrekaation välttämiseksi pientalovaltaisuus tulee säilyttää myös vuoteen 2050 ulottuvassa tulevaisuuskuvassa. Näin ollen yleiskaavaa ei tule muuttaa kaupunkikeskustan alueeksi eikä pientaloaluetta puhkoa uusilla pientalotonttien läpi menevillä kevyen liikenteen väylillä.

[redacted]
As. Oy Vihertie 45
Hallituksen puheenjohtaja

[redacted]

As. Oy Vihertie 45 hallituksen puolesta esitän seuraavat huomautukset ja ehdotukset Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan nro 0010500 (6.8.2024)

Yleistä

- Suunnitelman sisällön vaikeaselkoisuus aiheuttaa virhetulkintoja ja huolta tulevasta. Asukastilaisuuksien järjestäminen on kannatettavaa, mutta jatkossa olisi jo suunnitelman kuvissa olla mm. katujen merkitty paremmin.
- Pidämme virheellisenä esitettyä viheralueiden lisääntymista 10 %:lla, koska suunnitelma koskee Martinlaakson aseman seutua ja viheralueet ovat jo olenmassa ja sijaitsevat alueen ulkopuolella.
- Suunnitelmassa pitää lisätä keskimääräistä suurempien perheasuntojen määrää, jotta alue säilyy edelleen sosioekonomisesti monipuolisena.
- Suunnitelman jatkovalmistelussa on tärkeätä ottaa lapsiperheiden ja nuorten tarpeet, jolloin alueesta säilyy viihtyisänä ja turvallisena.
- Bussiaseman sijoittaminen pihakannen alle on kannatettavaa. Suunnitelmassa tulee painottaa viihtyisyyttä ja turvallsuutta.
- Autopaikkojen sijoittaminen vain parkkihalleihin a (vrt. Kivistö). Riittävä määrä parkkipaikkoja tarvitaan jatkossakin asuintalojen yhteyteen.
- Viher- ja Valkotien pientaloalueen suunnitelmat herättävät meissä yhä suurta huolta! Pelkona on, että asuntojen arvo laskee ja niiden myyminen vaikeutuu entisestään. Vaikka nyt luvataan, ettei pakkolunastukseen turvauduta, on huolena miten käy jatkossa.

Martinlaaksontie 24:ää koskevat suunnitelmat

- Kiitämme, että suunnitelmassa Martinlaaksontie 24 tontille suunnitellut rakennukset ovat nyt (s. 9) enimmillään 8-9 kerroksisia ja korkeimmat talot sijaitsevat lähinnä Martinlaaksontietä.
- Edellytämme, että tontin etelärajalle jätetään vanhaa puustoa ja vähintään 20 metsin viherkaistale. Puusto tuo viilennystä ja vehreyttä sekä uusille että vanhoille taloille.
- Martinlaaksontie 24 tontille tulee rakentaa ajoyhteys suoraan Martinlaaksontieltä. Näin vältetään Vihertien ruuhkautuminen ja. hälytysajoneuvojen sujuvaa kulku alueelle.
- Läpikulku Vihertielle pientalojen pihojen kautta tulee estää aitaamalla Martinlaaksontie 24 tontti pientalojen kohdalta.

Toivomme, palautteista laadittava kooste julkaistaan kaupungin julkisilla verkkosivuilla.

[redacted]
As. Oy Vihertie 45
Hallituksen puheenjohtaja

[redacted]

[redacted]

Hei.
Mainio Martsari ei todellakaan ole mainio martsari. 015100. Vihertien asukkaat eivät todellakaan halua takapihalleen kerrostaloja tai että heidät ajetaan pois kotoa. Emme halua että Martinlaaksosta tulee uusi Kivistön Ghetto. Haluamme pitää viheralueemme ja pienkoti alueemme koskemattomana. Kauppoja ei tarvita enempää ,kaikki tarvittava löytyy ostarilta ja isommat kaupat läheltä.
Myyrmäkikin on pilattu täyteen rakentamalla.
Jos jonnekkin on saatava asuntoja ,niin täyttäkää Vehkalan aseman alue.
Terveisin[redacted]

As. Oy Tapion-Salpa
Laajaniityntie 10
01620 Vantaa

16.9.2024

Vantaan Kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi
Martinlaakson kehityskuva nro 015100

Mielipide Martinlaakson kehityskuva nroon 015100

Maanomistaja As. Oy Tapion-Salpa, Laajaniityntie 10 ***(jatkossa taloyhtiö)*** vastustaa Vantaan kaupungin laatimaa pitkän tähtäimen kehityskuvaa koskien a) asunto-osakeyhtiön oman tontin maapaikoitusaluetta sekä b) Laajaniityntien muuttamista kävelykaduksi. Taloyhtiö esittää, että maanomistajan tontteihin ei kosketa eikä liikkumisjärjestelyitä Laajaniityntiellä muuteta. Vastustamisen perusteet:

1. Taloyhtiölle aiheutuisi perustavanlaatuista haittaa, jos se menettäisi tontillaan sijaitsevan parkkialueen ja kyseiselle maa-alueelle rakennettaisiin kehityssuunnitelman mukaisia korkeita rakennuksia. Kaavaan suunnitellut uudet rakennukset pimentäisivät nykyisen asuntojen piha-alueen estämällä aurinkoa paistamasta taloyhtiön pihalle sekä veisivät asuntojen avarat näkymät ja yksityisyyden. **Nämä muutokset laskisivat merkittävästi nykyisten asuntojen arvoa.**

2. Kaupungin suunnitelmissa on huomioitu ainoastaan näkymät Laajaniityntien suuntaan, ei olemassa olevan piha-alueen suuntaan.

3. Elinympäristön viihtyisyys vähenee merkittävästi talojen välisen viheralueen ja alueelle tyypillisten kallioalojen kaventuessa.

4. Taloyhtiö on huolissaan alueen täydennysrakentamiseen liittyvien kallioräjäytysten vaikutuksista olemassa oleviin rakennuksiin.

5. Kehityskuvassa ei käsitelty olemassa olevan taloyhtiön jätehuollon eikä hulevesien järjestämistä.

6. Tapion-Salpa on huolissaan pelastusteiden riittävyydestä. Hälytysajoneuvojen tulisi päästä palon sattuessa tai muussa hätätilanteessa riittävän lähelle rakennusta ja sammutusvedenottopaikkoja.

7. Esitetyt havainnekuvat eivät vastaa todellisuutta. Esim. Myyrmannin ympäristössä voi perehtyä siihen, minkälaista väkeä oleskeleminen urbaanissa kaupunkitilassa aseman läheisyydessä vetää puoleensa. Kaavaillut muutokset vähentävät todellisuudessa merkittävästi asuinalueen viihtyisyyttä.

8. Esitetty kaava lisää alueen levottomuutta. Aiempi lisärakentaminen on jo lisännyt häiriökäyttäytymistä alueella. Taloyhtiön asukkaita huolestuttaa turvallisuustilanne jatkossa.

As. Oy Tapion-Salpa
Laajaniityntie 10
01620 Vantaa

16.9.2024

9. Vantaan kaupunki kohtelee kehityskuvassa epätasa-arvoisesti (sijainnista riippuen) niitä Martinlaakson taloyhtiöitä, joilla on omalla tontilla parkkialue.

10. Taloyhtiön kaikki autopaikat ovat taloyhtiön asukkaiden käytössä. Taloyhtiön tontilla sijaitsevat autopaikat sujuvoittavat asumista ja elämää ja ovat usein olleet merkittävä peruste asunnon hankkimisessa juuri tästä taloyhtiöstä. **Parkkialueen poistuminen laskee asuntojen arvoa merkittävästi.**

11. Taloyhtiö näkee parkkitalot kalliina ja omaa käyttöönsä epäsopivana ratkaisuna. Huolta aiheuttaa pitkä matka parkkitalosta kotiin sekä matkan mahdollinen turvattomuus. **Vantaan kaupungin kehityskuvassa ei esitetty parkkitalojen sijaintia.**

12. Martinlaaksossa asuvien työpaikat ei välttämättä ole kävelymatkan päässä tai julkisilla saavutettavissa kuten Vantaan kehityskuvassa esitettiin. Martinlaaksoon ei välttämättä nyt eikä tulevaisuudessa muuteta sen tähden, että täällä vain pyöräillään ja kävellään.

13. Vantaan kaupungin esittämä suunnitelma ei huomioi alueen nykyisen liikennetilanteen todellisuutta. Aiemmin kävelytieksi muutettu Martinlaaksonpolku on nykyisin alueen vaarallisin kävelyreitti: sitä myöten autoillaan säännöllisesti Laajaniityntieltä Martinlaakson päiväkotiin ja Martinpolun taloyhtiöihin. Suunnitelmassa kävelytieksi suljetusta Laajaniityntiestä muodostuisi vastaavanlainen liikennevaara.

14. Linja-autoaseman päälle rakennettavalle kannelle oli tehty paljon vihersuunnitelmia, vaikka Helsingissä on jo todettu, että tällainen tiivis rakentamistapa estää puita kasvamasta (esim. HS 25.8.2024).

15. Suunnitelma ei huomioi ilmastonmuutoksesta tulevaisuudessa aiheutuvia superhelteitä ja rankkasateita: vihreää tulee tulevaisuudessa olla joka paikassa ja entistä enemmän suhteessa rakennusten määrään - ei vähemmän, kuten suunnitelmassa esitetään.

Kehityskuvassa kivijalkaliikkeiden määrä oli yllättävän suuri. Kuinka ne kannattaisivat Martinlaaksossa, kun ne eivät kannata edes Helsingin keskustassa? Hyvänä taloyhtiö pitää sitä, että linja-autoaseman seutua kohennettaisiin ja terveyskeskuksen ja kirjaston rakennusta korjattaisiin.

Vantaalla 16.9.2024

As. Oy Tapion-Salpa, Hallituksen varajäsen

[redacted]

16.9.2024

Mielipide Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuva 015100

Ymmärrämme pääkaupunkiseudun väestömäärän kasvun tuomat haasteet asumisessa. Tämä ei saa kuitenkaan johtaa sellaiseen kehitykseen, että Martinlaakson alueen kaikki asutus on kerrostaloasutusta ja viheralueet sekä puistot ovat minimissään.

Olemme valinneet asuinalueeksemme Martinlaakson, koska arvostamme pientaloasuinaluetta Valkotien molemmin puolin ja viheralueita sekä metsää, joita alueilta löytyy. Käytettävissä oleva suunnitelma ei edusta meidän tarvettamme, vaikka meidän on annettu ymmärtää, että suunnitelma olisi tehty yhteistyössä alueen asukkaiden kanssa tai heitä kuunnellen.

Rautatien eteläpuolella oleva alue tulee säilyttää pientaloalueena myös tulevaisuudessa. Suunnitelmassa annetaan ymmärtää, että lisäneliömääristä 80% toteutettaisiin pientaloalueella. Emme voi hyväksyä nykyisten pientalojen, mukaan lukien oman talomme purkamista.

Asemakaavan muutoksen NRO 002414 osalta koemme, että emme ole tulleet valmistelussa kuulluksi ja päiväkodin rakentaminen ko. alueelle heikentää asuinviihtyvyyttämme

ystävällisin terveisin

[redacted]

Mielipiteemme Mainio Martsari -hankkeesta

Alueemme on vehreä ja ilmava. Uskomme että kaikki alueen asukkaat haluavat nauttia omasta pihasta, omasta rauhasta ja vihreydestä, unohtamatta vielä sitä erikoisetua että Martinlaaksosta on erinomaiset kulkuyhteydet niin Helsingin keskustaan kuin muuallekin Suomeen. Alueen kiinteistöjä ylläpidetään sillä tarkoituksella, että taloissa asutaan yhtä lailla vuosikymmenienkin päästä. Nykyisten asuntojen elinkaari ei siis pääty vaikka kaavoitus kuinka muuttuisi. Omassa taloyhtiössämme toteutettiin kuluneen vuoden aikana mittava salaojaremontti.

Martinlaaksossa, kuten muissakin Suomen metsälähiöissä parasta on puoliurbaanius. Kotiovelta lähtiessäsi olet jo pian metsässä ja raittiissa ilmassa. Pientaloasuminen mahdollistaa sukupolvien välisen kohtaamisen ja huomioi hyvin eri ikäisten asukkaiden erilaiset palvelutarpeet. Alueellamme lähellä ovat kaupat, terveysasema, kirjasto, liikuntapaikat, päiväkodit ja koulut.

Jos seuraamme viime aikaista rakentamista lähistöllä, ei pientalojen aika ole todellakaan ohi. Pientaloja rakennetaan tälläkin hetkellä Myyrmäen viereen Honkasuolle. Alueelle rakennettiin myös hirsirivitaloja. Myös Kivistön asuntomessualue v. 2015 oli pääosin pientalovaltainen: asuntomessualueelle rakennettiin 37 pientaloa, 3 kerrostaloa ja yksi pysäköintitalo. Helsingin sanomat kirjoitti 4.7.2024 (https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000010538430.html), että pääkaupungiseudulla on yli 10 000 tyhjää vuokra-asuntoa, joista Vantaalla miltei 3200. Kaikesta päätellen suomalaiset haluavat edelleen asua ilmavasti myös pääkaupunkiseudulla. Konkari-arkkitehti Olli Lehtovuori kommentoi Rakennuslehden 14.6.2019 haastattelussa (https://www.rakennuslehti.fi/2019/06/konkariarkkitehti-arvioi-keski-pasilan-moykyn-ja-muita-helsingin-uusia-asuntoalueita-tulipa-kova-annos-urbanismia/) Helsingin täydennysrakentamista seuraavasti:

”Meillä ihaillaan raskasta urbanismia ja pidetään sitä ainoana vaihtoehtona. On kuitenkin hyvä muistaa, että Helsinki on eurooppalaisittain pikkukaupunki. Suomalaiset kaavoittajat eivät meinaa tajuta, että alueita pitäisi tehdä suomalaisille, ei italialaisille.”

Suomalaiset ovat hänen mukaansa metsäkansaa, ja luonnon pitäisi näkyä alueiden suunnittelussa. Hän arvostaa suomalaisia lähiöitä.

”Suomalaisen kaupunkisuunnittelun pitäisi lähteä suomalaisesta kulttuurista ja ihmisistä. Tämä on harvaan asuttu, metsäinen maa. Metsälähiöt ovat suomalaisia, sellaisia ei ole muualla.”

Me As. Oy Martintuomen asukkaat olemme olleet tyytyväisiä asuinalueeseemme ja haluamme elää näin jatkossakin.

As. Oy Martintuomi

[redacted]

[redacted]

As Oy Valkotie 11:n mielipide suunnitelmaan:
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA 06.08.2024 MAINIO MARTSARI MARTINLAAKSON KEHITYSKUVA NRO 015100

Asunto Oy Valkotie 11 isännöitsijänä ja taloyhtiön edustajana haluan esittää seuraavat huomautukset osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta:

- **Tonttien ja talojen markkinahintainen lunastusarvo:**
On ensiarvoisen tärkeää, että talojen ja tonttien lunastus toteutetaan tämän hetkisten todellisten markkinahintojen mukaisesti. Lunastaminen pelkästään tontin arvolla on räikeän epäoikeudenmukaista, sillä alueella on monenlaisia kiinteistöjä, joiden ikä, kunto ja arvo vaihtelevat suuresti. Tällainen käytäntö kavaltää omistajilta heidän asuntojensa todellisen arvon ja johtaa merkittäviin taloudellisiin menetyksiin, mikä on yksiselitteisesti kohtuutonta.

- Rakennusten purkaminen:
Hyväkuntoisten rakennusten purkaminen ei ole perusteltua. Jos rakennukset ovat teknisesti hyvässä kunnossa ja käyttöikää on jäljellä, purkaminen on turhaa ja taloudellisesti kestämätöntä. Rakennusten säilyttäminen ja niiden jatkokäyttö tulisi ottaa ensisijaisesti huomioon, ennen kuin harkitaan laajamittaista purkamista.

- Kotirauhan loukkaus ja ihmisarvon halveksunta:
Suunnitelma kajoaa vakavasti asukkaiden kotirauhaan ja loukkaa ihmisarvoa. Asunto ei ole pelkkä kiinteistö; se on koti, ja kenenkään omaisuutta ei tule mielivaltaisesti viedä. On täysin ihmisarvoa loukkaavaa ajatella, että omistusasunto voitaisiin lunastaa pelkällä tontin hinnalla. Tämä on suoraa kavallusta, jossa asunto, ei pelkästään tontti, viedään sen omistajalta ilman täyttä korvausta. Tällainen toiminta heikentää luottamusta oikeusjärjestelmään ja herättää perusteltua huolta omaisuudensuojan toteutumisesta.

- Asuntojen arvon lasku:
Suunnitelman vaikutus asuntojen arvoon on huomattava. Jo se, että Martinlaakson Kehityskuva nro 015100 on julkaistu, vaikuttaa heti negatiivisesti alueen kiinteistöjen arvoon, sillä potentiaaliset ostajat saattavat epäröidä asunnon hankkimista alueelta, kun heillä on uhkana alueen uudistukset ja mahdolliset purkutoimenpiteet. Tämä epävarmuus johtaa asuntojen markkina-arvon laskuun (ja varmasti on jo johtanut). Mahdollinen talojen ja tonttien lunastaminen ei saa aiheuttaa asukkaille ja omistajille taloudellista haittaa.

Lunastusprosessin tulee olla oikeudenmukainen, läpinäkyvä ja asukkaiden oikeuksia kunnioittava. Pyydän, että nämä huomiot otetaan vakavasti huomioon suunnitelman jatkokehittelyssä.

Asunto Oy Valkotie 11 isännöitsijä [redacted]

[redacted]

Martinlaakson vahvuus on väljyys ja vihreys. Se on vetovoima ja pitovoima, ja se tuli kerta toisensa perään esille monesta suusta myös asukastilaisuudessa 3.9.2024. Mainio Martsari -suunnitelma uhkaa tuhota tämän.

Martinlaakso on aikanaan rakennettu metsäiselle alueelle niin että isoihin pihoihin on jäänyt luonnontilaisia puita ja kiviä ja luontaisia maastonmuotoja. Talojen väleihin on jäänyt pieniä metsikköjä, joissa leikitään, lenkkeillään , ulkoilutetaan koiria, hiihdetään talvella.

Tämä siitä huolimatta, että tänne on hyvät liikenneyhteydet, junat ja bussit kulkee, ja on koulut, päiväkodit, runsaat palvelut ja harrastusmahdollisuudet. Lisää kauppoja, palveluja ja ravintoloita löytyy kahden kilometrin päästä Myyrmäestä. Palvelujen houkutteleminen ei ole pätevä syy lisärakentamiselle.

Kävin juuri asioilla Kivistössä. Onpa luotaantyöntävä kivierämaa. Persoonattomia massiivisia laatikkotaloja, kivetyillä aukioilla muutama puuntaimi ei paljon pelasta. Näitähän riittää, Itä-Pasila, Kalasatama, ja nyt naapurissa oleva Myyrmäkikin on menossa samaan suuntaan.

Kaiken peittäminen asfaltilla aiheuttaa myös sellaisia ongelmia kuin hulevesien huono imeytyminen ja paikallinen kuumeneminen. Ajoittaisia rankkasateita ja kuumia ilmoja on todennäköisesti tulevaisuudessakin.

Itse asun Martinlaaksossa [redacted] Suunnitelman mukaan parkkipaikallamme kohoaisi kerrostalo. Jos näin kävisi, pihaamme reunustaisi talo joka sivulta. Ei siis päivänvaloa mistään suunnalta.

Ja parkkipaikka siirtyisi ties minne- sitä suunnitelma ei kertonut-sieltä pitäisi kantaa lapset ja ostokset kotiovelle. Ja ennen kaikkea, parkkimaksut nousisivat moninkertaiseksi, jos olisi ostettava parkkilaitoksen osakkuus ja maksettava kuukausimaksut päälle.

Laajaniityntietä esitetään kävelykaduksi. Käytän itse etupäässä julkisia liikennevälineitä, koska liikenneyhteydet ovat hyvät, mutta en silti tiedä, mitä etua kävelykadusta olisi. Kävely sujuu nykyäänkin vallan mainiosti ja autoilijatkin sinne sopivat.

Kaiken kaikkiaan, Martinlaakson vahvuutta, väljyyttä ja vehreyttä ei pidä uhrata. Betonoiminen kyllä käy äkkiä, muutamissa vuosissa , mutta sitä kehitystä on vaikea peruuttaa. Vähän kärjistäen, lähiön voi rakentaa metsään, mutta metsää ei voi rakentaa lähiöön.

Ystävällisin terveisin [redacted]

Sent from Android Phone

[redacted]

Alla palautteeni "Mainio Martsari" -kehityskuvaan.

t. [redacted]

Katujen ja aukioiden merkitys ylikorostuu Mainio Martsari -materiaalissa. Tämä ei ole Keski- tai Etelä-Eurooppaa;
täällä on kylmä suuren osan vuotta ilmaston lämmetessäkin. Sen sijaan Laajaniityntien nykyisille, todellisille asukkaille
oma piha on tärkeä. Itse hoidettujen pihojen aliarvostus näkyy kaupungin koko materiaalissa: vihreä ei ole vihreää,
jos kyseessä ei ole virallinen 'viheralue' tai kaupungin verovaroin istuttama puu. Asukkaiden omat istutukset,
kymmeniä vuosia vanhat puut tai pihan muu viihtyisyys ovat kaupungin näkemyksessä arvottomia.

Muutin Martinlaaksoon kerrostaloon Laajaniityntielle vuonna 2000. Hylättyjä vaihtoehtoja olivat
- Pohjois-Haaga: liian ahtaasti rakennettu, olemattomat pihat lapsiperheelle
- Kannelmäki: ruma ja ahdas asemanseutu, täynnä ylikorkeita kerrostaloja
- Myyrmäki: olemattomat pihat lapsiperheelle

Laajaniityntiellä houkutteli
a) oma iso ja valoisa piha, jolla paljon vanhoja puita
b) erinomaiset liikenneyhteydet
- monipuolinen julkinen liikenne
- seudun tärkeimmät liikenneväylät vieressä

Alla vielä lainauksia materiaalin sisällöstä kommentein.

"Kestävää kaupunkisuunnittelua"

Visio edustaa kaavamaista ja rumaa suunnittelua
- Laajaniityntien vehreys ja väljyys tuhotaan ja korvataan korkeilla taloilla ja kiveyksellä (Keski-Pasilan imitointia?)
- Paikalliset kesälämpötilat nousevat, kun nykyiset avoimet viherpihat tukitaan kerrostaloilla.

"Martinlaakson kehityskuvatyö on alkanut vuonna 2022 asukkaiden osallistamisella"

3.9.2024 pidetyn tiedotustilaisuuden perusteella Laajaniityntien taloyhtiöiden vuonna 2022 antama palaute on haudattu.
Sen sijaan kaupungin edustajat väittivät, että 'on toivottu' lisää kävelytilaa. Kun useasti kysyttiin, mistä tällaista 'on toivottu', he vetosivat yksityisyydensuojaan eivätkä vastanneet mitenkään!

"Koska kestävän kehityksen mukainen rakentaminen ei
ole mahdollista ilman autoilun vähentämistä ja laajojen
maapaikoitusalueiden hyödyntämistä, haasteena tulee
olemaan asukkaiden mukaan saaminen kestävän kehityksen
toimenpiteisiin"

"Tämän saavuttamiseksi on luotava tahtotila, jolla saadaan Martinlaaksolaiset mukaan rakentamaan tulevaisuutta, jossa autoilua ja autopaikkojen määrää voidaan vähentää. Tähän tarvitaan yhteistyötä, maapoliittisia muutoksia ja riittäviä kannustimia"

Termi 'kestävä kehitys' toimii tässä vain viherpesuna, kun oikeasti motivaatio lienee infrastruktuurirakentamisen säästöissä.
Autokantahan sähköistyy. Suunnitelman visio toimii käytännössä kielteisenä kannustimena sähköautojen latauspaikkojen suunnittelulle taloyhtiöissä:
hukkainvestointi uhkaa, jos pysäköintipaikka sosialisoidaan. Maksajiksi tässä jäävät nimenomaan Laajaniityntien nykyiset asukkaat, joiden asuntojen arvo laskee ja asumiskustannukset nousevat.

Miksi autoilua pitäisi vähentää nimenomaan Laajaniityntieltä? Tämä ei ole mikään ruuhkainen niemenkärki,
kuten Helsingin keskusta. Päinvastoin, karttaa katsomalla on ilmiselvää, että Martinlaakson isoimpia etuja
asuinpaikkana on sijainti seudun kahden keskeisen liikenneväylän vieressä (= Hämeenlinnanväylä ja Kehä III).

Jos Laajaniityntien nykyisten asukkaiden tontille ajo korvaantuu pysäköintilaitokseen ajolla, ajosuorite ei laske.
Oma odotus: uusien talojen autopaikkojen tarve alimitoitetaan ja Martinlaaksoon luodaan hallintoalamaisille
(sekä nykyisille että uusille) samanlainen pysäköintikaaos kuin Kivistössä.
Nykyisten asukkaiden käytännön elämä hankaloituu
- ostosten kantomatka kasvaa liikaa tai
- pihalle ajaminen lisääntyy vaarallisesti.

Keskeinen kysymys: kuka maksaa 'pysäköintilaitoksen' rakentamisen ja ylläpidon? Jos
a) asukkaat, tontin myynti ei kata rakennuskustannuksia, lisäksi ylläpitokustannukset moninkertaistuvat
b) joku muu, asukkaat maksavat pysyvästi vielä enemmän, koska P-paikan omistajan sijasta heistä tulee vuokralaisia.
Joka tapauksessa seuraa asukkaille kestämätön kustannusten nousu (vähintään 75 EUR/kk lisää)
'Pysäköintilaitokselle' ei ole osoitettu mitään paikkaa. Kaupungilla ilmeisesti ymmärretään, että mitään nykyisiä asukkaita
hyödyttävää ei pysty esittämään. Oma odotus: Isomyyrin pysäköintitalon kaltainen autolle turvaton ja graffitin täyttämä sotku.

"MARTINLAAKSON KEHITYSKUVA NRO 015100"

Koko dokumentti on ylisanailevaa markkinointimateriaalia. Sivun 10 kuva Laajaniityntiestä on
A) Epärealistinen; Martinlaaksonpolun nykytila osoittaa todellisuuden.
1) Nykyinen Alepan talo on matala, ruma laatikko; ei suinkaan kerrostalo kivijalkaliikkein.
Kuvan kivijalkakaupoilla ei valitettavasti liene mahdollisuuksia, Vantaa on jo kaavoitettu täyteen ostoskeskuksia.
2) Kuvan uudet kerrostalot epäuskottavan matalia.
Todellisuudessa rakentajat vaativat (ja saanevat) samanlaiset rumat tornit kuin Martinlaakson Ostari ja Laajaniitynpolun uusi kerrostalo.
- tämän seurauksena nykyisten kerrostalojen pihojen valoisuus menetetään; vehreä maisema asemalta länteen tuhoutuu
- 2010-luvun oikeudenkäyntien perusteella kaupungilta aina löytyy rakennusliikkeille myötämielisiä kuuntelijoita
3) Laajaniityntiellä on nykyisin kaksi jalkakäytävää, joista toinen on todella leveä, ja kapeampaa kaupunki ei
pysty talvisin pitämään puhtaana lumesta. Mihin tarvitaan lisää kävelytilaa, kun kaupunki ei pysty nykyistäkään ylläpitämään?

B) Ruma
4) Nykyisin olemassaoleva, yksityisiltä tonteilta näkyvä vihreys on tuhottu, piilotettu uusien

kerrostalojen taakse ja
korvattu muutamalla kaupungin istuttamalla (ja maksamalla) puulla.

MIELIPIDE
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA 6.8.2024
MAINIO MARTSARI KEHITYSKUVA NRO 015100

Tähän osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan liittyen on pidetty asukastilaisuus 3.9.2024 Martinlaakson koululla. Osallistujien määrä oli huomattavan suuri ja osallistujien mielipiteitä ja näkökohtia kuultiin runsaasti. Pääsääntöisesti esitetyt mielipiteet olivat hyvin kriittisiä esitetyn kehityskuvan tarpeesta, hyödyllisyydestä ja sisällöstä. Tilaisuuden perusteella kehityskuva ei vastaa keskeisiltä osiltaan ja tavoitteiltaan lähes ollenkaan asukkaiden toiveita ja näkemyksiä.

Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma ei myöskään ole laadittu ns. kritiikin kestävästi, vaan hyvin tarkoitushakuisesti. Suunnitelman sisältö ei ole valtaenemmistön kannalta yhdenmukainen suomalaisen elämänmuodon ja tarpeiden kanssa, vaan toteutuessaan vähentäisi merkittävästi Martinlaakson nykyisiä vetovoimatekijöitä ja pahimmillaan ilmeisesti vähentäisi huomattavasti alueen haluttavuutta asumispaikkana.

Edellä mainituilla perusteilla suunnitelman kehittely pitäisi lopettaa ja antaa alueen kehittyä omalla painollaan selkeitä parantamistarpeita omaavia asioita korjaten. Ehkä linja-autoaseman ja rautatieaseman aluetta voisi yrittää ehostaa. Alue lienee jo yhteiskunnan omistuksessa siten tehden alueen muutokset ja parannukset helposti toteutettavaksi. Ajateltujen kansien rakentamista kannattaisi kyllä harkita uudestaan.

Mikäli Martinlaakson kehittämistä kuitenkin jatketaan tämän kehityskuvan pohjalta asukkaiden valtavasta kritiikistä ja vastuksesta huolimatta, se antaa hyvin omituisen kuvan asukkaiden osallistumisen käytännöistä Vantaalla.

Useat henkilöt, joiden kanssa olen keskustellut, ovat pitäneet Martinlaakson väestömäärää nykyisellään täysin riittävänä alueen kokoon nähden. Aiheellisesti voi kysyä, onko tarkoituksena aikaansaada suomalainen versio ghettotyyppisestä asuinalueesta? Väestömäärän kasvattaminen suunnitelmassa esitetyssä laajuudessa lisännee huomattavasti alueen epäviihtyvyyttä ja turvattomuuden tunnetta monenlaisine lieveilmiöineen. Erilaisia epätoivottavia lieveilmiöitä on viimeisen kymmenen vuoden aikana jo alkanut ilmaantumaan. Ja muualla Vantaalla on jo alueita, joissa epätoivottavat lieveilmiöt ovat merkittävän suuria.
Todettakoon, että Vantaalla on jo aikaansaatu asutusalueita, joita väestö vierastaa. Toivottavasti tämä kehityssuunta voidaan välttää Martinlaakson kohdalla.

Alueen nykyisistä ja säilyttämisen arvoisista vetovoimatekijöistä mielestäni voi todeta seuraavat:
- Tilavat piha-alueet kaikenikäisten asukkaiden käyttöön ja oleskeluun.
- Taloyhtiöiden suhteellisen tilavat paikoitusalueet, mikä mahdollistaa perinteisen ja tarpeellisen suomalaisen elintavan liikkumisen ja asioinnin suhteen. Edelleenkin suuri joukko perheistä tarvitsee omaa autoa työmatkoihin, kesämökki- ja lomamatkoihin, lasten kuljettamiseen päiväkoteihin ja kouluihin ja harrastuksiin sekä ruoka- ja muiden ostoksien kuljettamiseen.
- Yhteisöllisen ilmapiirin ylläpitämisen ja kehittämisen kulttuuri useissa taloyhtiöissä. (Tosin eri kansallisuuksien välinen yhteiselo voi olla vähäistä johtuen kieli- ja kulttuurieroista, mikä on tietysti harmillinen piirre.)

Edellä mainitut vetovoimatekijät painottuvat ehkä eri tavalla vanhoissa ja uudemmissa asunto-osakeyhtiöissä. Uudemmat yhtiöt lienevät jo ahtaammin rakennettu eivätkä kaikki vetovoimatekijät ole niissä ehkä niin selkeitä.
On myös huomattava, että väestömäärä voi lisääntyä, kun nykyisiin huoneistoihin voi muuttaa tulevaisuudessa nykyistä suurempia perheitä.

Merkittävä puute alueella on tällä hetkellä vieraspaikkojen vähäisyys ja uudempien kerrostalojen luultavasti vanhoja vähäisempi parkkipaikkojen määrä, mikä aiheuttaa vieraille parkkivaikeuksia. Esitetty kehityskuva lisää huomattavasti näitä ongelmia. Myös kaupunkien ja asuinalueiden kehittämisessä tulisi huomioida ja edistää omilla autoilla tapahtuvaa vierailujen mahdollisuutta. Myös kotihoitotarpeet tulisi huomioida alueiden kehittämisessä.

Parkkitalojen ja -tilojen rakentaminen ei liene mikään hyvä ja toimiva ratkaisu laajassa mitassa Martinlaaksossa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 6.8.2024 ei mielestäni sellaisenaan ole kehityskuva, johon kannattaisi pyrkiä senkään takia, että luultavasti suuri joukko maanomistajista ei pitäne sen toteuttamista toivottuna.

VASTINE VANTAAN KAUPUNGIN ESITTÄMÄÄN ”MAINIO MARTSARI” MARTINLAAKSON KEHITYSKUVAAN 015100

Asunto-osakeyhtiö Kivivuorenkuja 2:ta edustaa tässä vastineessa As Oy:n hallitus.

As Oy Kivivuorenkuja 2 osittain vastustaa Vantaan kaupungin esittämää kehityskuvaa Martinlaakson asemanseudusta. Yhtiön hallitus näkee kehityskuvassa seikkoja, jotka eivät ole yhtiön edun mukaisia.

Lähtökohtaisesti taloyhtiö ei vastusta Martinlaakson alueen kehittämistä ja kaupunkirakenteen tiivistämistä. Yhtiön hallitus näkee mahdollisena täydennysrakentamisen taloyhtiön tontilla ja ymmärtää alueen laadullisen parantamisen vaikuttavan positiivisesti alueen vetävyyteen ja sitä kautta asuntojen arvoon.

Taloyhtiö kuitenkin vastustaa pysäköintipaikkojen merkittävää vähentämistä Martinlaakson alueella. Yhtiö ei näe sen edun mukaiseksi keskittää pysäköintiä kaupungin esittämällä tavalla vuorokäyttöisiin pysäköintihalleihin. Asuntojen välittömässä yhteydessä sijaitsevat pysäköintialueet nähdään asumiseduksi Martinlaaksossa. Yksityisautoilu nähdään yhtenä vetonaulana, minkä tähden monet asukkaat ovat valinneet asuinalueekseen Martinlaakson. Tämän hankaloittamisen pelätään laskevan asuntokannan arvoa ja heikentävän alueen vetovoimaa. Esimerkiksi Kivistön alue on saanut paljon negatiivista palautetta liian vähäisistä pysäköintipaikoista, jotka eivät riitä palvelemaan nykyistä asukaskuntaa. Martinlaaksoon hakeutuu ihmisiä, jotka arvostavat hyviä julkisia kulkuyhteyksiä, mutta jolle julkinen liikenne ei vastaa kaikkiin tarpeisiin. Matalan nopeuden yksityisautoilua kotikaduilla yhtiö ei näe ongelmallisena.

Yhtiö on teettänyt itsenäisesti täydennysrakentamisselvityksen tontistaan. Selvityksessä taloyhtiön tontille ehdotetaan 4 000–6 000 kem^2 täydennysrakentamista Kivivuorentien varrelle. Autopaikoitus säilytetään tontilla ja esitetään toteutettavaksi kansirakenteen alle. Kansirakenne mahdollistaa pihan toimintojen monipuolistamisen ja viheralueiden säilyttämisen tontilla. Kansirakenne tukisi myös kehityskuvassa esitettyä tavoitetta viheralueiden lisäämisestä Martinlaakson keskusta-alueella. Taloyhtiön hallitus ei näe yhtiön edun mukaiseksi tavoitella esityksen mukaista mahdollisesti rakennettavien asuntojen koon pienentämistä ja toivoo, että asuntojen koossa painotetaan perheasumista.

Taloyhtiö näkee teettämänsä selvityksen mukaisen täydennysrakentamisen mielekkääksi ja on potentiaalisesti kiinnostunut edistämään sen mukaista hanketta. Mikäli Vantaan kaupunki kuitenkin edellyttää autopaikoituksen vähentämistä taloyhtiön tontilla täydennysrakentamisen yhteydessä, ei yhtiö ole kiinnostunut tiivistävään rakentamiseen tontillaan.

As Oy Kivivuorenkujan 2 hallitus

[redacted]

Vihertie 68 tontille on perusteltua lisätä rakennusoikeutta kaupunkikuvallisista ja melunsuojaussyistä.

OAS ei kerro miten viheralueiden pinta-ala lisääntyy 10%. Tarkoitetaanko kaavoitettua viheraluetta vai kaupunkivihreää? Sivun 9 näkymäkuvat ovat huolestuttavia esimerkkejä siitä, miten lisäämällä sana puisto ei saavuteta kuitenkaan luonnollisen kaupunkivihreän tuomia etuja mm. lämpötilojen ja vesisuhteiden tasausta sekä bioaltistusta. Viherkertoimen lisääminen kaavaan ei tuota "kestävintä" ratkaisua vaan kalliisti rakennettavia ja jatkuvasti kunnossapidettäviä viherrakenteita. Biomassan määrä pitäisi olla visiokuvissa suurempi ja vesien tulisi ohjautua istutuksille. Kokeneen maisema-arkkitehdin osallistuminen suunnitteluun jatkossa on välttämätöntä.

Asema-alueen kansiratkaisut ja täydennysrakentaminen ei saa luoda turvatonta ympäristöä keskustaan, jossa ongelmia on jo nyt. Rakentamisen laatu ja kunnossapito tulee varmistaa ja huomioida yleisten alueiden suunnittelun realiteetit ja tilavaraukset ajoissa, jotta tavoitellut asiat saadaan toteutettua.

Suunnitelmassa on paljon hyviä tavoitteita käveltävyyteen ja asumisen elinkaareen liittyen. Myös kaupunkirakennejaottelussa on hyviä elementtejä.

Intoa ja voimia Mainion Martsarin kehittämiseen kaikille länsitiimiläisille.

Ystävällisin terveisin

[redacted]

Osallistumis- **ja arviointisuunnitelma MAINIO MARTSARI – kannanotto**

17.9.2024

Suunnitelman lähtökohtia ja asukkaiden mielipide

Yritys suunnitella kokonaisuutta on sinänsä hyvä. Mutta suunnitelmassa annetaan ymmärtää, että Martinlaaksoa koskeva pitkän tähtäimen suunnitelma olisi syntynyt asukkaiden ja kaupungin edustajien vuorovaikutuksessa. Vuorovaikutustilaisuudet ovat kuitenkin olleet yksinpuhelua ja jos joku paikallinen on mielipiteensä sanonut, sitä ei ole juuri noteerattu. Suunnitelmassa sanotaan myös, että alueen pientaloaluetta olisi ”tutkittu” myös asukkaiden toiveiden mukaan. Tämä tuskin pitää paikkansa.

Se, että on lähes mahdotonta sovittaa yhteen alueella jo asuvien toiveet ja tämä suunnitelma, johtuu tavoitteesta kasvattaa alueen väestöä nykyisestä 13 500 asukkaasta 20 500 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Väestön näin mittava kasvattaminen edellyttää huomattavaa lisärakentamista. Käytännössä tavoiteltu 350 000 rakennusneliömetrin lisäys Martinlaakson keskusta-alueelle ei mahdu nykyisiin talorakenteisiin, minkä vuoksi aluetta suunnitellaan lähes kuin uudisrakentamiskohteena. Niinpä sivulla 7 esitetyssä kuvassa, joka esittää rakentamisen edistymistä, nykyiset pientaloalueet on jyrätty maan tasalle. Yleisarviona voidaankin sanoa, että suunnitelma on ylimitoitettu lisärakentamisen osalta.

Alueen väestön kasvattaminen

Koko Helsingin seudun (14 kuntaa) väestön kasvattaminen perustuu muun muassa Helsingin Seudun Yhteistyökokouksen vuonna 2018 hyväksymään suunnitelmaan kasvattaa Helsingin Seudun väestö vuoden 2019 1,5 miljoonasta asukkaasta 2 miljoonaan asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä (MAL-sopimus). Se, että korkeimmat kuntapäättäjät ovat aikanaan hyväksyneet tällaisen suunnitelman, ei tarkoita sitä, että martinlaaksolainen, jos asiasta häneltä kysytään, sitoutuisi tähän väestötavoitteeseen. Tämä väestötavoite on monessa suhteessa kyseenalainen. Ensinnäkin tarkoitus on tyhjentää pienenevän väestön Suomen maaseutu, vaikka suurin osa muualla kuin suurimmissa kaupungeissa asuvista ei halua lähteä, jos vain olisi työpaikka. Jos pääkaupunkiseudulle ei rakenneta niin paljon kuin on suunniteltu, asuntojen suhteellinen niukkuus ja niiden korkeahko hinta saavat yritykset sijoittamaan työpaikkoja myös väestökatoalueille. Mitään väestöryntäystä pääkaupunkiseudulle ei syntyisi.

Väestön voimakas kasvattaminen Helsingin seudulla kuormittaa myös ympäristöä ja aikaansaa kasvihuonepäästöjä. Rakennetaanhan Helsingin seudulle uutta ja taas maaseutukaupungeissa kerros- ja omakotitalot jäävät tyhjilleen. Tämä on resurssien haaskausta.

Elinympäristö ja vihreys

Martinlaaksossa lisärakentaminen kohdistuu jo rakennetuille alueille, mikä heikentää alueella jo asuvien elinympäristöä. Mainio Martsari -suunnitelman toteuttaminen aikaansaa entistä tiiviimmän kaupunkirakenteen. Ahtauden myötä vihreys talojen ympäriltä katoaa ja yhä harvempi näkee puita omasta ikkunasta. Niinpä puuston hapekkuutta lisäävä ja sen kesällä viilentävä vaikutus heikkenee. Ihmiset ovat kuitenkin aikanaan muuttanet Martinlaaksoon myös sen perusteella, miltä pihalla näyttää. Mainostettu ”yhteinen” asuminen, jota tiiviys edellyttää, ei lisää viihtyvyyttä.

Autojen pysäköinti aiotaan siirtää pysäköintitaloihin, mikä kasvattaa matkaa ulko-ovelta autolle. Asukas ei varmaan halua, että talon vieressä oleva autopaikka siirtyy kovin kauas. Suunnitelman mukaan pyritään luomaan ”tahtotila” autopaikkojen vähentämiseksi.

Suunnitelmassa sanotaan, että sen toteuttaminen lisäisi viheralueiden määrää 10 prosenttia entisestään. Viittaako tämä Martinlaakson keskusta-alueeseen tai koko Martinlaaksoon, jää epäselväksi. Arvio 10 %:sta ei kuitenkaan pidä paikkansa kummassakaan tapauksessa. Viheralueiden laskennallinen lisäys mitä ilmeisimmin johtuu siitä, että olemassa olevia metsiä ruvetaan luokittelemaan viheralueiksi. Suunnitelmassa ollaan sitä paitsi kaatamassa Martinlaaksontien eteläpuolella olevat metsät.

Segregaatio (alueellinen tasa-arvo)

Mainio Martsari suunnitelmassa aiotaan rakentaa pääosin pieniä asuntoja. Uusien vuosina 2019 - 2021 rakennettujen asuntojen keskikoko on Vantaalla jo pudonnut keskimääriin 47 neliömetriin, kun se oli vuosina 2000 - 2009 rakennetuissa asunnoissa 89 neliömetriä. Vantaalla asuntojen keskikoko on jo selvästi pienempi kuin Espoossa ja Helsingissä. Vaikka Vantaan kaupunginhallitus on rajoittanut pienten asuntojen määrää, päästään Vantaan uusissa taloissa edelleen helposti siihen, että asuntojen keskikoko on alle 50 neliömetriä. Tendenssi rakentaa pieniä asuntoja sekä rakentamisen painottuminen alueille, jossa väestön keskitulot jäävät alle on koko alueen keskitason, voimistavat alueiden eriytymistä väestön sosiaalisen aseman mukaan. Mainittakoon, että Martinlaaksossa väestön keskitulot ovat alle koko Vantaan keskitason ja selvästi pienemmät kuin Espoossa ja Helsingissä.

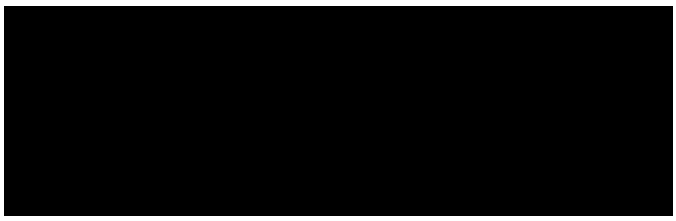
Martinlaakson suunnitellulla lisärakentamisella tavoitellaan yli 7000 hengen väestölisäystä. Tämä on 1,4 % koko Helsingin Seudulle tavoitellusta 500 000 asukkaan lisäyksestä. Martinlaakson asukasluku on nykyisin kuitenkin vain 0,9 % Helsingin Seudun väestöstä. Martinlaaksoa koskevan tavoitteen kohtuuttomuutta vain korostaa se, että lisärakentaminen tapahtuu jo rakennetulla alueella.

Martinlaakson pientaloalueiden tyly kohtelu

Erityisen kovakouraisesti Mainio Martsari käsittelee Martinlaakson keskustan pientaloalueita. Alueelle odotettavissa olevista lisäneliömetreistä 80 prosenttia voisi suunnitelman mukaan toteutua pientaloalueella. Tämä tarkoittaisi nykyisten pientalojen purkamista. Tavoiteltujen lisäneliömetrien kohdalla Mainio Martsari -suunnitelmassa tosin aikaansaa sekaannusta se, että toisaalta puhutaan tavoitelluista 350 000 neliömetrin lisäyksestä ja taas toisaalla odotettavassa olevasta 125 000 lisäneliöstä vuoteen 2050 mennessä.

Martinlaakson vetovoima

Mainio Martsarin tapaisia suunnitelmia markkinoidaan sanomalla, että alueelle on kova tunku ja että uudet ihmiset pitää ottaa vastaan. Suunnitelmassa sanotaankin: ”Selvää on, että Martinlaaksossa kysyntä ja tarjonta ovat epätasapainossa ja potentiaaliset täydennysrakentamisen paikat nousevat suureen merkitykseen”. Tällä kai halutaan viitata siihen, että Martinlaaksossa asuntojen kysyntä ylittäisi niiden tarjonnan. Tilastokeskuksen mukaan asuntojen (vanha kerrostalokaksio) hinta on Martinlaaksossa pudonnut 8,7 % vuoden 2020 toiselta neljännekseltä vuoden 2024 toiselle neljännekselle. Pääkaupunkiseudulla vastaava pudotus oli 3,7 % ja koko maassa 1,5 %. Tämän vuoden toisella neljänneksellä kerrostalokaksio oli Martinlaaksossa keskimäärin 15 % halvempi kuin koko maassa ja noin puolet halvempi kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin. Tämän perusteella Martinlaaksoa ei voida pitää kovin vetovoimaisena.



[redacted]

Hei,

vastustan Mainio Martsari, Martinlaakson kehityskuva nro 015100 suunnitelmassa esitettyjä Martinlaakson alueen kehityssuunnitelmia.

Alueella on jo nykyisellään liian vähän pysäköinti tilaa, eikä esitetyt laitospysäköinnit tule poistamaan ongelmaa. Päinvastoin, hankaloitetaan ihmisten elämää nykyisestään kalliilla pysäköintilaitoksilla. Lisäksi Laajaniityntien katkaiseminen autoliikenteeltä entisestään vaikeuttaa asumista alueella.

Kauniita ajatuksia, kävelystä ja pyöräilystä on hyvä esittää, mutta Vantaan kaupungin teiden, jalkakäytävien ja pyöräteiden talvikunnossapito on ala-arvoista. Suomessa kun on lunta sekä liukasta talvisin vähintään 4-5 kuukautta joka vuosi.
Ja faktaa on myös se, että Martinlaakson alueen asukkaista varmasti moni käy töissä muualla kuin Martinlaaksossa, liikkuminen autolla on välttämätöntä.

Terveisin
[redacted]

Vantaan kaupunki

Kirjaamo

PL 1100

01030 Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Asia: Mielipide kaavarunkoasiassa nro 015100 Martinlaakson kestävä keskusta

Mielipiteen antaja:

BC Real Estate Oy (myöhemmin ”BC”)

Tekniikantie 12, 02150 Espoo

Yleistä

Vantaan kaupunki on asettanut nähtäville kaavarunkoluonnoksen ”Martinlaakson kestävä keskusta” ja pyytänyt ottamaan kantaa luonnoksesta.

Kaupunki on asettanut mielipiteille määräajan 17.9.2024.

BC:llä on omistuksessaan huoltoasemakäyttöön kaavoitettu (LH) tontti (myöhemmin Tontti) osoitteessa Vihertie 39.

BC on vuokrannut osan Tontin alueesta Neste Markkinointi Oy:lle. Kiinteistöllä oleva rakennus maa-alueineen on vuokrattu Kesko Oyj:lle. Neste Markkinointi Oy ja Kesko Oyj tuottavat yhdessä huoltoaseman palvelut (myöhemmin Neste K- konsepti). BC:llä on hallinnassaan tai omistuksessaan 62 liikenneasematonttia eripuolilla Suomea. Kesko Oyj:n vuokrasopimus päättyy kohteessa marraskuussa 2025. BC on aikeissa kehittää kiinteistön toimintaa nykyisen palvelukonseptin rinnastettavien palveluiden käyttöön.

Mielipide

Yleisesti ottaen kaavarungon keskeiset tavoitteet ovat hyväksyttäviä. BC:n kiinteistön vuokralaiset tuottavat lähitulevaisuudessa lähiympäristön edelleen tarvitsemia palveluita, jotka ovat toki jossain määriin ristiriidassa kaavarungon keskeisien teemojen kanssa, kuten käveltävä ja pyöräiltävä kaupunki. Kaupunkilaiset tarvitsevat vielä seuraavankin vuosikymmenen aikana esim. perinteisiä polttonesteitä autoihinsa sekä autonpesupalveluita ja tulevaisuudessa enenevässä määrin myös latausinfraa. Sisäkaupan suuntaus on kahvila, lounas- ja pikaruokapalvelut.

BC:n omistaman tontin kaavoitus on vaiheistettu vuosille 2040-2050 OAS:n materiaalin perusteella. BC:n näkemyksen mukaan yhtiön omistaman tontin kaavoitusta tulee voida tarkastella tarvittaessa aikaisemminkin. BC:n näkemyksen mukaan sen omistama tontti sijaitsee erinomaisella paikalla tuottaa Martinlaakson alueen tulevaisuudessa tarvitsemia palveluita, niin julkisia kuin yksityisiä. BC:n näkemyksen mukaan tontin tulevaa ”asemointia” Martinlaaksossa tulisi tarkastella samassa yhteydessä, kuin kaupungin omistamia lähialueita ryhdytään kaavoittamaan 2030 -luvulla.

Espoossa 17. päivänä syyskuuta 2024

BC Real Estate Oy

[redacted]

Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Mielipide (015100) Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuvasta

Alustavassa luonnoksessa nykyinen asuntomme sijaitsee suunnitellun viherpihakorttelin alueella Martinlaaksontien eteläpuolella. Kiinteistömme valmistui vuonna 2006 ja sitä on huollettu asianmukaisesti.

Asunto on perheemme suurin investointi. Suunniteltu kaavamuutos vaikuttaisi merkittävästi nykyisiin asuntojen hintoihin alueella. Asuntoja ei saataisi myytyä enää vapailla markkinoilla, koska ostajia ei löytyisi kaavamuutoksen ollessa vireillä tai valmistuessa. Alue rappeutuisi. Joutuisimme myymään hyväkuntoisen asuntomme rakennuttajalle, joka maksaisi siitä vain tonttimaan hinnan.

Emme hyväksy, että Vantaan kaupunki tekee omavaltaisia päätöksiä, jotka käytännössä muuttavat kiinteistömme rakennuksen arvottomaksi. Suomessa meille on taattu omaisuuden suoja, mutta tämä alustava Martinlaakson kehityskuva riistää meiltä omaisuutemme.

Mielestämme hyväkuntoisia rakennuksia ei kannata purkaa. Rakentamisesta hiilijalanjäljen takaisinmaksuaika on hyödynnettävä täysimittaisesti eikä kaupungin aiheuttaa purkamisella lisää ympäristörasitetta.

Esitämme, että koko viherpihakortteleiden alue jätetään pois uuden kehityskuvan suunnittelusta.

[redacted]

Martinlaakson keskusta-alueesta ei saa tulla liian tiivistä, ei korkeita rakennuksia (varjostavat) ja pitää varoa ns. tuulitunneiden syntyä, jota nyt jo ilmenee korkean talon kohdalla.
Huom! Ei saa tehdä samoja ikäviä suunnitelmia kuin Myyrmäen keskuksessa, tuulta, kylmää, aurinko jää vähemmälle, kapeita hämäriä kujia ja liian tiivistä korkeaa rakentamista ja pieniä asuntoja - en enää halua liikkua siellä kun siitä tuli niin masentava alue, harmittaa!
Hyvä kun Martinlaakson suunnitelmassa on kävelyreittejä!

Tulkoon Martinlaakson kehityskuvasta vihreä lähiö, jonka keskustassakin on menestyviä kasveja ja puita.
Riittävän isoja vapaarahoitteisia perheasuntoja ja ikäihmisille turvallinen ja lyhyen kävelymatkan päässä oleva bussiasema (ei kerroksia ja pitkiä, pelottavia käytäviä).
Ilmavuutta ja valoa ja aurinkoisia luonnonvalopaikkoja. Siistit terassi + oleskelualue + lapsille jokin alue ja taksiasema.
Aseman seudun kohentaminen tärkeää ja mahdollisuus saattaa huonosti liikkuva/matkatavaroita kuljettava turvallisesti juna-asemalle. Nyt siihen ei ole mahdollisuutta!
Valko- ym. teillä pientaloalueet tule säilyttää, samoin Viherpuiston viheralueita ei tule yhtään kaventaa, se alue on täällä kuin Helsingin Keskuspuisto, rauhoittava keidas! Pitää suojella luontoarvoja ja kuunnella myös vanhempia asukkaita, jotka ovat täällä viihtyneet.

[redacted]

Asunto Oy Hiltsun hallituksen puheenjohtajana ja taloyhtiön edustajana otan kantaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan nro: 0010500/015100 (esittelyssä oli käytetty kahta numeroa).

1. Yleisesti:

Alueen kehittäminen ei saa tarkoittaa alueen romuttamista, järkevyyden tuhoamista ja käytännöllisyyden hankaloittamista, liikuntarajoitteisten haastamista.

Linja-autoaseman uudistaminen talouden niin kestäessä on nykyaikaista, mutta onko se tarpeellista ? Jo velkaantunut Vantaa ei budjetissaan kestä niin suurta menoerää.

2. vuodelle 2050 kaavailtu viherpihakortteli

Esitän ihmettelyä, minkä alueen asukkaat ovat esittäneet toiveen tutkia pientaloalueen uudisrakentamista ? Alueen aktiiviset asukkaat ovat yksiselitteisesti samaa mieltä, että kehityskuva ja suunnitelma on järjetön ajatus. Nykyiset asunnot ovat eri ikäisiä, samoin asukkaat. Purkava täydennysrakentaminen kuulostaa järjettömältä, kun tiedostamme millä tavoin tontteja lunastetaan, ilman asunnon arvoa. Tämä tarkoittaa mielivaltaista alueen lunastamista, kajoamista toisten koteihin, toisten omaisuuteen. Tiedostamme ettei purkava täydennysrakentaminen voi toteutua sieltä täältä, vaan tavoitteena on saada yhtenevä asuinalue. Häikäilemätön suunnitelma.

Hyväkuntoisten rakennusten purkaminen ei ole perusteltua, siihen ei riitä perusteeksi alueen kehittäminen. Esitän kysymyksen, kenelle aluetta kehitetään ? Ei ainakaan nykyisille asukkaille, koska valtaosa pientaloalueen asukkaista vastustaa alustavaa suunnitelmaa.

3. vastustamme ja tulemme jatkossakin vastustamaan suunnitelmaa nro: 0010500/015100 perustuen haastavaan taloudelliseen tilanteeseen, mielivaltaiseen suunnitteluun ja toisten omaisuuteen häikäilemättömästi kajoten.

Vantaalla 17.09.2024

[redacted]

[redacted]

Hei,

Kiitos vielä Mainio Martsari asukasinfosta 3.9.2024.
Asia kosketti useampaa Martinlaaksolaista ja siksi osallistujamäärä oli valtava.

Olisin toivonut, että asukkaille etukäteen lähetetyssä kehityssuunnitelmia-materiaalissa olisi ollut tarkemmin kerrottuna kehityssuunnitelman mahdollinen toteutusprosessi ja myöskin tieto siitä, ettei kaupunki ole pakkolunastamassa kenenkään omia tontteja. Selvästi, varsinkin ikäihmiset olivat huolissaan kotitaloihin ja tontteihin liittyvistä suunnitelmista. Muutamat olivat jopa yönunensa menettäneet suunnitelmien johdosta. Onneksi asiaa selvennettiin asukasinfossa useampaan kertaan.

Asukasinfossa kerrottiin myös adressista, jossa oli 32 allekirjoitusta. Ilmeisesti adressin allekirjoittaneet henkilöt olivat valmiita kehittämään omia tonttejaan rakennusyhtiön kanssa. Jäin pohtimaan, että tehtiinkö tämä uusi kehityssuunnitelma näiden adressin allekirjoittaneiden henkilöiden toiveesta. Olisi ollut hyvä tehdä etukäteen kysely koko kehitysalueen asukkailta ja heidän halukkuudestaan luovuttaa tonttinsa osaksi kehityssuunnitelmaa. Nyt tuli sellainen tunne, että jälleen tehtiin suunnitelmia veronmaksajien rahoilla, vaikka kiinnostusta oman tontin / alueen kehittämisestä ei oltu tarkemmin selvitetty.

Olisi hyvä, että uutta asemakaavaa luonnosteltaessa junaradan länsipuoli (Martinlaaksontien eteläpuolella) jäisi jatkossakin matalan rakentamisen pientaloalueeksi.Monimuotoista rakentamista voisi olla lähempänä juna-asemaa.

Olisi myös hyvä, että uusissa Martinlaaksoon tulevissa kerrostaloissa olisi isompia perheasuntoja. Nyt Alepan vieressä (uimahallin suuntaan) olevissa kerrostaloissa on erittäin paljon pieniä asuntoja, joista suurin osa on tyhjillään. Pienet asunnot tuovat harmillisesti alueelle levottomuutta. Talojen edessä näkyy valitettavan usein poliisiautoja.

Martinlaakson kirjastotalon sekä Alepan välissä olevissa uudehkoissa kerrostaloissa on harvoin asuntoja myynnissä. Kyseisessä As Oy:ssä on suurempia ja laadukkaita asuntoja ja niissä viihdytään pitkään. Tällaista ns. rauhallisempia isojen perheasuntoja (3-4h + keittiö) kerrostaloja kaivattaisiin todella alueelle.

Tällaisia ajatuksia tähän iltaan.

Yst.terv.

[redacted]

[redacted]

Hei!

Martinlaakson kehityskuvaan (kaavan nimi 015100 Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuva) kommentteja alla.

1. KÄVELYTEIDEN MATERIAALI

Kehityskuvan materiaaleissa oli havainnekuvia tulevaisuuden haaveista Martinlaakson eri alueille. Jos tulee esim. juna-aseman alueen kunnostusta tai uusia alueita, otattehan erittäin paljon huomioon kävelyteiden materiaaliin. Havainnekuvissa oli laattaa yms näkyvissä. Kävelyteissä tulee olla fiksu ja turvallinen materiaali. Perinteinen asfaltti tuntuu kävelijälle turvallisemmalta kuin jos on liukas laatta. Hyvänä esimerkkinä on Helsingin rautatieaseman aukio ja Lasipalatsin ympäristö, johon on tullut kävelyteille todella liukasta materiaalia, jotain laattaa. Kadut Helsingissä niissä kohtaa ovat hyvin liukkaita kesäsateilla, syksyllä ja etenkin talvella erittäin liukkaat. Valitkaa viisaasti jalkakäytävien materiaali! Perusasfaltti ollut turvallisempi kulkea ympäri vuoden.

Talvikunnossapitoa ajatellen kuinka eri havainnekuvissa näkyvä laattamateriaali pysyy ehjänä talven lumiaurauksissa jne yleinen kunnossapito.

2. TAVOITE RAKENTAA UUSIA TALOJA JO OLEMASSA OLEVIEN TALOYHTIÖIDEN PARKKIPAIKKA-ALUEILLE JA TEHDÄ YLEISIÄ PARKKIHALLEJA KÄVELYMATKOJEN PÄÄHÄN

Vantaan kaupungin materiaalissa oli mainittu, että kotikadut rauhoittuvat pysäköidyistä autoista ja tulee turvallisempaa, kun taloyhtiöiden parkkipaikat poistetaan, tilalle rakennettaisiin taloja ja rakennettaisiin yleisiä parkkihalleja kävelymatkojen päähän asunnoista. Jos kehityskuvat toteutuisi, niin mihin monien taloyhtiöiden asukkaiden sekä uusien rakennettavien talojen kaikkien asukkaiden autot saataisiin mahtumaan? Monella perheellä on käytössä kaksi tai jopa kolmekin autoa.

Myös oli mainittu, että pysäköintihalli olisi noin 5 min kävelymatkan päässä kodista, ja että esim. painavat ostokset voisi mahdollisesti huoletta ajaa kotirapun eteen. Tästä seuraa ralli, kun sadat eri talojen asukkaat ajavat kävelyteitä pitkin oman kotitalon rapun läheisyyteen, auto jää seisomaan tavaroiden sisälleviennin ajaksi tai osalla autot saattavat jäädä sinne tänne seisomaan, kun ei vaivauduta viemään autoa parkkihalliin asti. Kuinka lapsiperheet toimivat, jos oma parkkipaikka oman kodin pihalta poistuu? Isä tai äiti yksin tuo autolla pienen lapsensa kotioven lähelle. Jätetäänkö lapsi yksin kotiin sillä aikaa, kun yksin oleva vanhempi lähtee ajamaan autoa yleiseen parkkihalliin ja kävelee sieltä vielä talven liukkailla keleillä reilusti yli 5 min. kotiin? Omalta parkkipaikalta jaksetaan ehkä painavammatkin asiat kantaa sen lyhyehkön matkan kotiin, mutta jos auto on yleisessä parkkihallissa kaukana, niin autoralli kotitalojen luokse tulee olemaan suuri. Ja tätä autorallia on lisäämässä ne sadat uusien rakennettavien talojen asukkaatkin.

Ajatuksena, että Laajaniityntie suljettaisiin autoliikenteeltä osittain, niin yllä mainittujen asioiden myötä Laajaniityntie tulee olemaan vilkkaampi siitä ajavista autoista kuin mitä sen läpi tänä päivänä ajetaan, kun sadat alueen asukkaat ajavat autolla rappunsa eteen todennäköisesti lukuisia kertoja viikossa per asunto.

Mainintaa oli, että parkkihalleissa ei olisi omia nimettyjä paikkoja. Tällainen olisi autoilijoille todella huono vaihtoehto. Minne saat autosi eri vuorokauden aikoina, jos ei ole omaa nimettyä paikkaa? Yleisten pysäköintihallien kuukausimaksu tulenee olemaan hyvin paljon suurempi kuin taloyhtiöiden nykyinen oman parkkipaikan kuukausimaksu, joka ei liene monelle mieleinen asia.

Jos taloyhtiöiltä poistuisi omat parkkipaikat omien talojen läheisyydestä, se heikentäisi taloyhtiön asunnon myymistä, jos taloyhtiöllä ei ole omia parkkipaikkoja autoilijoille ja tällainen vähentää taloyhtiön houkuttelevuutta.

3. LIIAN AHTAASTI RAKENTAMINEN

Vähentää taloyhtiön arvoa ja asunnon myymistä, jos on taloyhtiön entiselle parkkipaikalle rakennettu hyvin tiiviisti ja olemassa oleviin taloihin aivan kiinni uusia taloja. Viihtyvyys kaikilla vähentyy, kun rakennetaan aivan liian tiiviisti. Nykytrendin mukaan eri asuinalueilla on esim. Myyrmäessä tiiviisti rakennettu uusia taloja ja hintojen, huoneiston pienten koon ja lähitalojen tiiviyden vuoksi moni asunto on myymättä. Martinlaaksossa ja muualla Vantaalla on tilaa kuin että tungetaan talon seinät lähes toisissaan kiinni taloja kiinni toisiinsa tässä kehityskuvaideoinnissa. Varistoon päin löytyy paljon tilaa mahdollisille uusille asuintaloille. Myös esim. Vehkalan juna-aseman läheisyydessä on väljyyttä ja jos sinne asuinalueen tekisi, niin sinne myös varmasti lähikaupan saisi tai kun julkisilla kulkuneuvoilla kovasti kehoitetaan kulkemaan, niin siitä on kätevästi junalla päästen ostoksille esim. Kivistöön.

4.
Pieni henkilömäärä on ollut ideoimassa vuosikausia sitten kehityskuvaa. Moni martinlaaksolainen näyttää olevan ihan eri mieltä kuin mitä ideoitu on. Hyvin runsas osallistujamäärä oli 3.9.2024 esittelytilaisuudessa ja osa kehitysideoinnin ideoista ei saanut positiivista kannatusta. Jos nyt ideoitaisiin, henkilöt nyt näkisivät Martinlaakson uimahallin läheisyyden alueen tiiviin rakentamisen tai tietäisivät Myyrmäen uusien tiiviisti rakennetut uudet talot, voisi mielipide olla nyt toinen. Nykyisen Martinlaakson vihreys, vehreys ja väljyys on ihmiselle ja mielenterveydelle sekä viihtyvyydelle hyväksi. Liian tiiviit, umpimaiset korttelipihat , joissa ilma ei tahdo vaihtua nykymaailman helleaalloissa yms saattavat kerätä myös ei-toivottuja henkilöitä notkumaan. Jollain muotoa kaupunginosaa on hyvä kehittää ja korjata ja piristää ilmettä, mutta järkevällä, fiksulla tavalla.

Ystävällisin terveisin,

[redacted]

(käsittääkseni kommentteja antaneiden henkilöiden nimet eivät näy kaikelle kansalle tietosuojan vuoksi)

[redacted]

Hei

Kanta kaavatyöhön 015100:

Vastustan Vantaan kaupungin laatimaa pitkän tähtäimen kehityskuvaa koskien asunto-osakeyhtiön omaa tonttia maapaikoitusalueen osalta ja Laajaniityntien muuttamista kävelykaduksi tai pääkauppakaduksi ja esitän, että uudessa kehityskuvassa maanomistajien tontteihin ei kosketa eikä liikkumista Laajaniityntiellä hankaloiteta sulkemalla autoja pois katukuvasta.

[redacted]

[redacted]

Hei,

Haluamme ilmaista mielipiteemme koskien Martinlaakson kehityskuvaa ”Mainio Martsari”.

Asumme omistusasunnossa osoitteessa [redacted] Yhdymme asunto-osakeyhtiön Tapion-Salpan hallituksen kantaan ja vastustamme jyrkästi asunto-osakeyhtiön omistaman tontin maakpaikotusalueeseen kajoamista sekä Laajaniityntien muuttamista pelkäksi kävelykaduksi.

Ystävällisin terveisin,
[redacted]

[redacted]

Arvoisa kotikaupunkini!

Vuodesta 1 9 6 9 Martinlaaksossa asuneena olen yhdessä useiden muiden tuntemieni "vanhojen" martsarilaisten kanssa seurannut alueen muuttumista viime vuosina.

Ystävät ja tutut käydessään Martinlaaksossa, jotka ovat kokeneet lähiön synnyn, kasvun ja kukoistuksen eri vaiheineen vuosina 1970 - 2000 ja muuttaneet sittemmin muualle, eivät enää tunne aluetta täällä vieraillessaan. Muutokset, ja erityisesti tihentynyt rakentaminen on vaihtanut Martinlaakson hienon ja viihtyisän ja persoonallisenkin lähiöluonteen joksikin muuksi.

Valitettavasti Martinlaakso ei pysty nykyisellään enää tarjoamaan lapsiperheille, nuorille ja iäkkäille sitä turvallista ja lämminhenkistä ympäristöä, jollainen se on pääosin ollut vuosikymmeniä. Ihmisillä ei ole yhteenkuuluvuutta vahvistavia tekijöitä läheskään samassa määrin kuin aikaisemmin. Heitä alkaa olla yksinkertaisesti liian paljon, vaihtuvuus on suurta, alueet eriytyneet, ja mikä ikävintä, uudenlainen turvattomuus on alkanut nostaa päätään. Olen kuullut joidenkin suunnittelevan muuttoa pois alueelta.

Epäilen vahvasti, tukeeko kaavaillut suunnitelmat sitä, mitä ihmiset asumiselta ja elämältä haluavat: viihtyvyyttä, turvallisuutta ja palveluja inhimillisessä mittakaavassa toteutettuina - ei suurisuuntaisia tai massiivisia yksiöitä, jossa ihmisistä tulee toisilleen tuntemattomia, harmaata massaa.

Teveisin,

[redacted]

Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Viite: 015100 Martinlaakson kestävä keskusta kehityskuva

Asunto- osakeyhtiömme sijaitsee kehityskuvan alustavassa luonnoksessa mainitulla Martinlaaksontien eteläpuolen pientaloalueella.

Nykytila

Asunto-osakeyhtiömme on alle 20 vuoden ikäinen. Rakennuspäätökseen vaikutti alueen voimassa oleva asemakaava, joka takasi arvonsa säilyttävän rakennuspaikan.

Taloa suunniteltaessa ja rakennettaessa on huomioitu sen pitkä elinkaari. Kiinteistöä on ylläpidetty huolella. Arviomme mukaan rakennuksen käyttöikää on jäljellä vähintään 80 vuotta. Rakennus sijaitsee rauhallisessa, avarassa ja vehreässä ympäristössä, jossa asukkaiden asumisviihtyvyys on suuri. Useat pientaloalueen asukkaat ovat asuneet alueella kymmeniä vuosia ja haluavat pysyä alueella myös tulevaisuudessa.

Kehityskuvan vaikutus pientaloalueen asuntojen arvoon

Jos asemakaava laaditaan nyt esitetyn kehityskuvan mukaisesti, purku-uhka romahduttaa asuntojen hinnat. Jatkossa myyntihinta määräytyy tontin rakennusoikeuden mukaan ja olemassa olevat rakennukset ovat arvottomia.

Ehdotamme vaihtoehtoisesti

A) Ensisijaisesti ehdotamme, että radan länsipuolella oleva Martinlaaksontien eteläpuolinen pientaloalue rajataan pois nykyisestä kehityssuunnitelmasta.
B) Toissijaisesti ehdotamme, että pientaloalueen tonttien rakennusoikeutta kasvatetaan merkittävästi siten, että alueella voidaan toteuttaa tehokasta ja tiivistä keskustarakentamista ehdotuksessa olevien pienkerrostalojen sijaan. Näin menetellen kaupunki saa rakennettua alueelle huomattavasti enemmän kohtuuhintaisia asuntoja ja tonttien omistajat saavat paremman korvauksen rakennusoikeudesta.
Ehdotamme myös kaavoituksen kautta tapahtuvaa rakennushankkeiden ohjausta siten, että rakennustyöt toteutuvat aikaisintaan 2060- luvulla.

Asunto-osakeyhtiö Valkotie 11 A

Hallituksen puheenjohtaja

[redacted]

[redacted]

Hei,

Haluaisin ilmaista mielipiteeni liittyen Mainio Martsari- hankkeeseen. Koen että tiedotus hankkeesta ja siihen liittyvistä asioista on ollut osassa asioista hyvinkin epäselkeää ja aiheuttanut martinlaaksolaisissa paljon mielipahaa ja ahdistusta. Moni asukas ja etenkin asunnon omistaja on saanut tiedotteesta sellaisen käsityksen, että kaupunki olisi pakkolunastamassa asunto-osakeyhtiöiden omistamia tontteja. Kun olen tästä kysynyt suoraan puhelimessa Timo Kallaluodolta, olen saanut vastaukseksi, että mitään pakkolunastuksia ei olla tekemässä. Ihmetyttää kuitenkin, miksi te olette suunnitelleet toisten omistamille tonteille rakennuksia, vaikka ette ole saaneet minkäänlaista vihreää valoa tonttien uudelleenkäyttöön. Toisekseen miksi asunto-osakeyhtiöt lähtisivät tällaiseen mukaan, sillä osakkaat menettäisivät suuren osan omistamastaan omaisuudesta, sillä kaupunki eikä mikään rakennusyhtiö pystyisi maksamaan kiinteistöjen/asuntojen todellista arvoa heille takaisin.

Kun ylipäätään katsoo suunnitelmaa, niin se ei millään tasolla saa haluamaan jäämään Martinlaaksoon asumaan, eikä kyllä Vantaalle muutenkaan. Oma henkilökohtainen mielipiteeni on, että havainnekuvissa oleva arkkitehtuuri on harvinaisen rumaa. Olisi edes toivottavaa kun jotain uutta rakennetaan, niin se olisi vanhaa parempaa ja kestävämpää.

Olen itse alle 30-vuotias nainen ja omistan osakkeita yhdestä martinlaaksolaisesta asunto-osakeyhtiöstä. Luulisi että tällä suunnitelmalla te haluisitte saada etenkin nuoria aikuisia kiinnostumaan ja pysymään Vantaalla, sillä me olemme ne tulevaisuuden veronmaksajat. Voin kertoa, että niin minun kuin monen muunkin ystäväni ja tuttuni (iältään 20-30 vuotiaita) mieli on muuttunut siihen, että haluamme muuttaa pääkaupunkiseudulta pois (suurin osa on täällä koko elämänsä asunut niinkuin minäkin). Näillä suunnitelmilla takaatte että muuttosuunta on enemminkin pois Vantaalta.

Kun Vantaalle muutin Helsingistä kuusi vuotta sitten, muutin tänne sen takia, että täällä pihat ovat ihanan avaria, hintataso Helsinkiä maltillisempi, autolla sekä julkisilla pystyy hyvin kulkemaan ja palvelut ovat lähellä. Myös martinlaaksolainen sydämellinen yhteishenki viehätti. Ajatuksena, että tänne tungettaisiin lisää uudiskohteita ja luonto vähentyisin ympäriltä saa mielen ahdistumaan. Martinlaakson ilmapiiri on jo vuodessa muuttunut radikaalisti, kun tänne rakennettiin "tornitalo" vuokra-asuntoineen sekä muut uudiskohteet. Pahoinvoivien ihmisten (päihteitä käyttävien) määrä täällä on lisääntynyt roimasti sekä nuorison käytösongelmat. Ennen täällä sai kävellä turvassa ja rauhassa, mutta nykyään ihan omalla pihallakin juoksentelee aseistautuneita tai vahvasti päihtyneitä henkilöitä. Tällä suunnitelmalla tulette viemään Martinlaaksoa ja yleisesti Vantaata vielä enemmän gettomaisempaan suuntaan. Tätäkö me Suomen yhteiskuntana haluamme.

Jos jotain hyvää pitää keksiä, niin Martinlaakson juna-aseman rakennuksen remontointi on tervetullutta. Täten toivonkin että tulette tulevaisuudessa viemään Martinlaaksoa positiivisempaan suuntaan, eikä nyt näillä suunnitelmilla huonompaan, sillä meidän Martinlaakso on ansainnut pitää maineensa hyvänä ja turvallisena asuinympäristönä kaikille, niin vauvasta vaariin.

[redacted]

Hei,

Kiitän hyvästä OASista. Kaavatyön tavoitteet ja lähtökohdat (s. 2-6) on pääpiirteittäin hyvät. Alustavien luonnosten osalta erityisesti kehityskuvan vaiheistus ja sen logiikka vaikuttaa perustellulta. Alla huomioitani työn jatkoon.

Kommenttejani kaupunkirakenteesta ja liikenteestä:
- Kun keskusta-alue Martinlaaksontien etelä- ja pohjoispuolilla joka tapauksessa menee täysin uusiksi, ja keskustassa joka tapauksessa on kaksitasoisuutta, miten olisi kannen ulottaminen Martinlaaksontien yli? Tai yksittäinen, New York High Linen kaltainen puistosilta.
- Laajaniityntien mutkan käyttöönotto keskustatoimintoihin on kannatettava ajatus.
- Luonteva pyöräily (ja kävely, potkulautailu, yms.) Myyrmäen-Louhelan-Martinlaakson C-alueen läpi on perustarve. Myyrmäenraitin osalta tämä toimii hyvin, polkua pitkin Martinlaakson suuntaan Vihertielle vielä kohtuullisesti, ja sitten nykyreitti ei ole enää luonteva. Uusilla kehityskuvan reiteillä on tärkeä rooli sujuvoittamaan kulkua Myyrmäen suuntaan.
- Martinlaakson läpi ei tällä hetkellä kulje tavoitteellisia baanoja, mutta pyydän harkitsemaan, olisivatko baanahenkiset ratkaisut (kuten leveä värjätty eroteltu reitti) järkevä jossakin kohtaa keskustan ohittavia tai läpäiseviä reittejä, vaikka hyvin lyhyelläkin matkalla.
- Olisi hyvä tarkastella koulureittejä, kehityskuvan alueen ulkopuolellekin, varsinkin kun on tiedossa että kevyen liikenteen reiteille on ideoitu muutoksia ali- ja ylikulkuihin ja Ojahakaan tulee peruskoulu uudella sijainnilla.

Kommenttejani palveluista:
- Luodaan uusi rooli “Martinlaakson talkkari”, tehtävänä ensisijaisesti yhteisöllisyyden ja turvallisuuden tukeminen, toissijaisesti kunnossapito. Talkkarin ja paikallisen kunnossapitotiimin tukikohta integroituisi muiden julkisten palvelujen tiloihin (esim. kirjasto tai nuorisotila) ja kahvilaan.
- Kehityskuvan auki kirjoitettuna tavoitteena tulisi olla terveysaseman säilyminen Martinlaaksossa, minkä tavoitteen hyvinvointialuekin on ilmaissut. OAS ei sano tätä. Hyvinvointialuetta ei ole lueteltu s. 14 viranomaisluettelossa.
- Lasten tai nuorten tarpeita tai päiväkoteja ei ole erikseen mainittu. Päiväkotien tarve on tärkeä suunnitelman lähtökohta ja vaikutuksia lapsiin ja nuoriin tulisi arvioida muutoinkin.

Kommenttejani luontonäkökohdista:
- Sivun 4 maininta viheralueiden lisääntymisestä 10 prosentilla on haastava, kun tarkastelualueen suurin yhtenäinen viheralue on poistumassa. Tärkeässä asemassa on kuvaan katkoviivoilla piirretyt viherreitit ja odotan kaavatyöhön kunnianhimoisia ja konkreettisia ajatuksia miten niitä voidaan parantaa. Lisää puita, niittykasvillisuutta, ja niin edelleen. Kehityskuva voisi kannustaa yksityisalueidenkin pihojen ja nurmien kehittämistä monilajisemmiksi.
- Martinlaakso 24:n läpi virtaa pieni puro, ja odotan sen hyödyntämistä viheraiheena sivun 9 havainnekuvan mukaisesti. Onko muualla keskusta-alueella peitettyjä puroja joita voisi avata tai siirtää?
- Ennallistamisasetus peräänkuuluttaa rakennuksiin integroidun vihreän lisäämistä. Voidaanko tätä

huomioida kaavatyössä?
- Luonnon kokonaishäviämättömyyden periaate ja mahdolliset kompensointitarpeet on syytä huomioida kaavatyössä.

Terveisin,

[redacted]

9 **Asemakaavamuutos 002414 sekä tonttijako, 17 Martinlaakso / Martinlaaksontie 26 - Ehdotus nähtäville / SP**

VD/5263/10.02.04.00/2019
SP/TKA/AKH/VIK

Asemakaavamuutoksessa puistoalue muutetaan yleisten rakennusten korttelialueeksi, ja Valkopolun katualuetta jatketaan Martinlaaksontielle. Asemakaavamuutos huomioi Martinlaakson suuren palvelutarpeen ja mahdollistaa tulevaisuuden palvelut. Rakennusoikeus olisi 3 500 k-m2 ja suurin kerrosluku neljä (IV).

Asemakaavamuutos koskee korttelia 17600 sekä katualuetta kaupunginosassa 17, Martinlaakso. Asemakaavamuutos koskee voimassa olevan asemakaavan virkistys- ja katualueita.

Tonttijako koskee korttelia 17600.

Alue sijaitsee osoitteessa Martinlaaksontie 26.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Vantaan kaupunki

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta C ja kestävän kasvun vyöhykettä.

Asemakaavamuutos
Asemakaavalla nykyinen puistoalue P muutetaan yleisten rakennusten korttelialueeksi Y, ja alueen länsireuna varataan katualueeksi jalankulku- ja pyöräilytielle, Valkopolulle, joka olisi osa Myyrmäestä Martinlaakson johtavaa kevyen liikenteen reittiä.

Yleisten rakennusten korttelin rakennusoikeus olisi 3 500 k-m2 ja suurin kerrosluku neljä (IV). Tonttia ympäröivät istutusalueet. Alueen eteläosaan sijoitetaan hulevesiallas.

Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen, sijaitsee Martinlaakson keskustassa lähellä rautatieasemaa ja mahdollistaa kaupunginosassa tarvittavat tulevat palvelut, kuten päiväkodin, palvelutalon, terveysaseman tai muita yleisiä palveluja. Kaava mahdollistaa myös Valkopolun toteuttamisen.

Kaavamuutosta on tutkittu päiväkotia varten, mutta maarakentaminen osoittautui kalliiksi erityisesti ratapenkereen tuennan vuoksi. Tontti kannattaa kuitenkin kaavoittaa tulevaisuutta varten, koska kaikki selvitykset on nyt tehty.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 7.6.2021. Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa, ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Kaavatilaisuus on pidetty 15.6.2021.

Mielipiteet pyydettiin 16.8.2021 mennessä, ja niitä saatiin 13 kappaletta. Niissä kiinnitettiin huomiota erityisesti liikenteeseen. Myös rakentamista vastustettiin. Mielipiteet vastineineen ovat erillisenä liitteenä.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 21.10.2025 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 21.10.2025 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002414 ja tonttijakoehdotus, 17 Martinlaakso / Martinlaaksontie 26, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Timo Lahti esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi seuraavin perustein: ”Asemakaavamuutoksen valmistelussa tulee huomioida valmisteilla oleva Martinlaakson kaavarunko. Kaavamuutos tulee tuoda lautakunnan käsiteltäväksi vasta kaavarungon käsittelyn jälkeen”. Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia uudelleen valmisteltavaksi.

Tarkistukset: Asemakaavamuutosehdotus tuodaan käsittelyyn Martinlaakson kaavarungon kanssa.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002414 ja tonttijakoehdotus, 17 Martinlaakso / Martinlaaksontie 26, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.1.2026
- Mielipiteet vastineineen 19.1.2026

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, puh. 050 312 2132
asemakaava-arkkitehti Annakaisa Haanpää, puh. 043 826 8456
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002414

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki

MARTINLAAKSONTIE 26

Kaupunginosa 17, Martinlaakso

Asemakaavan muutos
Kortteli 17600 sekä katualuetta.

Tonttijako
Kortteli 17600.

1:2000

Vanda stad

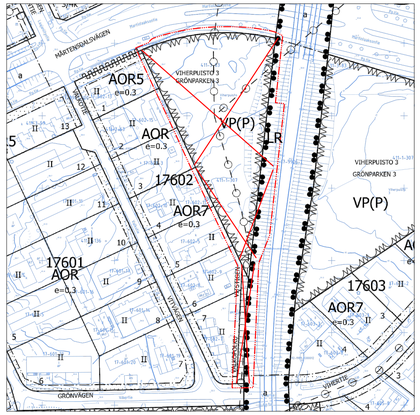
MÅRTENSDALSVÄGEN 26

Stadsdel 17, Mårtensdal

Ändring av detaljplanen
Kvarter 17600 samt gatuområde.

Tomtindelning
Kvarter 17600.

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.

Kaupunkikuva

Korttelin tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus.

Korttelin rakennuksien ja niiden katujulkisivujen tulee kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan istua asuinalueen ympäristöön.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja kestävää, ja toteutuksen korkeatasoista.

Rakennukset ja piha tulee sovittaa tontin kaltevaan maastoon.

Arkkitehtuuri

Rakennuksen massan tulee olla rikottu pienempiin osiin. Yhtenäistä kolmen kerroksen tai 25 metrin julkisivumassaa ei saa rakentaa.

Rakennuksen ylimpien kerroksien julkisivumassan tulee olla vähintään 25 metriä vastapäisten pientalojen julkisivuista.

Rakennuksilla ja niiden välisillä rakenteilla on muodostettava korttelille melutasoltaan ohjearvon mukainen suojattu piha-alue. Mahdolliset piharakennukset ja meluaidat tulee toteuttaa osana rakennusten arkkitehtuuria.

Päiväkotirakennus tulee sijoittaa vähintään 30 metriä Martinlaaksontien reunasta.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin ja niiden tulee antaa toiminnallinen näköyhteys pääkulkureiteille.

Rakennusmateriaali tulee olla pitkäikäistä, helposti huollettavaa, kestävää ja kierrätettävää. Tästä on esitettävä perustelut rakennusluvan yhteydessä.

Stadsbild

Kvarteret ska bilda en trivsam och grönskande helhet.

Kvarterets byggnader och deras gatufasader ska med avseende på stadsbilden och arkitekturen passa in i bostadsområdets miljö.

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara högklassigt och hållbart och utförandet ska hålla hög kvalitet.

Byggnaderna och gården ska anpassas till tomtens lutande terräng.

Arkitektur

Byggnadens massa ska vara uppdelad i mindre delar. En sammanhängande fasadmassa på tre våningar eller 25 meter får inte byggas.

Byggnadens fasadmassa på de översta våningarna ska ligga på minst 25 meters avstånd från småhusens fasader på motsatta sidan.

Med byggnader och mellanliggande konstruktioner ska ett till sin bullernivå skyddat gårdsområde bildas för kvarteret. Eventuella gårdsbyggnader och bullerstaket ska uppföras som en del av byggnadernas arkitektur.

Daghemsbyggnad ska placeras minst 30 meter från Mårtensdalsvägens vägkant.

Ingångarna ska framhävas med hjälp av arkitekturen och de ska ge en funktionell visuell kontakt mot huvudrutterna.

Byggmaterialet ska vara beständigt, lätt att underhålla, hållbart och återvinningsbart. Om detta ska en motivering läggas fram i samband med bygglovet.

Näkyvät kattopinnat, varastot ja erilliset katokset on tehtävä kasvikattoisina.

Rakennustekniikka

Alueella ei saa tehdä kaivauksia ilman rata-alueen tuentaa.

Alueen suunnittelussa tulee huomioida pohjaveden pinnantaso ja sen hallinta.

Maanalaisia rakennelmia ei suositella. Mahdollisten kellarikerroksien rakentamisen tapa ja radan tuenta tulee selvittää ja osoittaa rakennuslupa vaiheessa.

Melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden lento- ja tiemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Piha-alueiden melusuojauksen ja rakennuksen ulkokuoren äänitasoeron riittävyys tulee tarkistaa rakennuslupavaiheessa.

Rakennuksen raittiin ilman otto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle päästölähteistä ja varustaa riittävällä, tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Radan kuivatusjärjestelmät on huomioitava alueen suunnittelussa.

Sähkörataan liittyvät turvallisuusnäkökulmat on huomioitava alueen suunnittelussa.

Rakennusoikeus

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

Ulkoiluvälinevarastot ja katokset voidaan rakentaa kaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Rakentamislupahakemuksessa on osoitettava tontille rakennettavien rakennusten kokoon ja käyttöön suhteutetut riittävät tilat jätteiden keräämistä ja lajittelua sekä jätehuollon muuta järjestämistä varten.

Kiinteistömuuntamolle tulee varata tila tontilta tai rakennuksesta.

Tontille saa sijoittaa rasitteina tarvittavia yleisiä johtoja liikennöitäville alueille, mutta ei piha-alueille.

Resurssiviisaus

Rakennusratkaisut tulee olla aikaa kestäviä ja niistä tulee esittää ilmastoselvitykset rakennusluvan yhteydessä. Selvityksen tulee sisältää tontin muokkaus ja muu piharakentaminen.

Alueella olevaa tai sieltä poistettavaa pintamaata ja maamassoja on pyrittävä hyödyntämään piha-alueen täytöissä ja kumpareissa.

Alueelta kaadettavat puut tulee käsitellä ja hyödyntää tontilla ja/tai rakennuksissa.

Energiaratkaisujen valinnassa tulee hyödyntää elinkaarilaskentaa sekä hiilijalanjälkilaskentaa.

Rakennuksen on saavutettava energialuokka A.

Alueen rakentamisessa tulee varautua uusiutuvan energian hyödyntämiseen. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria.

Osa rakennusten tarvitsemasta energiasta tulee tuottaa tontilla aurinkopaneeleilla.

Liikenne

Tonttiliittymä tulee järjestää Martinlaaksontieltä.

Valkopolulta tulee järjestää huoltoreitti piha-alueelle.

Tontilla saa toteuttaa enintään 28 autopaikkaa. Saattoliikenne ja henkilökunnan autopaikat suositellaan erotettavaksi huoltoliikenteestä.

Tontilla pysäköintiin varatut alueet on erotettava katu- ja muista piha-alueista rakentein ja istutuksin.

Huoltoliikenteelle varattu alue on erotettava pysäköinnistä ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksistä rakentein ja istutuksin.

Pyöräilylle ja jalankululle tulee toteuttaa turvallinen yhteys sekä kadulta sisäänkäynneille että pysäköinnistä sisäänkäynneille.

Työntekijöiden käyttöön tarkoitettujen pyöräpaikkojen tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Ulkoalueet

Tontti tulee rajata pohjoisessa Martinlaaksontien katualueesta tukimuurilla. Tukimuurin tulee olla osa pihasuunnitelmaa ja sen molemmin puolin on oltava istutusalue. Istutusalueilla tulee olla monipuolista kasvillisuutta, kuten erilaisia pensas- ja puulajeja.

Tontti tulee rajata idässä ratapenkereestä tukimuurilla. Muurin tulee olla osa rakennusta ja sen arkkitehtuuria. Piha-alueella tukimuuri tulee rakentaa osaksi piha- tai leikkiaktiviteetteja.

Tontti tulee rajata lännessä, Valkopolun katualueesta, tukimuurilla. Tukimuurin tulee olla osa pihasuunnitelmaa ja sen edessä on oltava istutusalue molemminpuolin. Istutusalueilla tulee olla monipuolista kasvillisuutta ja erilaisia pensaslajeja.

Tontilla olemassa olevaa metsäistä puustoa tulee jättää tontille mahdollisuuksien mukaan.

Valkopolun katualueen ja pientalotonttien väliin on istutettava 5 metrin kasvillisuusvyöhyke näkösuojaksi. Vyöhykkeellä tulee olla monipuolista kasvillisuutta ja erilaisia pensas- ja puulajeja.

Synliga takytor, förråd och fristående takkonstruktioner ska förses med växttak.

Byggteknik

På området får inga schaktningar utföras utan stöd för spårområdet.

Vid planeringen av området ska grundvattennivån och dess hantering beaktas.

Underjordiska konstruktioner rekommenderas inte. Sättet att bygga eventuella källarvåningar och stödjandet av banan ska utredas och anges i bygglovsskedet.

Byggnader som används för bullerkänsliga verksamheter ska ha en fasad med ljudisolering mot flyg- och vägtrafikbuller på minst 35 dB.

I bygglovsskedet ska man kontrollera att gårdsområdenas bullerskydd och ljudnivåskillnaden i byggnadens ytterhölje är tillräckliga.

Byggnadens friskluftsintag ska placeras på så långt avstånd från utsläppskällor som möjligt och utrustas med filtrering enligt lokalernas användningsändamål.

Banans dräneringssystem ska beaktas i planeringen av området.

Säkerhetsaspekterna i anslutning till elbanan ska beaktas i planeringen av området.

Byggrätt

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

Förråd för friluftsutrustning och takkonstruktioner kan byggas utöver den byggrätt som anvisats i planen.

Utrymmen för uppsamling och sortering av avfall och annan organisering av avfallshanteringen ska anvisas i ansökan om bygglov och de ska vara tillräckliga i förhållande till storleken på och ändamålet med de byggnader som uppförs på tomten.

Utrymme för en fastighetstransformator ska reserveras på tomten eller i byggnaden.

På tomten kan nödvändiga allmänna ledningar placeras på trafikerade områden, men inte på gårdsområden.

Resursmarthet

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar. Utredningarna ska omfatta tomtberedning och annat byggande på gården.

Man strävar efter att utnyttja ytjord och jormassor som finns i området eller som ska avlägsnas från området för att jämna ut sänkor och upphöjningar i gårdsområdet.

Träd som fälls i området ska hanteras och utnyttjas på tomten och/eller i byggnader.

Vid valet av energilösningar ska beräkning av livcykelkostnader och koldioxidavtryck utnyttjas.

Byggnaden ska uppnå energiklass A.

Vid byggandet av området ska beredskap finnas för utnyttjande av förnybar energi. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur.

En del av den energi som byggnaderna behöver ska produceras med solpaneler på tomten.

Trafik

Tomtanslutningen ska ordnas från Mårtensdalsvägen.

En underhållsväg ska ordnas från Vitstigen till gårdsområdet.

På tomten ska högst 28 bilplatser anläggas. Det rekommenderas att avlämnings- och hämtningstrafiken och personalens bilplatser avskiljs från servicetrafiken.

De områden på tomten som reserveras för parkering ska avskiljas från gatuområden och övriga gårdsområden med hjälp av konstruktioner och planteringar.

Det område som reserverats för servicetrafik ska avskiljas från parkering och gång- och cykelförbindelser med konstruktioner och planteringar.

För cykel- och gångtrafik ska en säker förbindelse till ingångarna ordnas både från gatan och parkeringen.

Cykelplatser som är avsedda för personal ska vara väderskyddade och ramlåsbara.

Utomhusområden

Tomten ska i norr avgränsas med en stödmur från Mårtensdalsvägen. Stödmuren ska vara en del av gårdsplanering och det ska finnas planteringsområden på båda sidorna av den. I planteringsområdena ska det finnas mångsidig växtlighet med olika busk- och trädarter.

Tomten ska i öster avgränsas mot banvallen med en stödmur. Muren ska ingå i byggnaden och dess arkitektur. Inom gårdsområdet ska stödmuren integreras i gård- eller lekaktiviteter.

Tomten ska i väster avgränsas från Vitstigens gatuområde med en stödmur. Stödmuren ska bilda en del av planen över gården och framför den ska det finnas ett planteringsområde på båda sidorna. I planteringsområdena ska det finnas mångsidig växtlighet och olika slags buskar.

Det nuvarande skogiga trädbeståndet på tomten ska bevaras då det är möjligt.

Mellan Vitstigens gatuområde och småhustomterna ska en 5 meter bred vegetationszon planteras som insynsskydd. I zonen ska det finnas mångsidig växtlighet och olika slags buskar och träd.

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 1,0. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida yhteisöllisyys ja eri-ikäisten käyttäjien tarpeet.

Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Pihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina, on istutettava.

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla esirakentamisen pengerrysmaaperään soveltuen.

Ympäristöstä tontille tulevat vedet on huomioitava tontin suunnittelussa ja johdettava hallitusti eteenpäin. Tontilla tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista hulevesialtaaseen ja yleiseen hulevesijärjestelmään radan itäpuolella.

Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstalet 1,0. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Vid planeringen av gårdarna ska behoven hos användare i olika åldrar och gemenskap beaktas.

Gården ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av innergården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller vistelse, ska förses med planteringar.

I gårdsområdet ska också högväxta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter så att de lämpar sig för grundberedningens terrasseringsjord.

Vatten som rinner in på tomten från omgivningen ska beaktas vid planeringen av tomten och ska ledas vidare på ett kontrollerat sätt. Fördröjning av dagvatten ska ordnas på tomten innan det leds till en dagvattensbassäng och till det allmänna dagvattensystemet öster om banan.

En plan över gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.

1

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.

17

Kaupunginosan numero.

Stadsdelsnummer.

MART

Kaupunginosan nimi.

Stadsdelens namn.

17600

Korttelin numero.

Kvartersnummer.

VALKOPOLKU

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

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

3500

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.

Rakennettava muuri.

En mur som ska byggas.

wh

Ohjeellinen hulevesialue.
Hulevesiallas tulee rakentaa radan alittavan rummun viereen. Rumpu voi sijaita tontilla tai katualueella. Jos hulevesiallasta ei toteuteta katualueella, altaan alue tulee istuttaa. Altaan on oltava vähintään 60 m³:n suuruinen, enintään 0,9 m syvä ja kaltevuudeltaan 1:2 tai loivempi. Hulevesiallas tulee suunnitella osana vehreää katuympäristöä.

Riktgivande dagvattenområde.
En dagvattenbassäng ska byggas intill trumman under banan. Trumman kan vara belägen antigen på tomten eller inom gatuområdet. Om dagvattenbassängen inte anläggs inom gatuområdet ska bassängområdet planteras. Dagvattenbassängen ska ha en volym på minst 60 m³, vara högst 0,9 m djup och ha slänter med en lutning på 1:2 eller flackare. Dagvattenbassängen ska planeras som en del av en grönskande gatumiljö.

Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.

Del av område där träd och buskar skall planteras.

pp/h

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.
Huoltoajo on sallittu vain yleisten rakennusten korttelialueelle.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.
Servicekörning är tillåten endast till kvartersområdet för allmänna byggnader.

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

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 16.12.2025 13.53

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__

002414

MARTINLAAKSONTIE 26

MARTINLAAKSO

Martinlaakson kehityskuva 2030–2050. Kaava-alue rajattu punaisella.

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus ja tonttijako, joka koskee 19.01.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002414.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Harkittavassa asemakaavanmuutoksessa puistoalue muutetaan yleisten rakennusten korttelialueeksi ja sitä palvelemaan rakennetaan Valkopolun katualue.

Tavoitteena on laatia kaupungin omistamalle maalle asemakaavamuutos, joka huomioi Martinlaakson suuren palvelutarpeen. Kaavahanke on 'muutoin tärkeä' hanke, joka mahdollistaa kunnan tai hyvinvointialueen palvelut Martinlaaksossa.

Kaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

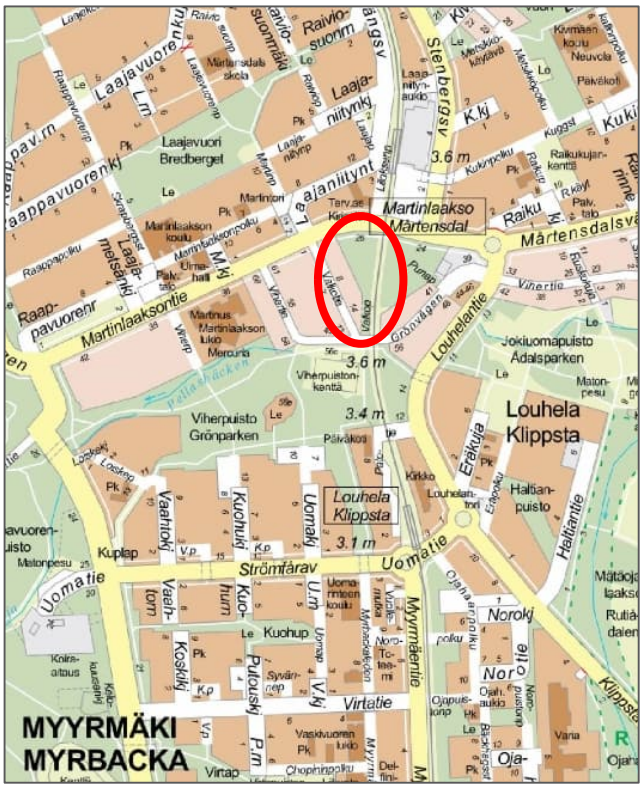
Asemakaavan muutos:

Vantaan kaupunginosassa Martinlaakso 17. Kortteli 17600 ja Valkopolun katualue.

Tonttijako:
Kortteli 17600

Kaavan laatija: Annakaisa Haanpää, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
annakaisa.haanpaa@vantaa.fi, puh. 0438268456

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Martinlaakson keskustassa alle 150 metrin päässä Martinlaakson juna-asemalta osoitteessa Martinlaaksontie 26.

Alue on Martinlaaksontien eteläpuolella, junaradan vieressä, radan länsipuolella.

Alue rajautuu Martinlaaksontien pohjoispuolella keskusta-alueen kerrostaloalueeseen ja tien eteläpuolella tonttia ympäröi Vihertien pientaloalue. Tontti rajautuu etelässä Viherpuistoon.

Kaavoitettavalla tontilla Martinlaaksontie 26 on nykyisin metsäinen puistikko. Tämä alue on vähäisessä käytössä, eikä se ole osa laajempaa viherverkostoa.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Hanke on alkanut Vantaan kaupungin aloitteesta 11.06.2019 kaavanumerolla 002414.
- Hanke on hyväksytty vuoden 2021 työohjelmaan.
- Kaavoituksen vireilletulo on ilmoitettu Vantaan Sanomissa kesäkuussa 2021.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 07.06.2021 ja asukastilaisuus pidettiin 15.06.2021.
- Mielipiteet pyydettiin 16.08.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 13 kappaletta.
- Kaava-alueelle on laadittu maaperäselvityksiä 2021–2023.
- Kaava-alueelle on laadittu katusuunnitelma 2023–2024.
- Kaava-alueella on tutkittu baanareitin linjausta 2025.
- Kaava vietiin lautakuntaan 21.10.2025. Se palautettiin valmisteluun. Kaava viedään uudelleen käsittelyyn Martinlaakson kaavarungon kanssa.

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- LIITE 1: Mielipiteet
- LIITE 2: Muistutukset ja lausunnot (lisätään nähtävilläolon jälkeen)

LUETTELO KAAVAA KOSKEVISTA TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Myyrmäen alueen runkomeluselvitys, WSP 2018
- Meluselvitys, Hekimäki Akustikot (Sitowise) 2023
- Kaavageotekninen selvitys, Afry 2021 ja 2024
- Maaperäselvitys, Geopalvelut 2024
- Ilmanlaatuselvitys, Enwinoy 2023
- Liikenne- ja katusuunnitelma, A-insinöörit ja Maanlumo 2023 ja 2025
- Infrarakentamisen päästöjen arviointi, A-insinöörit 2023
- Luontokatsaus, Ympäristökeskus 2021 ja 2023
- Martinlaakson kehityskuva, OAS 2024
- Martinlaakson kehityskuvan vaikutusten arviointi, Ramboll 2024

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 5
2. Lähtökohdat 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 5
2.2 Suunnittelutilanne 9
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 13
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 13
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 13
3.3. Asemakaavan tavoitteet 15
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 17
4. Asemakaavan kuvaus 24
4.1 Kaavan rakenne 24
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 24
4.3 Aluevaraukset 25
4.4 Kaavan vaikutukset 26
4.5 Ympäristön häiriötekijät 30
4.6 Nimistö 30
5. Asemakaavan toteutus 31
6. Kaavatyöhön osallistuneet 31
7. Asemakaavan seurantalomake 32
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 34

1. TIIVISTELMÄ

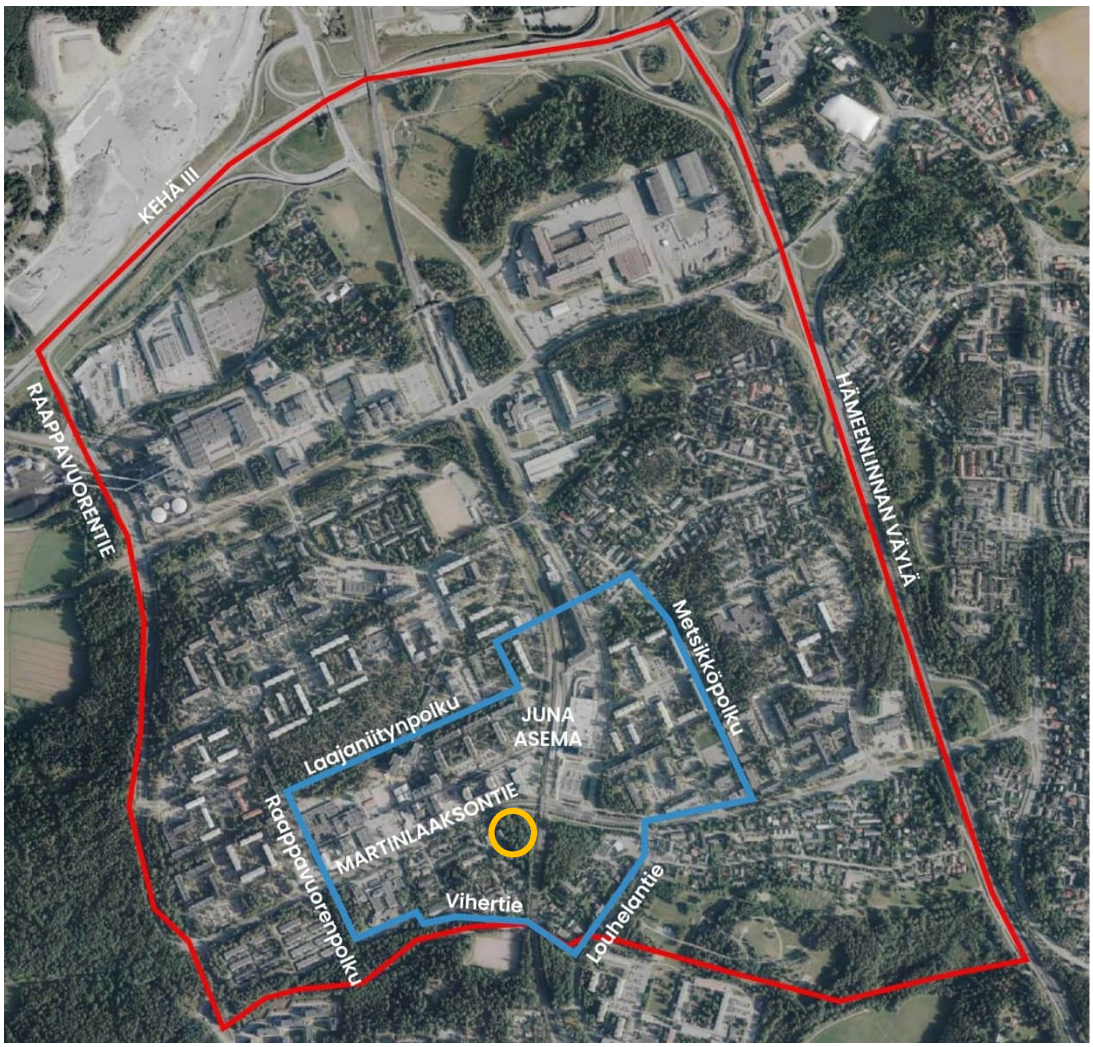
Harkittavan asemakaavanmuutoksen tavoitteena on vastata Martinlaakson nykyisten asukkaiden ja väestönkasvun tuomaan palvelutarpeeseen. Ehdotuksella pyritään valtakunnallisten tavoitteiden mukaiseen rakentamiseen, jossa palvelut ovat kävelyetäisyydellä käyttäjistään. Suunnitelma käsittää uuden palvelukorttelin ja Valkopolun katualueen. Uusi Valkopolku muodostaa reitin Martinlaakson juna-asemalta Viherpuiston kautta Myyrmäen keskustaan.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Martinlaakson kaupunginosa on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä ja se kuuluun Myyrmäen suuralueeseen. Se sijaitsee Kehä III:n eteläpuolella, pääradan varrella; juna vie Helsingin keskustaan tai lentokentälle parissa kymmenessä minuutissa. Kaavamuutosalue sijaitsee Martinlaakson keskustassa alle 150 metrin päässä Martinlaakson juna-asemalta. Alue on Martinlaaksontien eteläpuolella, junaradan vieressä. Alue rajautuu Martinlaaksontien pohjoispuolella keskusta-alueen kerrostaloalueeseen, ja tien etelä puolella tonttia ympäröi Vihertien pientaloalue. Tontti rajautuu etelässä Viherpuistoon. Kaavoitettavalla tontilla Martinlaaksontie 26 on nykyisin metsäinen puistikko, joka on ajantasa-kaavassa puistoaluetta. Tämä alue on vähäisessä käytössä eikä se ole osa laajempaa viherverkostoa.



Punaisella Martinlaakson kaupunginosa, sinisellä yleiskaavan kaupunkikeskusta ja keltaisella kaava-alue.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne
Kaava-alue on reilun 0,7 hehtaarin kokoinen lehtometsikkö. Parhaiten lehtokasvillisuus on säilynyt kostean lehdon alueella tontin keskiosassa. Tuoreen lehdon puolella kasvilajisto on monipuolinen, mutta alkuperäisiä vaateliaita lehtokasveja löytyy vain yksittäin. Maasto kokonaisuudessaan on vain lievästi kulunut ja roskaantunut, mutta lehtoon on päässyt asettumaan haitallisia vieraslajeja, ja puutarhajätteen mukana alueelle on levinnyt puutarhojen maanpeitekasveja. Pieni lehtometsikkö on eristynyt Martinlaakson keskusta-alueen muusta viherverkostosta eikä metsiköllä ole erityisen merkittävää arvoa luonnonympäristönä tai virkistysalueena, mutta se on paikallisesti merkittävä viherrakenteen osa, joka tarjoaa alueelle ekosysteemipalveluita.

Vesistöt ja vesitalous
Kaava-alueen länsiosassa sijaitsee päävesijohto, vesijohdon jakelujohto ja tonttijohtoja, sekä jäteveden keräilyviemäreitä ja tonttiviemäreitä. Lisäksi alueella on hulevesiviemäreitä.

Tontin halki virtaa hulevesiä pohjoisesta ja lännestä. Pohjosesta virtaavat hulevedet ovat uurtaneet metsikköön mutkittelevan pohjoiseteläsuuntaisen uoman.

Kaava-alueella kolme pohjavesiputkea. Pohjavedenpinta on tontin eteläosissa vaihdellut välillä +28,7…+31,2 m, ollen pääosin lähellä nykyistä maanpintaa. Vastaavasti tontin keskiosissa olevassa pohjavesiputkessa on yhdessä mittauksessa pohjavedenpinta ollut tasolla +30,2 m (noin 2,5 m maanpinnasta). Pohjaveden pintaa ei saa alentaa alueella pitkäaikaisesti. Pohjavedenpinnantaso tulee selvittää pitkäaikaisilla mittauksilla.

Kaavamuutoksessa rakennettavaksi esitetty alue tontin pohjoisosassa ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä
Kaava-alueen pohjoisosassa maa on silttiä. Silttikerroksen alla on moreenia ja 0,9–2,0 metrin syvyydessä kiveä, lohkare tai kallio. Rakennettavuuskartan mukaan tontin pohjoisosa on normaalisti rakennettavissa ja rakennukset ja kunnallistekniikka voidaan perustaa maanvaraisina.

Keski- ja eteläosassa maa on savea 3–4 metrin syvyyteen. Rakennettavuuskartan mukaan tontin keskiosa on vaikeasti rakennettavaa pehmeikköä ja eteläosa vaikeasti rakennettavaa syvää pehmeikköä. Alueen eteläosaan sijoittuvat mahdolliset varastorakennukset yms. perustetaan paaluille. Kunnallistekniikka voidaan perustaa maanvaraan.

Kaava-alueen itäpuolella kulkee pääasiassa maanvaraiselle penkereelle tehty junarata. Ratapenkereessä on tontin pohjoisosassa levennys, joka on todennäköisesti rakennettu radan vastapenkereeksi. Vastapenkereen tarkoitus on pitää ratapenkereen vakaus riittävänä, ettei se sorru. Radan alittavan hulevesirummun kohdalla rataan on tehty pohjanvahvistustoimenpiteitä noin 30 metrin pituudella saven alapintaan (noin 2,5–3 m) syvyyteen asti.

Rakennettaessa on erityisesti huomioitava ratapenkereen vakavuuden säilyminen. Myös radan kuivatusjärjestelmät on huomioitava alueen suunnittelussa. Lisäksi on huomioitava sähkörataan liittyvät turvallisuusnäkökulmat.

Topografia
Tontin maanpinnan taso vaihtelee noin kuusi metriä ollen korkeimmillaan pohjoisreunalla ja laskien etelään päin.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva
Kaupunkikuvallisesti Martinlaakson keskustan alue ei hahmotu selkeänä keskusta-alueena. Haasteena ovat juna- ja autoliikenteen halkoma kaupunkirakenne ja korotetun junaradan tuomat tasoerot, jotka luovat epäselkeän, vaikeasti hahmottuvan rakenteen. Asemanseudun kaupunkirakenne jäsentyy kahteen lohkoon: Martinlaaksontien pohjois- ja eteläpuoleen. Pohjoispuoli kostuu pääasiallisesti kerrostalo kortteleista ja eteläpuoli pientaloalueesta.

Martinlaaksontien eteläpuoli on alun perin rakennettu 1950-luvulla ja se on ollut metsäinen omakotialue. 1960-luvun lopulla Martinlaaksossa alkoi varsinaisen kerrostalokaupunginosan rakentaminen ja 1970-luvulla junaradan myötä Martinlaakson keskustaan tulivat kerrostalot ja väestö kasvoi nopeasti. 2000-lukuun mennessä lähiöstä oli tullut keskusta. 2010-luvulla keskityttiin Martinlaakson asemanseudun kohentamiseen ja nykyään kaupunginosa on muuttunut urbaaniksi keskukseksi.

Kaupunkikuvallinen pääpaino on tällä hetkellä radan varressa ja uuden punatiilisen keskuksen ympärillä. Asemanseudun kaupunkikuva on kerrostalovaltainen, sillä asunnoista 87 % on kerrostaloja. Kaava-alue sijaitsee aseman eteläpuolella pientaloalueella, jossa pientaloja on 13 %. Pientaloalue koostuu pääasiassa yksi- ja kaksikerroksisista rivitaloista ja omakotitaloista. Alue on vehreä ja viihtyisä.

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa
Martinlaakso on Vantaan Myyrmäen suuralueeseen kuuluva lähes 14 000 asukaan kaupunginosa. Martinlaakson väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluvat aikuisvaltaisuus, pienet perhekoot sekä monikulttuurisuus. Aikuisia on 81 %, lapsia ja nuoria 7 % ja ikäihmisiä 12 % väestöstä. Noin 41 % talouksista on lapsiperheitä, mutta pääkaupunkiseudun yleisien kehityslinjan mukaisesti yhdenhengen talouksien määrä on kasvanut merkittävästi ja on nykyään suurempi kuin lapsiperheiden määrä 43 %.

Martinlaakson väestö on kasvanut tasaisesti viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana, keskimäärin 15 % vuosikymmenessä, ja vuonna 2030 alueella odotetaan olevan yli 15 000 asukasta. Ennusteen mukaan henkilömäärällisesti eniten kasvavat 30–64-vuotiaiden ikäryhmät, mutta myös lasten ja nuorten määrän odotetaan kasvavan. 65–74-vuotiaiden määrän arvioidaan puolestaan vähentyvän. Martinlaakson kasvu selittyy pääasiassa maahanmuutolla, monikulttuurisuus on kasvanut ja nykyään noin 37 % asukkaista puhuu äidinkielenään muuta kuin suomen, saamen tai ruotsin kieltä.

Asuminen
Asuntotuotanto on noussut kasvuun Martinlaaksossa vuoden 2015 jälkeen, jolloin keskusta-alueelle ryhdyttiin rakentamaan uusia kerrostaloja. Tällä hetkellä asuntotuotanto vastaa tarvetta, mutta vireillä oleva asuntotuotanto tuottaa vain noin 40 % ennustetusta väestönkasvun tarpeesta. Kaava-alueella ei ole asuntoja.

Palvelut ja työpaikat
Martinlaakson kaupunginosaan kuuluva Vantaankoski on työpaikka-alue, mikä selittää kaupunginosan suurehkon työpaikkamäärän, 6 629 (2022). Näistä noin 2000 on teollisuuden työpaikkoja.

Martinlaaksossa on melko kattavat palvelut. Alueelle ovat sijoittuneet mm. konserttitalo Martinus, kirjasto, terveysasema ja kauppaoppilaitos, sekä lukuisia yrityksiä. Kaupallisista palveluista tärkein on aseman kauppakeskus.

Asemakaavamuutosehdotus vastaa väestörakenteen palveluiden nykytarpeeseen. Väestöennusteen kasvulle ja uudelle asuntotuotannolle tarvitaan lisää palvelutontteja.

Yhdyskuntarakenne
Alue on yleiskaavassa osa kaupunkikeskustan aluetta C ja keskellä kestävän kasvun vyöhykettä. Vihertien pientaloalueen uudistuvaa rakennetta katsotaan yleiskaavan kehityskuvan mukaisesti kokonaisuutena ja alueen kehitystä tarkastellaan koko Martinlaakson kaupunkikeskustanalueella aina vuoteen 2050. Kaupunkikeskustan rakenne perustuu ulkosyöttöiseen katuverkkoon ja laajaan sisäiseen jalankulkuverkkoon, jonka varrelle sijoittuvat palvelut. Tässä kaavaehdotuksessa tätä rakennetta on tarkoitus tukea ja kehittää rakentamalla Valkopolku ja sijoittamalla palveluja sen varrelle.

Virkistys
Tontin eteläpuolelle sijoittuu metsäinen Viherpuisto ja kaakkoispuolelle Jokiuomanpuisto. Viherpuistossa on urheilukenttä ja asukaspuisto. Jokiuomanpuistossa on leikki- ja minigolfkenttä sekä koirapuisto. Näitä jokseenkin yhtenäisiä puistoalueita pitkin pääsee Martinlaakson länsiosaa rajaavalle laajemmalle Raappavuorten virkistysalueelle ja idässä Mätäojanlaakson luonnonsuojelualueelle.

Liikenne
Suunnittelualue sijoittuu Martinlaaksontielle radan länsipuolelle. Martinlaaksontie on kokoojakatu, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 5779.

Martinlaaksontiellä kaava-alueen kohdalla on bussipysäkki. Siinä liikennöi neljä bussilinjaa sekä runkobussi 400. Näillä pääsee mm. Tikkurilaan, Myyrmäkeen, Askistoon, Linnaisiin ja Vantaankoskelle. Lähin juna-asema on Martinlaakson asema, jonne on matkaa noin 150 metriä.

Martinlaaksontien varressa ja Vihertiellä kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Suunnitelmassa on esitetty uutta Valkopolun ulkoilureittiä, joka yhdistäisi nämä ja laajentaisi verkoston myös Viherpuiston kautta Myyrmäkeen.

Vesihuolto

Vedenjakelu
Kaavamuutosalue sijaitsee rakennetun vesijohtoverkoston piirissä.

Jätevesiviemäröinti
Kaavamuutosalue sijaitsee rakennetun jätevesiverkoston piirissä.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä
Nykytilassa suunnittelualue purkaa hulevesiä radan alittavan rummun kautta radan itäpuolella olevaan laskuojaan. Suunnittelualueelle johtuu hulevesiä Martinlaaksontien nykyisestä, maastoon purkavasta hulevesiviemäristä, sekä pientalojen välistä tulevasta pintavaluntareitistä. Maastoon purkavan puolirummun ja nykyisen ratarummun lisäksi alueella ei ole muuta hulevesiviemäröintiä. Koska alue on nykyisellään luonnontilassa, on sen vastaanottokapasiteetti riittävä, eikä mahdollisesta tulvatilanteesta aiheudu haittaa.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita ulottuu alueelle.

Ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue on lentomeluvyöhykkeellä 3, jonka lentomelutaso on Lden 50–55 dB. Lentomelun osalta kaava-alueella sovelletaan lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeen

ääneneristävyysvaatimuksia. Melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

Autoliikenteen melu Martinlaaksontiellä on yli 65 dB. Kaava-alueella on täten tieliikennemelua sekä liikenteen aiheuttamia pienhiukkasia, jotka vaikuttavat voimakkaasti lähistön ilmanlaatuun. Tästä johtuen melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten tulee olla 30 metriä ajoradanreunasta. Vilkasliikenteisen ajoväylän varrella olevissa rakennuksissa myös ulkoilmalaitteet tulee sijoittaa rakennuksen liikenneväylän vastakkaiselle puolelle.

2.1.4 Maanomistus

Tontti on kaupungin omistuksessa.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

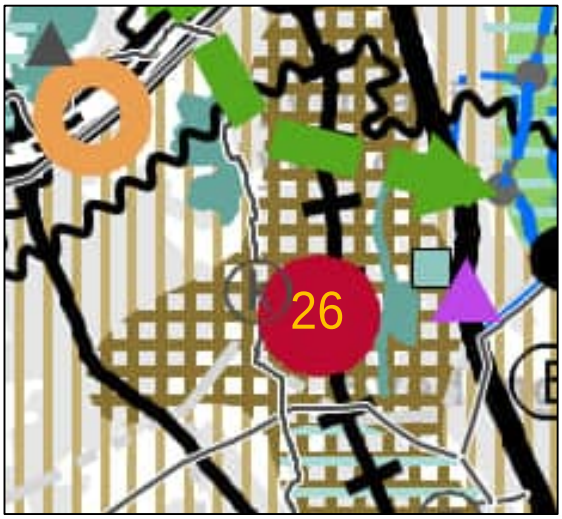
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

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.

- Luodaan edellytykset palveluverkoston kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle palvelutuotannolle.
- 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.
- 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.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Maakuntakaava

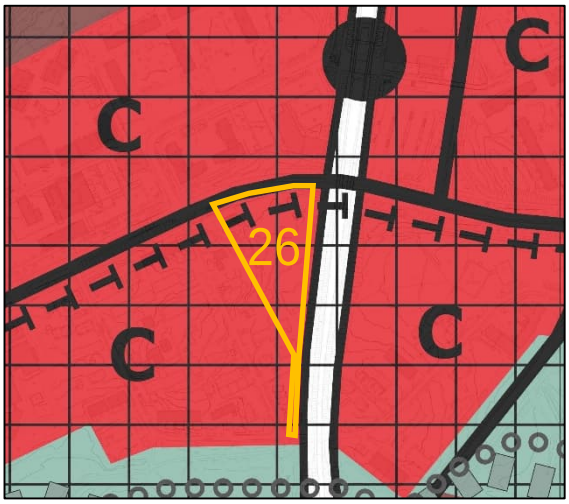


Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa asemakaava-alue on rataan tukeutuva pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke. Vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen tukeutuvana muuta taajamatoimintojen Kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Ote maakuntakaavayhdistelmästä.

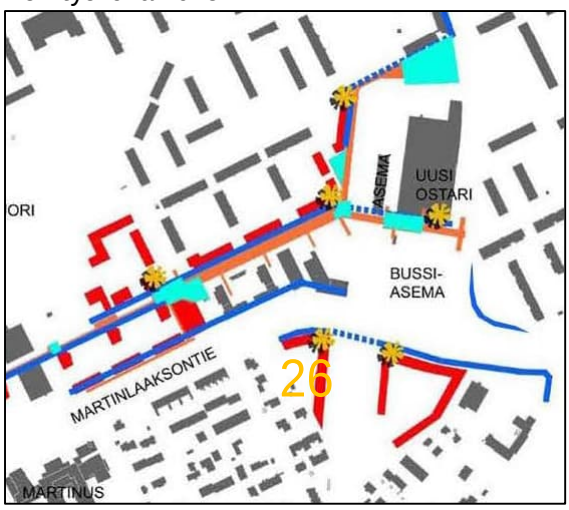
Yleiskaava



Vantaan yleiskaavassa 2020 kaava-alue on merkitty kaupunkikeskustan alueeksi C. Kaupunkikeskustan alue on laajentunut uudessa yleiskaavassa ja koko Martinlaakson asemanseutu on osoitettu kestävän kasvun vyöhykkeeksi. Tämä asettaa merkittävät palveluiden keskittämisen tavoitteet alueelle.

Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Kehityskuva 2015



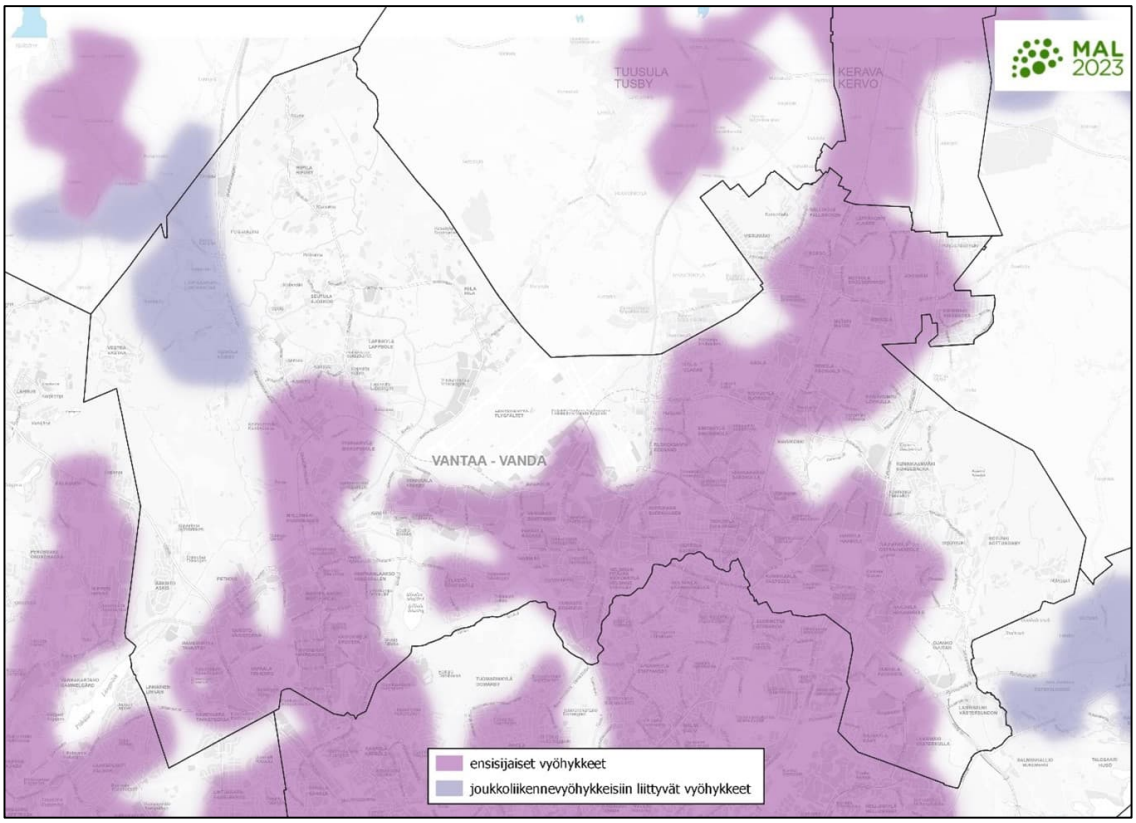
Kehityskuvassa (KV 2.3.2013) tutkittiin keskusta-alueen kehittämistä ja julkisentilan kohentamista. Kehityskuvassa etsittiin täydennysrakentamisen alueita. Tavoitteena oli hajanaisen kaupunkikuvan eheyttäminen.

Kaava-alue on osoitettu tärkeäksi kaupunkikuvalliseksi kiinnekohdaksi ja merkittäväksi katujulkisivuksi.

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (kartta seuraavalla sivulla). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024.



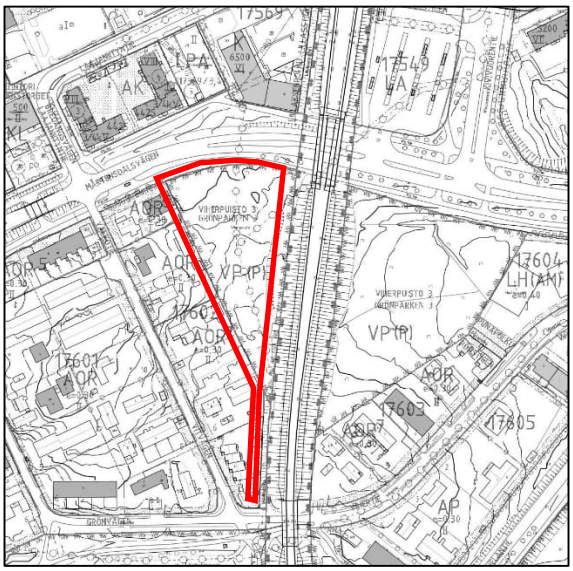
MAL 2023 -suunnitelma

Kaavarunko

Kaava-alue liittyy oleellisesti valmisteilla olevaan Martinlaakson keskusta-alueen kaavarunkotyöhön, jonka tavoitteena on päivittää vuoden 2015 kehityskuva uuden yleiskaavan 2020 mukaiseksi (OAS 2024)

Kaavarungon tavoitteena on lisätä asemanseudun elinvoimaa, sijoittaa palveluihin ja parantaa liikkuvuutta. Martinlaaksontie 26 ja Valkopolku ovat keskeisessä asemassa asemanseudun palveluverkostossa.

Asemakaava



Korttelissa on voimassa asemakaava 000133. Siinä tontti on puistoalue VP(P)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt hankkeen vuoden 2021 kaavoitusohjelmaan. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002414. Kaavoituksen vireilletulo on ilmoitettu Vantaan asukaslehdessä 06.03.2021. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 18.06.2021. Kaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

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, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kadut ja puistot), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: HSL, HSY, Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy ja Elisa Oyj.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä, Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 18.06.2021 ja asukastilaisuus pidettiin 15.06.2021. Mielipiteitä kuultiin 07.06.–16.08.2021.

Mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saapui 13 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista on tähän selostukseen koottu yhteenveto saaduista mielipiteistä. Mielipiteet ovat kokonaisuudessaan luettavissa erillisestä liitteestä (Liite 1).

Yhteenveto mielipiteistä:
Suurin osa saaduista mielipiteistä koski useampaa alueella vireillä olevaa kaavahanketta: 002413 Martinlaaksontie 24, 002447 Vihertie 44–46 ja 48 sekä tätä kaavahanketta 002414 Martinlaaksontie 26. Tätä kaavamuutosehdotusta koskevia keskeisiä aiheita olivat metsäisen puistoalueen säilyminen ja luontoarvot, pientaloalueen mahdolliset häiriötekijät ja liikennesuunnittelu ja turvallisuus.

Vastine:

Asemakaavanmuutosehdotusalueella on tehty useita luontoselvityksiä (Ympäristökeskus 2021 ja 2023) ja suunnitelman vaikutustenarvioiti (Ramboll 2024). Kaavaehdotuksen tontti on metsäistä puistoaluetta, mutta se on eristynyt Martinlaakson keskusta-alueen muusta viherverkostosta. Metsiköllä ei ole erityisen merkittävää arvoa luonnonympäristönä tai virkistysalueena, mutta se on paikallisesti merkittävä viherrakenteen osa, joka tarjoaa alueelle ekosysteemipalveluita kuten hulevesien hallintaa.

Yleiskaavassa 2020 tilaa uudelle rakentamiselle on mitoitettu ensisijaisesti olemassa olevan, väljästi rakennetun rakenteen sisään täydentämään ja korvaamaan nykyistä. Sisäänpäin kasvun lähtökohtana on turvata Vantaan luontoalueet ja viherverkosto. Vihertien ja Valkopolun pientaloalue on uudessa yleiskaavassa määritelty täydentyväksi kaupunkikeskustan alueeksi, jota ensisijaisesti kehitetään. Vantaan viherrakenteenkehityskuvassa (VIVA) määritellään viheralueverkoston ja viherrakenteen koot ja tyypit. Viheralueiden saavutettavuus (SAAVU) määrittää ekosysteemipalveluiden saavutettavuuden. Kaupungin kehittyessä ja kasvaessa kaupunkiympäristö muuttuu. Kasvavassa kaupungissa asemanseudut tulevat muuttumaan ja tarjoamaan monimuotoista asumista ja palveluita, sekä myös ekosysteemipalveluita. Kaavaehdotus täyttää yleiskaavan, VIVAn ja SAAVUn vaatimukset.

Vantaan palveluverkkosuunnitelmassa selvitetään kunkin alueen palveluiden tarve ja mahdollinen sijainti ja koko. Palveluverkkosuunnitelmassa on myös tutkittu olemassa olevien tonttien ja rakennusten mahdollinen laajentaminen ja/tai uusiokäyttö. Kaavamuutosehdotus on Vantaan palveluverkkosuunnitelman mukainen.

Asemakaavamuutosehdotuksen tontilla ratamelu on vähäistä eikä sillä ole vaikutusta alueen toimintoihin ja käyttötarkoituksiin. Kaavaehdotuksessa toiminnat on sijoitettu mahdollisimman etäälle pientaloasutuksesta ja niiden väliin on jätetty suojavyöhyke, joka toimii näkö- ja ääniesteenä. Rakennusvalvonta huolehtii siitä, että rakennukset ovat käyttötarkoitukseensa oikein äänieristetty.

Olemassa oleva kunnallistekniikka ja hulevedet on huomioitu suunnittelussa. Kunnallistekniikka siirtyy uuden katualueen alle ja hulevedet johdetaan hulevesialtaan kautta eteenpäin.

Kaavahankkeen liikennejärjestelyitä ja turvallisuutta on selvitetty laajasti ja niiden on todettu olevan riittävät tälle hankkeelle.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen. Muistutusten ja lausuntojen huomioiminen.

Tämä kohta lisätään nähtävilläolon jälkeen (Liite 2.)

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin.

Tämä kohta lisätään nähtävilläolon jälkeen, jos muutoksia on tehty.

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 (Martinlaakson kehityskuva OAS 2024). Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme, sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

MAL-tavoitteet:
- Rakennetaan Helsingin Seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
- Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.
- Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018 päivitetty KV 10.10.2022 § 7[SA1])

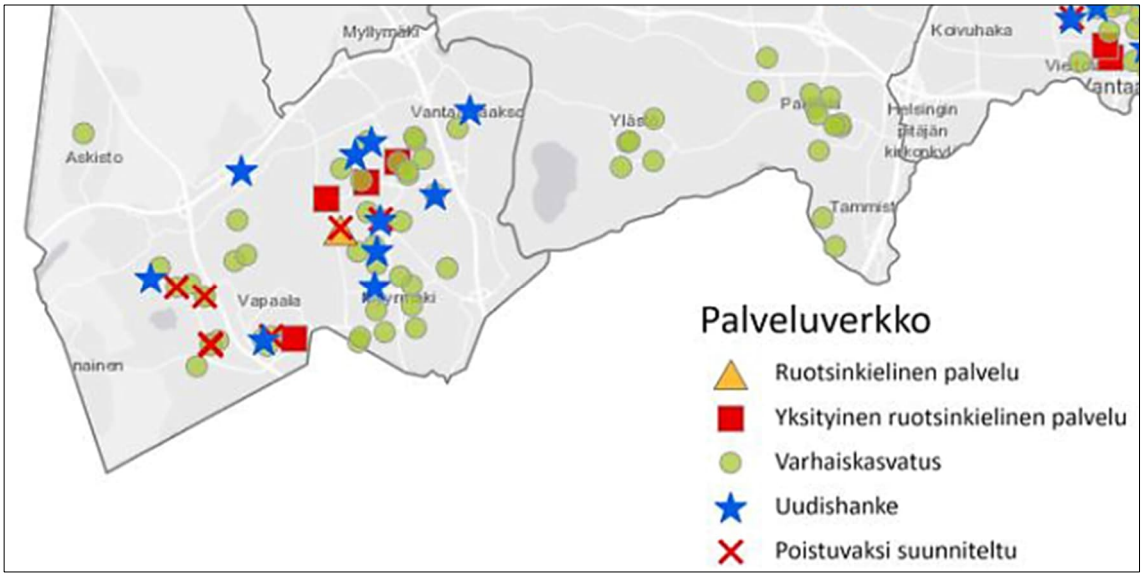
Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen, sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

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.
- Edistetään vähähiilistä rakentamista.
- Edistetään rakentamisen kiertotaloutta.
- Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä.
- Kasvatetaan hiilikädenjälkeä ja edistetään hiilinegatiivisuutta.

3.3.2 Muut tavoitteet

Palveluverkkosuunnitelma

Vantaan palveluverkkosuunnitelman mukaisesti Martinlaaksoon tarvitaan uusi 8000 m^2 palvelutontti. Martinlaaksossa ei ole tätä kokoa vastaavia tyhjiä tontteja, ja olemassa olevat tontit eivät mahdollista tarvittavaa laajennusta. Ehdotettu kaava-alue on lähes tavoitteita vastaava noin 7500 m^2 käyttämätön puistoalue.



Varhaiskasvatuksen palveluverkko 2022–2031. (Kv 19.12.2022, s. 18) Uudishankkeiden sijainti kartalla ei ole tarkka, vaan ne näkyvät kaupunginosan tai suuralueen keskipisteessä.

Lisäksi hyvinvointialueen palveluverkkosuunnitelmassa esitetään tarve Martinlaakson terveyskeskukselle. Terveyskeskuksen tarve on arviolta 3000–4000 k-m^2 rakennusoikeus, johon ehdotettu tontti tarjoaa hyvät mahdollisuudet.

Nykyisessä yleiskaavassa puistoalue on kaupunkikeskustan aluetta, jota ensisijaisesti kehitetään palveluiden keskittymänä. Ottaen huomioon tyhjien tonttien puute, ehdotetun tontin koko ja sijainti, kaavaehdotusalue on paras mahdollinen alue, jolla Martinlaakson palvelut voidaan taata.

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. Kaava-alueella vihertehokkuus on 1,0.

Viherrakenteen kehityskuva VIVA

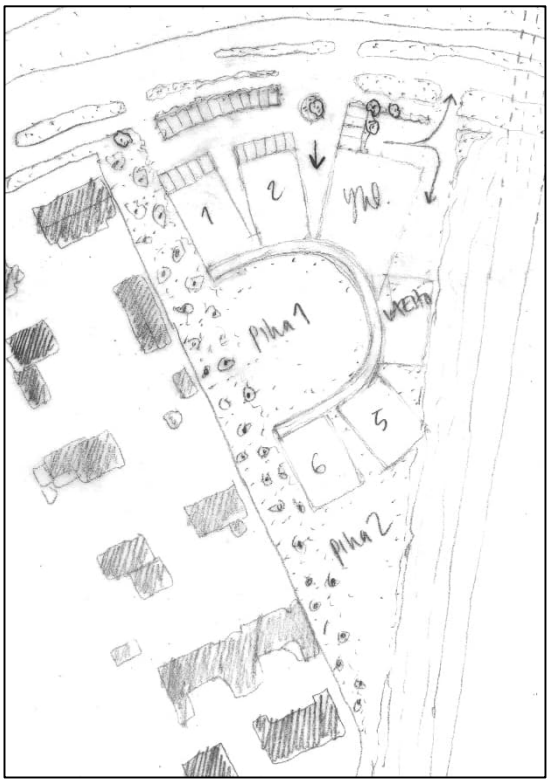
Viherrakenteen kehityskuvan (Kala 13.8.2024) tavoitteena on kytkeytynyt viherrakenne, joka tukee ekologista verkostoa, monimuotoisuutta ja maiseman ominaispiirteitä. Viherrakenne hillitsee ilmastomuutosta ja siihen sopeutumista. Viherrakenne ulottuu kaikkialle ja on lähellä ihmistä. Ensisijaisesti hyödynnetään olevaa viherrakennetta ja maisemaa.

Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohje SAAVU

Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohjeen (Kala 5.9.2023) tavoitteena on riittävät ja saavutettavat viheralueet. Asemakaavoituksen yhteydessä tehdään SAAVU-analyysi tai -tarkastelu, jos kaavalla vaikutetaan viheralueisiin.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Kaavatyön yhteydessä on tutkittu erilaisten palvelurakennusten sijoittumista tontille, sekä jalankulku- ja pyöräilyreitin linjausta tontilla. Asemakaava vaihtoehto A1 tutkii useamman pienen päiväkoti rakennuksen sijoitusta ja A2 yhden ison rakennuksen sijoittumista tontille ilman tielinjausta. Tielinjaus vaihtoehto T1 tutkii kadun sijoittamista radan varteen ja vaihtoehto T2 tielinjausta pientaloalueen viereen. Tehtyjen selvitysten perusteella päädyttiin asemakaavaratkaisuna tutkimaan A2 vaihtoehdon ja T2 vaihtoehdon yhdistelmää.

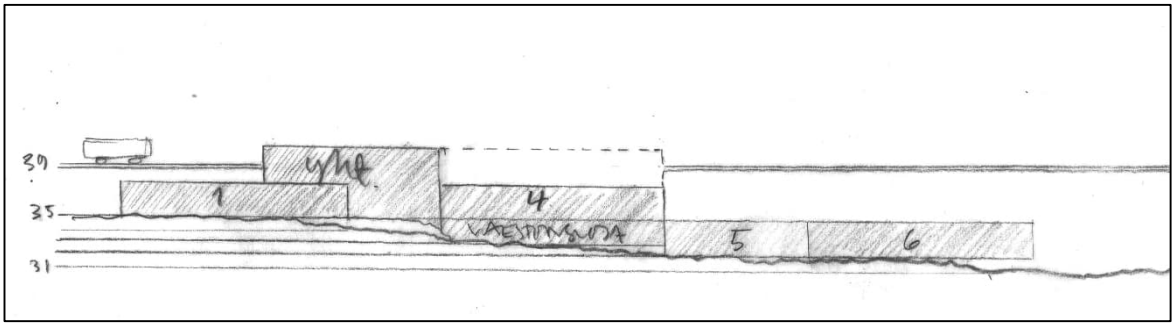


Vaihtoehto A1
Tanskalaisen mallin mukainen päiväkoti, jossa jokaisella ryhmällä oma rakennus, joka jakaa yhteiset sosiaaliset- ja palvelutilat.

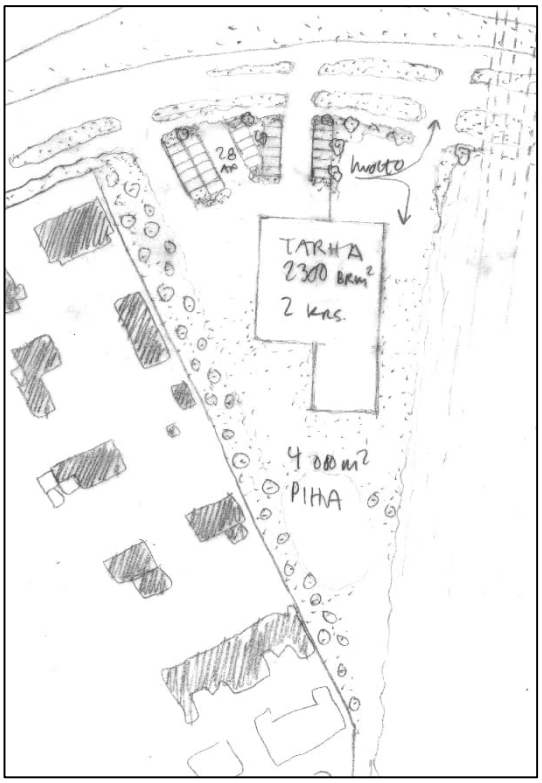
Pienet rakennukset voidaan helposti sijoittaa vaikeaan maastoon ja istuttaa pientaloympäristöön. Piha on jaettu rakennusmassalla kahteen eri osaan eri ikäisten lasten leikkiä ajatellen. Saattoliikenne ja huoltoliikenne on erotettu selkeästi toisistaan.

Toimitilajohto hylkäsi Tanskalaisen mallin sopimattomana Suomeen. Yksi iso rakennus on edullisempi toteuttaa.

Päiväkodin saavutettavuus on heikko ilman tontin läpi kulkevaa katualuetta. Pihan huolto myös vaikeutuu ilman katualuetta.



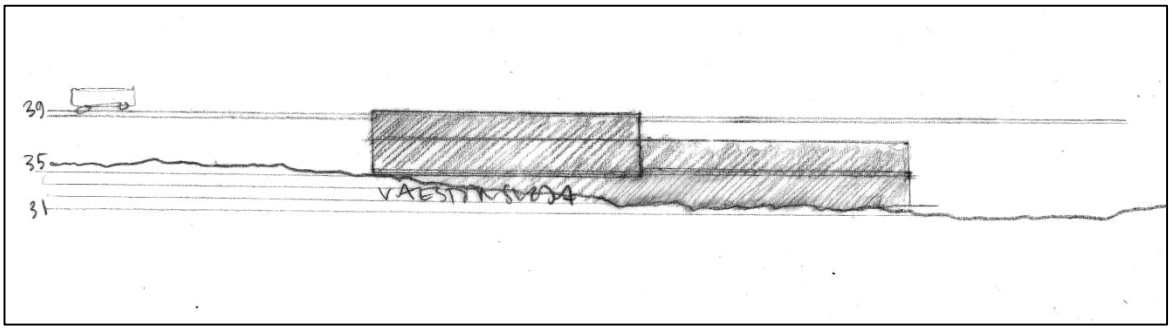
Leikkaus itään. Näkymä pientaloalueelta radalle päin.



Vaihtoehto A2
Tontilla tilaajan toiveiden mukainen yksi isompi rakennus. Piha on jaettu rakennusmassalla kahteen osaan eri ikäisten lasten toimintoja varten. Saatto- ja huoltoliikenne on erotettu selkeästi omilla liittymillä.

Tilaajan ohjeistuksen mukaan tontille ei voida jättää olemassa olevaa metsäistä puustoa esiteyssä määrin. 10-15 metrin suojavyöhykealuetta ei voida käyttää päiväkodin tarpeisiin vaan se tulee erottaa tontista aidalla. Tämä pienentää leikkialuetta alle suositellun määrän.

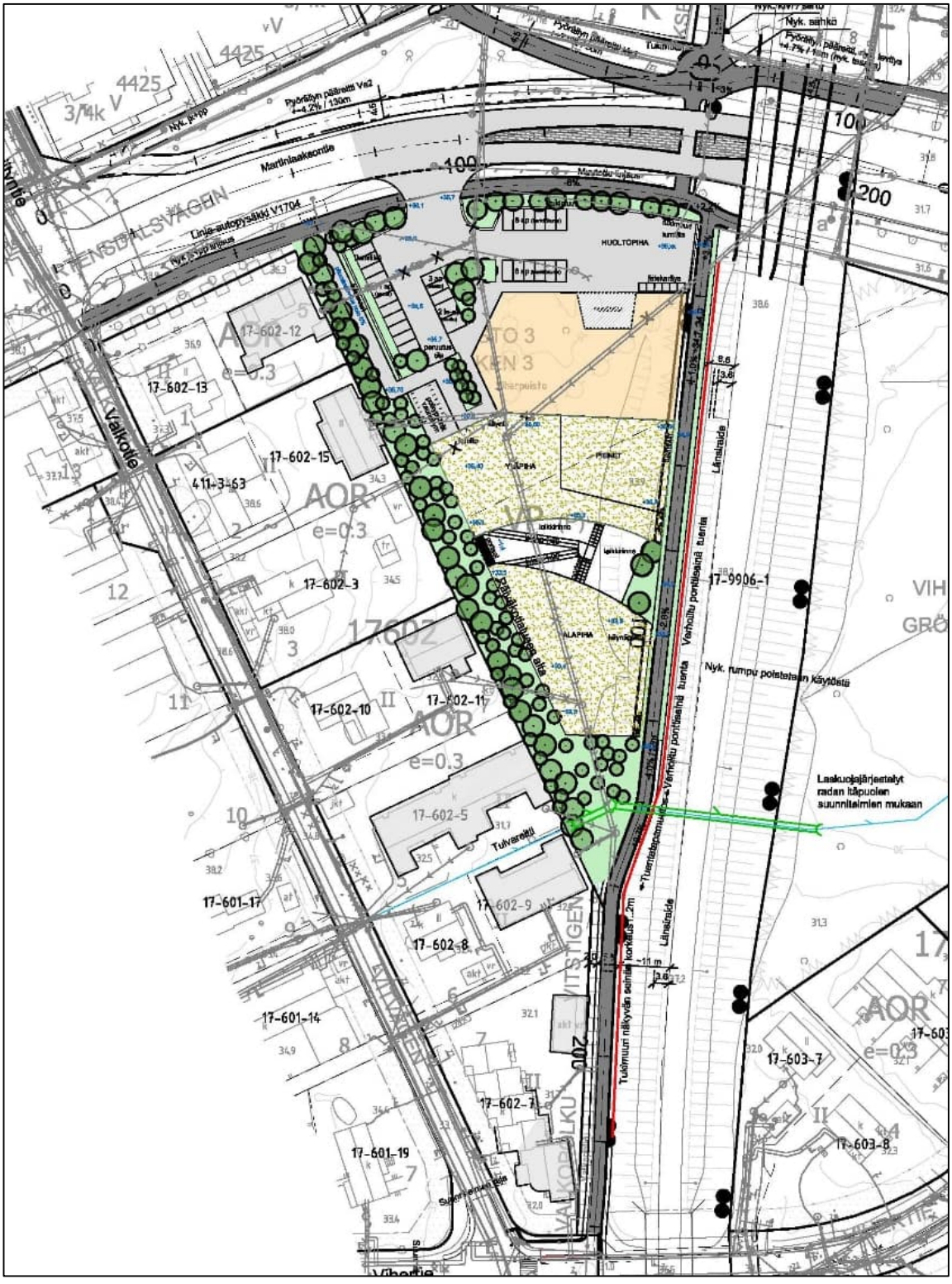
Koska tontti sijoittuu ratasillan ja bussipysäkin väliin ja Martinlaaksontie on kaarteessa ja pienessä mäessä, tielle ei voida luoda kahta erillistä liittymää ja erottaa saatto- ja huoltoliikennettä.



Leikkaus itään. Näkymä pientaloalueelta radalle päin.

Tielinjaus vaihtoehto 1: jalankulku- ja pyöräilyreitti radan vieressä.
Linjaus loisi suoran reitin Martinlaakson asemalta Myyrmäen asemalle. Tämä mahdollistaisi myös leveän puistokaistaleen säilyttämisen pientalotonttien reunalla. On kuitenkin huomioitava, että peintaloalueen 10-15 metrin suojavyöhykettä ei voida käyttää päiväkodin tarpeisiin.

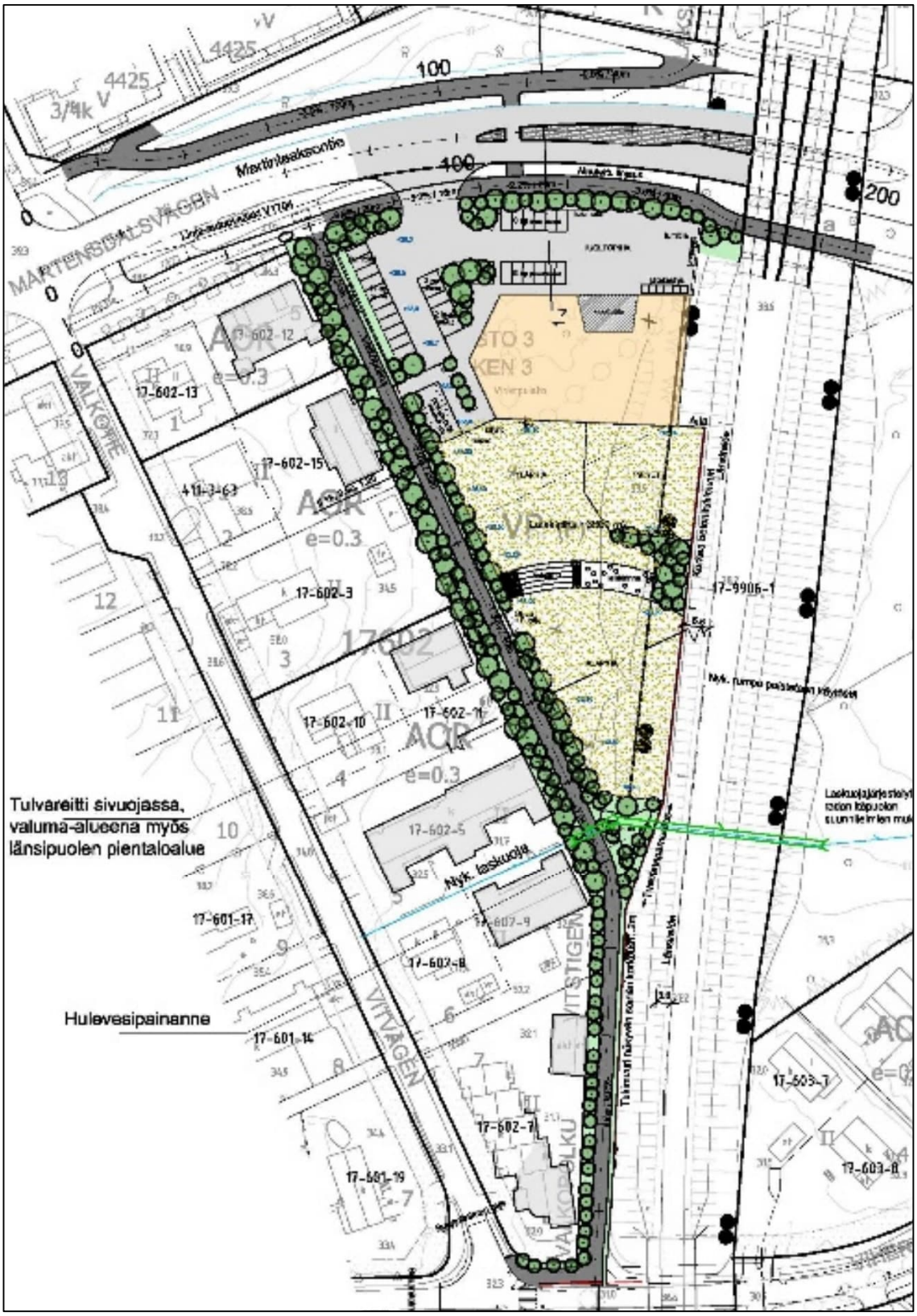
Ehdotus osoittautui haastavaksi Martinlaaksontien ylityksen kohdalla pyörätien kaltevuuksien vuoksi. Samoin kunnallistekniikan rakentaminen ja sen kaltevuuksien toteuttaminen osoittautui haastavaksi.



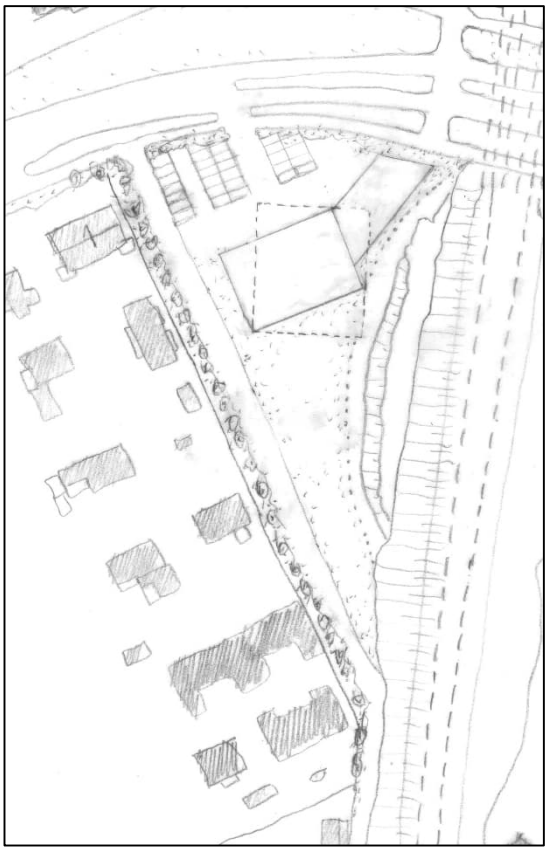
Asemapiirros vaihtoehto 1, Liikenneselvitys A-Insinöörit 2023.

Tielinjaus vaihtoehto 2: jalankulku- ja pyöräilyreitti tontin länsireunalla.
Vaikka reitti Martinlaakson asemalta Myyrmäen asemalle ei ole suoraviivainen, linjaus luo hyvän yhteyden ja mahdollistaa kunnallistekniikan siirtämisen kadun alle. Tämä linjaus helpottaa myös tontin pihan huoltoa.

Linjaus mahdollistaa vain kapean puistokaistaleen säilyttämisen pientalotonttien reunalla, mutta toisaalta tontin piha-alue voidaan suunnitella omana kokonaisuutenaan.



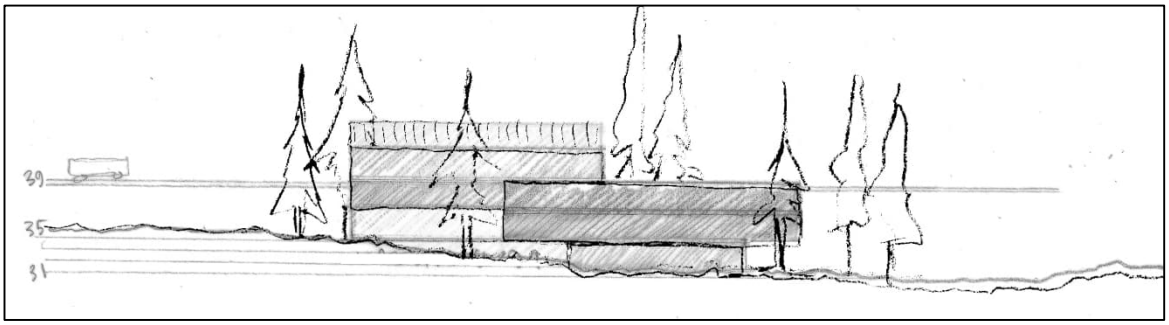
Asemapiirros vaihtoehto 2, Liikenneselvitys A-Insinöörit 2023.



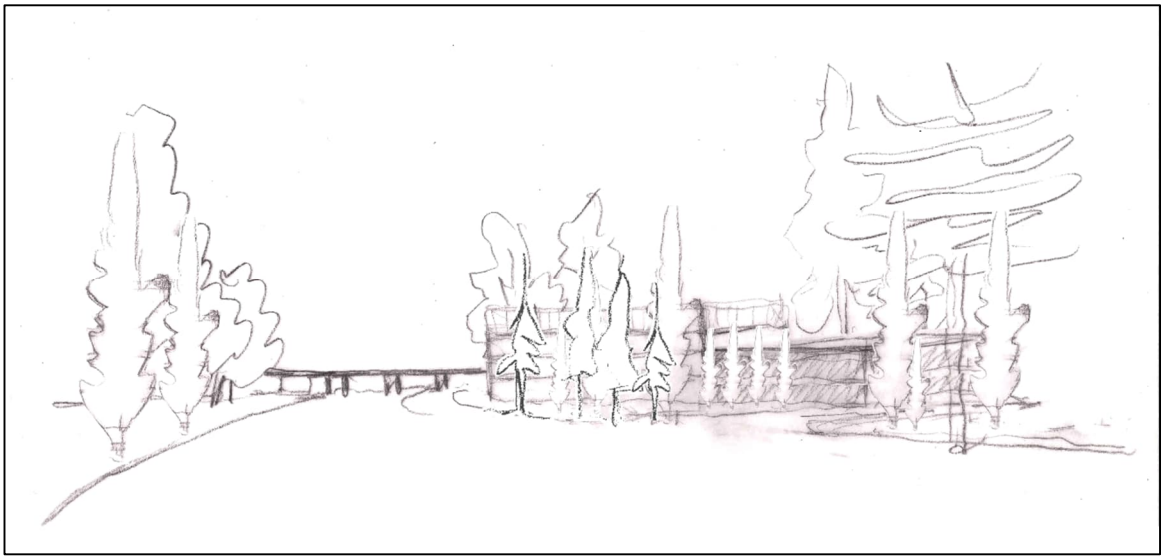
Vaihtoehto A2 + T2
Tontti on jaettu palvelurakennusten korttelialueeseen ja katualueeseen. Tontin läpi kulkee jalankulkureitti pohjoisesta etelään. Pientalotonttien ja katualueen välissä on istutettu suojavyökyke.

Päärakennus on sijoitettu 30 metrin päähän Martinlaaksontiestä ja vähintään 25 metriä pientaloista. Rakennus on yksikerroksinen pientalojen suuntaisesti. Ylemmät kerrokset ovat eri kulmassa kuin maakerros. Ylemmät kerrokset muodostavat katoksen sisäänkäyntien kohdalla. Tienpuoleinen siipi on 3-4-kerrosta.

Ratapenkereen vastapenger on jätetty paikoilleen ja kaikki rakentaminen sijoitettu vähintään 5 metrin päähän vastapenkereestä. Ratkaisu, jossa vastapenkereeseen ei kosketa, mahdollistaa muun palvelurakennuksen, mutta ei päiväkotia, sillä leikkipihan alue jää liian pieneksi.



Leikkaus itään. Näkymä pientaloalueelta radalle päin.

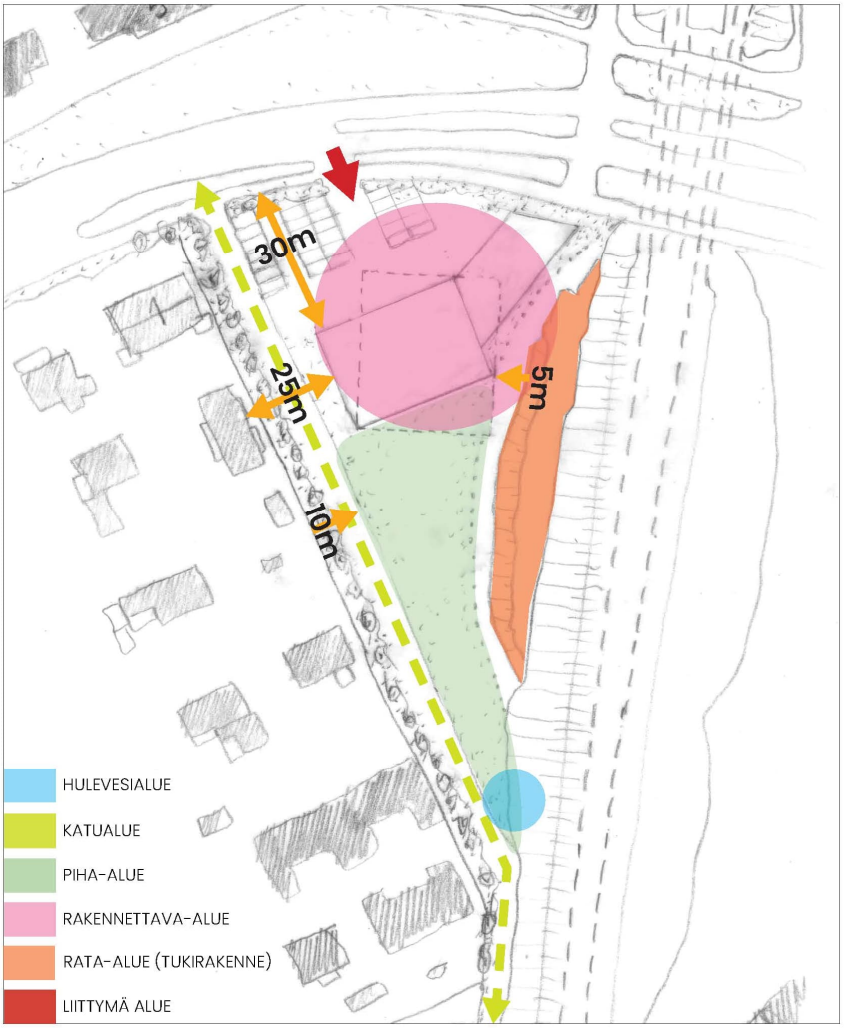


Näkymä Martinlaaksontieltä ratasillalle.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavan ratkaisuksi päätettiin valita vaihtoehto A2 + T2. Tämä ratkaisu mahdollistaa 6-ryhmäisen päiväkodin sekä muun palvelurakennuksen toteuttamisen. Ja uusi katualue lisää tontin saavutettavuutta ja on huollon kannalta toimivin. Ratkaisu on myös kaavataloudellisesti edullisin.

Kaavaa varten tehdyt selvitykset asettavat tietyt reunaehdot ratkaisulle:



- Pientalotonttien ja jalankulku- ja pyöräilyreitin väliin tarvitaan vähintään 5 metrin suoja-vyöhyke.
- Korkoerojen vuoksi kadun ja palvelutontin väliin tarvitaan tukimuuri.
- Rakennuksen tulee sijoittua tontin pohjoisosaan, jossa maa on normaalisti rakennettavissa.
- Herkkien toimintojen rakennuksen tulee olla vähintään 30 metriä Martinlaaksontien reunasta. Muu palvelurakennus voi sijoittua Martinlaaksontien varteen.
- Rakennuksen ylimpien kerroksien tulee olla vähintään 25 metriä pientaloista.
- Herkkien toimintojen rakennusta varten rata-alueen vastapenger on poistettava ja rata vahvistettava, jotta saadaan tarpeeksi suuri tontti käyttöön. Jotta päiväkodille saadaan mahdollisimman suuri piha-alue, tulee myös ratapenger ottaa käyttöön.
- Tontin sekä naapuruston hulevedet ohjataan tontineteläosassa sijaitsevaan hulevesialtaaseen ja ratarummun läpi.

Asemapiirros MaanLumo 2023

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan nykyinen puistoalue VP(P) yleistenrakennusten korttelialueeksi Y ja tontin länsireuna varataan katualueeksi yhdistetylle jalankulku- ja pyöräilytielle, Valkopolulle.

4.1.1 Mitoitus

- Yleistenkortteleiden alue Y 7 571m^2
- Katu-alue 2 284m^2
- Istutettava alue 2 715m^2
- Rakennusoikeus on 3 500 k-m^2
- Tehokkuusluku e = 0,46
- Autopaikkoja tontille saa toteuttaa enintään 28 kpl
- Pyöräpaikkoja tulee toteuttaa käyttötarkoitukseen tarvittava määrä

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavassa annetaan resurssiviisautta koskevia määräyksiä. Rakennusratkaisujen tulee olla aikaa kestäviä, ja niistä tulee esittää ilmastoselvitykset rakennusluvan yhteydessä. Selvityksen tulee sisältää tontin muokkaus ja muu piharakentaminen. Alueella olevaa tai sieltä poistettavaa pintamaata ja maamassoja on pyrittävä hyödyntämään piha-alueen täytöissä ja kumpareissa. Energiaratkaisujen valinnassa tulee hyödyntää elinkaarilaskentaa sekä hiilijalanjälkilaskentaa. Alueen rakentamisessa tulee varautua uusiutuvan energian hyödyntämiseen. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria.

Kaava toteuttaa Viherrakenteen kehityskuva VIVAn mukaisia tavoitteita. Kaavan ratkaisuilla pyritään kytkeytyneeseen viherrakenteeseen: kaava tukee viheralueverkoston rakennetta sekä viheryhteyksiä kaupunginosapuistoihin, Viherpuistoon ja Jokiuomapuistoon. Lisäksi kaavassa on esitetty Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohje SAAVUn mukaiset riittävät viheralueet, ja ne ovat hyvin saavutettavia.

Kaavassa on osoitettu noin 28 % maa-alueesta istutettavaksi alueeksi. Lisäksi määrätään, että näkyvät kattopinnat, varastot ja erilliset katokset on tehtävä kasvikattoisina. Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku 1,0 ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaavan mukaiset rakennukset noudattavat ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa. Martinlaaksotien toisella puolella on 6–8-kerroksisia kerrostaloja ja tontin länsireunan varrella 1–2-kerroksisia pientaloja. Kaavan sallima rakennusmassa on korkeimmillaan 4-kerrosta Martinlaaksontien varrella ja madaltuu pientalojen suuntaan. Rakennusten ylimpien kerroksien on oltava vähintään 25 metriä pientaloista. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua koskevia määräyksiä.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

Y, korttelialue korttelissa 17600

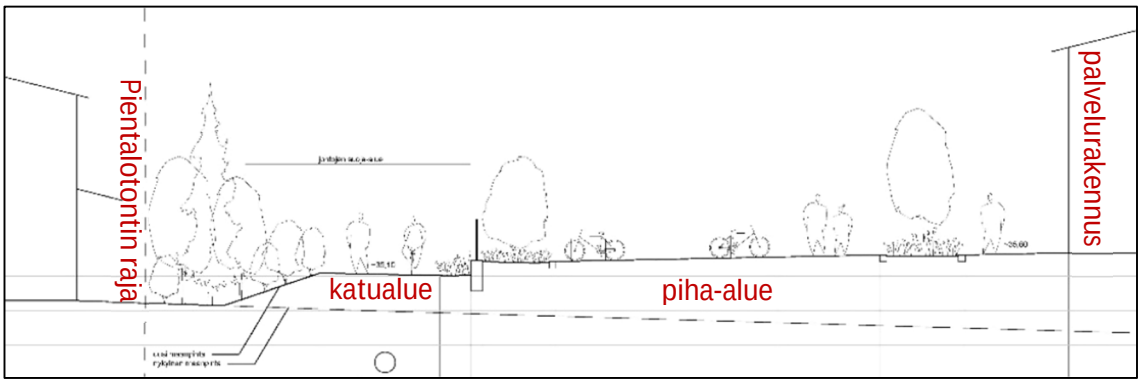
Alueella ei saa tehdä kaivauksia ilman rata-alueen tuentaa. Tontti tulee rajata ratapenkereestä tukimuurilla. Muurin tulee olla osa rakennusta ja sen arkkitehtuuria. Piha-alueella tukimuuri tulee rakentaa osaksi pihatoimintoja. Tontti tulee rajata myös Martinlaaksontien ja Valkopolun katualueesta tukimuurilla. Tukimuurin tulee olla osa pihasuunnitelmaa ja sen molemmin puolin on oltava istutusalue. Istutusalueilla tulee olla monipuolista kasvillisuutta, kuten erilaisia pensas- ja puulajeja. Yleisesti lähtökohtana on, että rakennukset ja piha tulee sovittaa tontin kaltevaan maastoon.

Korttelin tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus. Korttelin rakennuksien ja niiden katujulkisivujen tulee kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan istua asuinalueen ympäristöön. Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta, kestävää ja toteutuksen korkeatasoista. Rakennusmateriaalien tulee olla pitkäikäistä, helposti huollettavia, kestäviä ja kierrätettäviä. Tästä on esitettävä perustelut rakennusluvan yhteydessä.

4.3.2 Muut alueet

Valkopolun katualue
Kaava-alueen läpi pohjoisesta Martinlaaksontieltä etelään Vihertielle rakennetaan 3,5 metriä leveä jalankulku- ja pyöräilytie. Valkopolulta on järjestettävä huoltoyhteys Y-korttelin pihalle. Katu-alueella sallitaan huoltoajo vain Y-korttelin pihan huoltoa varten.

Valkopolun katualueen ja pientalotonttien väliin on istutettava viiden metrin kasvillisuusvyöhyke näkösuojaksi. Vyöhykkeellä tulee olla monipuolista kasvillisuutta ja erilaisia pensas- ja puulajeja. Valkopolun katualueen itäreunalla, Y-korttelin puolella on neljän metrin istutusvyöhyke, johon tukimuuri sijoitetaan.



Leikkaus tontin läpi itä-länsisuunnassa, MaanLumo 2023: Pientalotontin, jalkakäytävän ja päärakennuksen suhde.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Hanke on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja väestön rakenteeseen

Kaavan laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon, palveluihin ja ilmastoon ovat vähäisiä, ja ne on tutkittu yleiskaavassa.

Yhdyskuntarakenne
Kaava-alue on maakuntakaavassa rataan tukeutuva pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke ja yleiskaavassa tehokkaasti rakennettavaa kaupunkikeskustan aluetta. Kaavamuutos toteuttaa kestävän kehityksen periaatteita ja vastaa kasvavan kaupungin tarpeeseen löytää tontteja joukkoliikennevyöhykkeiltä ja palveluiden läheisyydestä.

Kaavamuutos täydentää Martinlaakson asemanseudun kaupunkirakennetta ja yhdistää tontin keskustaan. Ratkaisu edistää asuinalueen täydennysrakentamista ja luo tiivistä ja tehokasta, kaupunkirakennetta, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden periaatteita.

Alue sijoittuu kävelyetäisyyden, noin 150 metrin, päähän Martinlaakson juna-asemasta ja bussiterminaalista. Uusi Valkopolun jatke Martinlaaksontieltä Vihertielle entisestään parantaa käveltävyyttä, erityisesti viheryhteytenä vieressä oleville laajoille puistoalueille.

Martinlaakson liikenneväylien (pohjois–eteläsuuntainen junarata ja itä–länsisuuntainen Martinlaaksontie) halkoma yhdyskuntarakenne tasapainottuu, kun alueet nivoutuvat aiempaa paremmin yhteen. Kaavamuutosehdotus luo edellytyksiä Martinlaakson sisäisten alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.

Kaupunkikuva
Uusi rakentaminen parantaa alueen kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna. Korttelin mittakaava on sovitettu Martinlaakson keskustarakenteeseen ja siinä on otettu huomioon kaupunkikeskusta-alueen kehityssuunta kohti tiivistyvää kaupunkirakennetta. Rakennus myös erottuu edukseen laajemmassa kaupunkikuvassa ja kohentaa keskeisellä paikalla Martinlaakson yleisilmettä. Rakentaminen on sovitettu Valkopolun pientaloalueeseen sijoittamalla rakennus mahdollisimman etäälle pientaloista ja madaltamalla rakennuksen korkeutta pientaloihin päin. Tonttia ympyröivät neljän metrin istutusalueet, jotka mahdollistavat vehreät katunäkymät ja viihtyisän kaupunkiympäristön.

Virkistys
Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohjeen (SAAVU) mukaan yleiskaavan kaupunkikeskustan C-alueella, jolla tontti sijaitsee, tulee olla vähintään 100 m^2 kaupunkivihreää enintään 150 m etäisyydellä, vähintään 0,5 ha pientä virkistysaluetta enintään 400 m päässä, vähintään 6 ha isoa virkistysaluetta enintään 800 m päässä ja vähintään 18 ha laajaa virkistysaluekokonaisuutta enintään 1 km päässä. Kaikki ohjeen vaatimukset täyttyvät Martinlaakson kaupunkikeskustan alueella. Alueella on poikkeuksellisen hyvät virkistymismahdollisuudet, joten hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Palvelut ja työpaikat
Uusi Y-tontti on erittäin tarpeellinen Martinlaakson palveluiden turvaamisen kannalta. Y-tonttien kaavoitus myös luo työpaikkoja.

Rata
Käytössä olevien pohjatutkimustietojen ja laskelmien perusteella tontin piha voidaan rakentaa suunnitellusti vaarantamatta radan kokonaisstabiliteettia. Nykyisten tietojen perusteella vuonna 1971–1975 rakennettu vastapenger sekä ratapenkereen massanvaihto on ulotettu syrjäyttämään ratapenkereen kohdan heikomman savikerroksen. Pohjatutkimuksissa ei havaittu radan länsipuolella ratapenkereen juurella pehmeitä maakerroksia, jotka voisivat vaikuttaa radan kokonaisstabiliteettiin.

Tontin pihan laajentaminen lähelle ratapenkerettä edellyttää kuitenkin ratapenkereen leikkaamista ja tukimuurin rakentamista. Tukimuurin rakentaminen taas edellyttää laajalla alueella ratapenkereen työnaikaista tuentaa. Jatkosuunnittelussa suositellaan lisää tutkimuksia radan massanvaihdon toteutuksen selvittämiseksi ja rakennustyön aikaisten tukiseinien suunnittelua varten.

Liikenne
Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Martinlaakson juna- ja bussiasemista. Yhteydet Myyrmäen keskustaan, Hämeenlinnanväylälle ja Kehä III:lle ovat sujuvat ja liikenneverkon kapasiteetti kestää tehokkaan rakentamisen ja käyttäjämäärän lisäyksen.

Tontti sijoittuu nykyisen paikallisen kokoojakadun Martinlaaksontien varteen, jossa on kohtalaisesti liikennettä. Katupoikkileikkauksella ja liittymäratkaisuilla on pyritty vaikuttamaan rauhoittavasti ajonopeuksiin. Tonttiliittymä Martinlaaksontielle ja tontin huoltoliikenteelle osoitettu piha-alue on mitoitettu 12 metrin pituiselle kuorma-autolle. Tonttiliittymä ei edellytä erillistä kääntymiskaistaa Martinlaaksontielle.

Kävely ja pyöräily ovat pääasiassa alueelle suuntautuvaa asiointi- ja työmatkaliikennettä sekä läpiajoliikennettä. Kävelyn ja pyöräilyn väylillä pituuskaltevuusvaatimuksena on pidetty esteettömyyden perustasoa, sillä alueella on jyrkkiä pinnanmuotoja, joiden takia Valkopolun pituuskaltevuudet kasvavat seitsemään prosenttiin.

Tontin kohdalle sijoitetaan uusi suojatie Martinlaaksontien yli. Suojatien paikkaa määrittävät ratasillan läheisyys (riittävät näkemät), kadun varressa oleva linja-autopysäkki sekä etäisyydet lähimpien katuliittymien suojateihin.

Kunnallistekniikka ja vesihuolto
Suunnittelualueella ei ole nykyisiä kaukolämpö-, sähkö- ja telekaapeleita. Nykyiset jätevesiviemärit ja vesijohdot poistetaan käytöstä. Nykyinen puistoalueelle maastoon katujen hulevedet purkava puolirumpu korvataan uudella hulevesiviemärillä. Uudet jätevesiviemärit, hulevesiviemärit ja vesijohtolinjat rakennetaan Valkopolun katualueen alle. Uusiin linjoihin liitetään myös nykyisten Valkopolun itäreunassa olevien pientalotonttien tonttihaarat.

Jätevesiviemäri liittyy nykyiseen tai tulevaan viemäriverkkoon Ruskokujan ja Vihertien liittymässä. Jätevedet ohjataan Ruskokujan päässä olevaan nykyiseen jätevedenpumppaamoon. Pumppaamon tulevan uuden jätevesimäärän mitoitusvirtaama on 42 l/s, mikä edellyttää pumppaamon pumppujen uusimista (nykyinen mitoitusvirtaama n. 135 l/s). Uusien vesien johtaminen pumppaamoon ei edellytä lähtevän paineviemärilinjan koon kasvattamista. Vesijohto liittyy nykyiseen tai tulevaan vesijohtoverkkoon Louhelantien ja Vihertien liittymässä. Ennen rakennussuunnittelua tulee nykyisen vesijohdon laen korkeus liitospisteestä varmistaa koekuopalla. Johtosiirtojen yhteydessä nykyinen Ruskokujan jätevesiviemäri 300 B ja vesijohto 200 SG poistetaan käytöstä. Vesijohto korvataan uudella samankokoisella johdolla, joka tulee uuden jätevesiviemärin viereen. Uusi Martinlaaksontieltä tuleva jätevesiviemäri 400 B korvaa nykyisen Ruskokujan jätevesiviemärin ja tonttiviemärit liitetään siihen.

Uusina johtojen tonttirasitteina tulevat tontin pohjoisreunaan uudet 160 PE PN10 vesijohto ja 315 PVC SN8 jätevesiviemäri, jotka korvaavat poistuvat yhteydet. Tontin vesijohto- ja jätevesiviemäriliitokset tehdään edellä mainittuihin rasitteeksi tuleviin linjoihin. Tontin hulevesiviemäriliitos tehdään Valkopolulle tai suoraan tontin eteläpäässä Valkopolun alueella sijaitsevaan hulevesipainanteeseen.

Nykyinen ratarumpu poistetaan käytöstä ja korvataan uudella rummulla, johon Valkopolun hulevesiviemäri liitetään viivytyspainanteen kautta. Hulevesiviemärin päähän ratarummun yhteyteen rakennetaan hulevesipainanne (noin 40–60 m^3 hulevesiallas), joka muodostavaa yhtenäisen kokonaisuuden ympäröivän viheralueen kanssa. Painanteen lopullinen muodonanto tehdään katu- ja rakennussuunnittelun yhteydessä.

Hulevedet ohjataan altaasta ratarumpuun sen pohjaan sijoitetun pienen hulevesirummun kautta. Altaan rumpu on osa viivytysrakennetta, joten se jää kaupungin kunnossapidettäväksi. Tulvatilanteiden varalta altaasta rakennetaan ylivuotoreitti rumpuun. Radan itäpuolelle rakennetaan puistoalueelle lyhyt laskuoja, jolla rumpu liitetään nykyiseen ojaan.

Nykyiset hulevesiviemäri ja ratarumpu säilytetään siihen asti, että uudet yhteydet on rakennettu. Nykyiset hulevesiviemäri ja ratarumpu puretaan viimeistään rakennuksen rakentamisen edellyttämän pinnantasausmuutoksen ja rataluiskan leikkaamisen/uuden tukimuurin toteutuessa.

Taloudelliset vaikutukset
A-insinöörit on laskenut suunnittelukohteen kustannukset IHKU-kustannuslaskentaohjelmistolla. Karkea kokonaishinta on 4.5 M€, yhteenveto kustannusarviosta on esitetty alla. Kustannukset tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

- Radan tuenta 610 000 €.
- Tontin esirakentaminen 370 000 €.
- Jatkosuunnittelussa sovittava, miltä osin radan tuentakustannus ja muurit ovat tontin esirakentamisen ja miltä osin katurakentamisen kustannuksia.
- Kunnallistekniikansiirto 1 550 000 €, josta Vantaan osuus 624 000 €.
- Jkpp: n rakentaminen 2 900 000 €.
- Tontin rakentamisen edellyttämien tukimuurien kustannukset on lisätty osittain Valkopolun toteutuskustannuksiin, sillä muurin eteläosa jää yleiselle alueelle ja tarvitaan tukemaan myös Valkopolkua. Palvelurakennuksen toteuttamiseksi tarvittavan pinnantasauksen muokkauksen sekä tukimuurin ja radan tuennan kustannus on n. 827 000 €, jota ei ole sisällytetty yleisten alueiden kustannusarvioon.
- Viherrakenteet (istutukset) 85 000 €.

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavana melulähteenä on lentomelu, mikä huomioidaan rakennuksen ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena 35 dB. Tie- tai rataliikenteestä ei aiheudu merkittäviä häiriöitä.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavamuutosalue on kauttaaltaan lehtoa. Haastavien korkeusasemien vuoksi suurella osalla suunnittelualuetta pinnantasausta nostetaan ja alueelle tehdään täyttöjä, minkä vuoksi nykyistä kasvillisuutta ei voida säilyttää. Kaavamuutosehdotuksen mukaisten toimien aiheuttama luonnonympäristön määrän väheneminen on täten paikallisesti suuri. Lehtoluontotyyppien luonnontila on kuitenkin jo nykytilassa heikentynyt ja häviävä luonnonympäristö on eristynyt eikä sen häviäminen vaikuta merkittävästi muiden luonnonympäristöjen kytkeytyneisyyteen.

Kasvillisuutta voidaan todennäköisesti säilyttää alueen länsi- ja eteläreunassa, mikäli se kaivantojen ja täyttöjen myötä on mahdollista. Kaavassa on osoitettu 28 % maa-alueesta istutettavaksi alueeksi ja kaavassa määrätyllä vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Näillä viherpeitettä lisäävillä toimilla voidaan lieventää luonnonympäristön määrän vähenemisen aiheuttamia haitallisia vaikutuksia, mutta ne eivät laadullisesti ja luonnon monimuotoisuuden kannalta korvaa häviävää luonnonympäristöä.

Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous
Alueelle suunniteltu rakennus pihajärjestelyineen kasvattaa merkittävästi pintavaluntaa alueen nykytilasta ja hulevesien viivyttäminen tontilla (1 m3 / 100 m2 läpäisemätöntä pintaa) vaikuttaa merkittävästi tulvimisen ehkäisemiseen.

Tontin toteuttaminen saattaa vaatia nykyisen puolirummun uudelleen linjaamista sekä radan alittavan rummun siirtoa. Hulevesien pintavaluntasuunnat eivät merkittävästi muutu nykytilanteesta, kun tontin ja katualueiden hulevesiä ohjataan uuden rummun ja laskuojan kautta nykyiseen laskuojaan radan itäpuolella.

Martinlaaksontieltä alueelle tulevan hulevesiviemärin pituus kasvaa, mutta pituuskaltevuuksien ollessa erinomaisia, viemäriverkon kuormitus ei kasva merkittävästi. Tontin hulevedet johdetaan rakentamisen jälkeen tonttiviivytyksen kautta Valkopolun hulevesiviemäriin tai suoraan tontin eteläpäässä Valkopolun alueella sijaitsevaan hulevesipainanteeseen. Tulvareitti ohjaa vedet Valkopolulta viivytysaltaan kohdalta ratarumpuun. Ratarummun halkaisija on 800–1000 mm ja ratarumpu on mitoitettu harvinaisemmille sadetapahtumille (1/100a tai 1/250a) kuin Vantaan tulvamitoitus, joten ratarummun kapasiteetti on riittävä. Ratarummun tukkeutuessa vedet ohjautuvat Valkopolkua pitkin Vihertielle ja edelleen Viherpuistoon.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Kaavamuutosehdotuksen ilmastovaikutukset ovat sekä kielteisiä että myönteisiä. Kaavamuutoksella ja sen toteutumisella on pysyviä ja väliaikaisia ilmastovaikutuksia. Merkittävyydeltään suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset: yhdyskuntarakenteen muutokset ja liikennejärjestelmän muutokset (esimerkiksi infrastruktuurin rakentaminen). Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset.

Ilmastovaikutusten kannalta on myönteistä, että asuntoalueille ja niiden läheisyyteen suunnitellaan sijoitettavaksi tarpeellisia palveluita ja palvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyörällä parannetaan. Kaavamuutos tukeutuu tehokkaaseen joukkoliikenneyhteyteen tuoden palvelut kestävällä tavalla saavutettavaksi ja vähentää erityisesti henkilöautoilun tarvetta. Pääasiallisesti kaavamuutoksen ratkaisu on ilmastotavoitteita edistävä, koska se pyrkii tehokkaaseen maankäyttöön ja edistää toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta tuoden palvelut kestävällä tavalla saavutettavaksi.

Koska kaavamuutos pohjautuu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, voidaan ratkaisun arvioida parantavan energiatehokkuutta ja siten edistävän ilmastotavoitteiden saavuttamista. Kaavamuutoksessa annetaan määräyksiä vähäpäästöisen ja uusiutuvan energian käytöstä ja vaaditaan energiatehokasta rakentamista. Kasvun keskittyessä jo rakennetuille alueille turvataan viherrakenteen hiilinieluja ja vähennetään painetta laajentaa asutusta muualla Vantaalla viherrakenteeseen. Kaava-alueella hiilinielut ja -varastot kuitenkin vähentyvät.

Kaavamuutoksen vaikutukset hiilinieluihin ovat suurehkot, koska maankäytön muutos metsästä tieksi ja rakennetuksi maapohjaksi on käytännössä pysyvää maankäyttöä ja lasketaan kasvihuonekaasuinventaariossa ’metsäkatona’, joka on verrattavissa kasvihuonekaasupäästöön. Kaavamuutoksessa pyritään minimoimaan vaikutuksia hiilinieluihin säästämällä luontoa, lisäämällä ja kehittämällä viheralueita ja kaupunkivihreää. Vihertehokkuusmääräyksen avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä.

Kaavamuutos lisää rakentamista alueella, mikä lisää luonnonvarojen käyttöä ja aiheuttaa kasvihuonekaasupäästöjä. Kaavan toteutuminen aiheuttaa merkittävää rakentamista, joka aiheuttaa lyhytaikaisia päästöjä. Kaavamuutoksen toteutuminen aiheuttaa myös hankkeen koko elinkaarelle jakautuvia kumulatiivisia päästöjä (mm. energian käyttö ja tuotanto sekä liikenne).

Kaavamuutoksessa edistetään rakentamisessa kierrätysmateriaalien käyttöä ja rakennusmateriaalien kierrätettävyyttä. Näistä on laadittu kaavamääräyksiä, joissa velvoitetaan muun muassa, että alueen rakentamisessa syntyviä maa- ja kiviaineksia hyödynnetään tonttien rakentamisessa ja puiden käsittely sekä käyttöönotto tapahtuu tontilla.

Infrarakentamisen ilmastovaikutuksia ja päästöjä on arvioitu konsulttityönä Ihku-määrälaskelmien pohjalta (A-Insinöörit 2023). Päästöt on jaoteltu materiaaleihin 337,9 hiilidioksidiekvivalenttia (t CO2e), kuljetuksiin 120,9 (t CO2e) ja töihin 134,9 (t CO2e). Yhteensä päästöt ovat 593,7 (t CO2e). Luku on tyypillinen vastaavissa infrarakentamisen kohteissa.

Laskelma on ’business as usual’ BAU-laskelma, jossa ei ole huomioitu vähäpäästöisiä ratkaisuja tai kierrätysmateriaalien käyttöä. Päästöjä voidaan pienentää käyttämällä vähäpäästöisiä ratkaisuja (syvästabiloinnin uusiosideaineet, vähäpäästöinen betoni, luonnonkiven alkuperä, uusiomateriaalien käyttö kiviaineksen korvaajana) ja lyhentämällä kuljetusmatkoja. Vähäpäästöisillä ratkaisuilla on mahdollista pienentää päästöjä arviolta 30 %.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Martinlaaksontien ja Vihertien yhdistävä *Valkopolku* on alun perin nimetty vuoden 1975 asemakaavassa, mutta katu on jäänyt rakentamatta. Nimi on valittu uudestaan nyt rakennettavalle kadulle nimistöryhmässä 22.10.2025.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen ja hanke on saanut rakennusluvan. Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla (MRL 133 §).

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaavan valmisteluun ovat osallistuneet:

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Timo Kallaluoto	aluearkkitehti
	Annakaisa Haanpää	arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Marko Hoffren	kaavatekninen koordinaattori
	Kimmo Kangas	kaavatekninen koordinaattori
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Vesihuollon suunnittelu:	Elina Kettunen	suunnitteluinsinööri
Liikennesuunnittelu:	Teemu Vihervaara	alueinsinööri
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Mikael Ström	lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jarmo Honkanen	ympäristösuunnittelija
Toimitilajohto:	Merja Ryytty	hankekehitysarkkitehti
Yhteiset palvelut:	Satu Turunen	palveluverkkoasiantuntija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä tammikuuta 2026

Annakaisa Haanpää
asemakaava-arkkitehti

Timo Kallaluoto
aluearkkitehti

7.ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	27.8.2025
Kaavan nimi	002414 Martinlaakso 17 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	7.6.2021
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002414
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,9855	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,9855

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	**0,9855**	**100,00**	**3500**	**0,36**	**0,0000**	**3500**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,7571	76,8	3500	0,46	0,7571	3500
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,8118	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,2284	23,2	0	0,00	0,0547	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

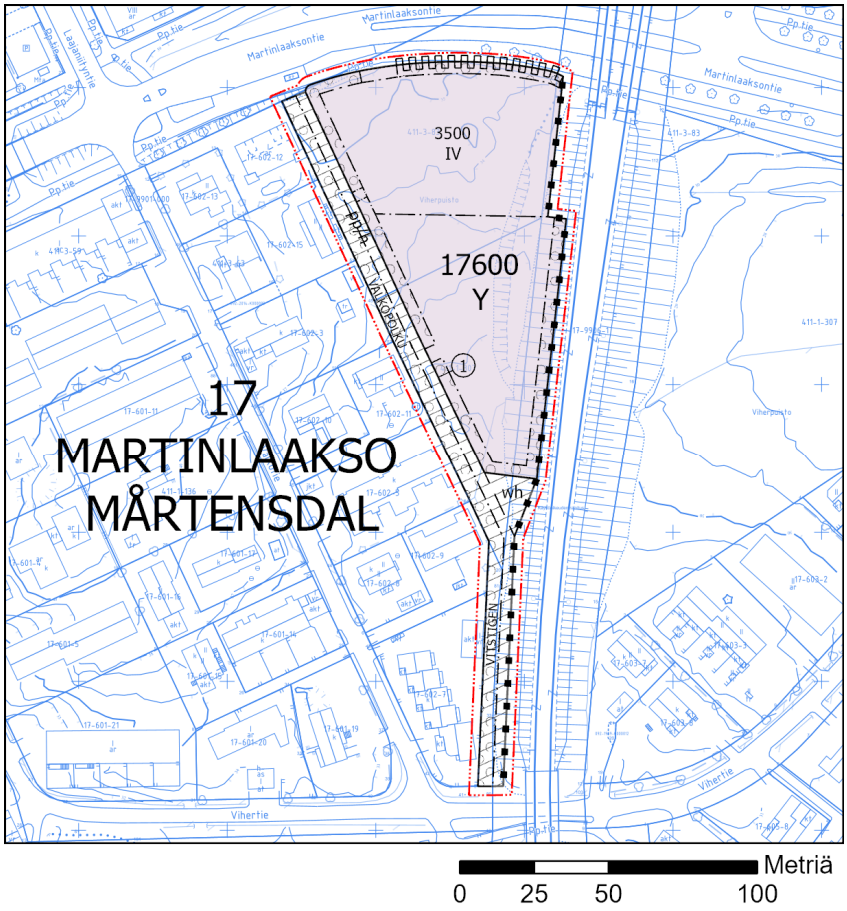
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

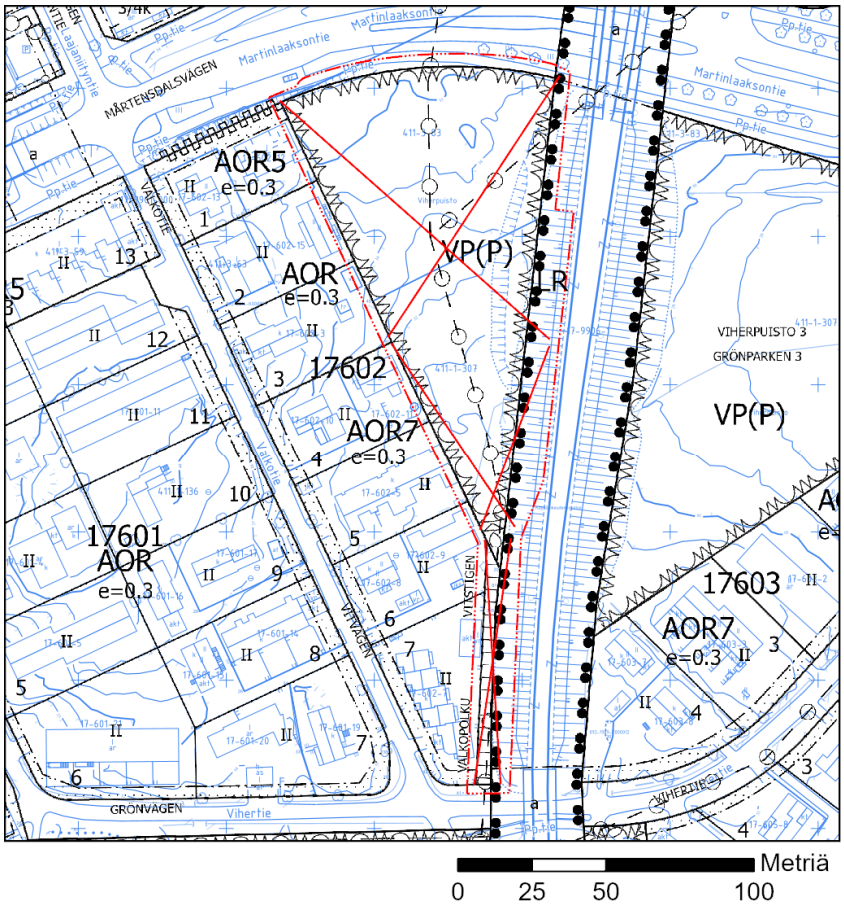
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,9855**	**100,00**	**3500**	**0,36**	**0,0000**	**3500**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,7571	76,8	3500	0,46	0,7571	3500
Y	0,7571	100,0	3500	0,46	0,7571	3500
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,8118	0
VP	0,0000	0,0	0		-0,8118	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,2284	23,2	0	0,00	0,0547	0
Kadut	0,0000	0,0	0		-0,0126	0
Kev.liik.kadut (jk/pp)	0,2284	100,0	0	0,00	0,1951	0
LR	0,0000	0,0	0		-0,1278	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET





Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	1/4
002414	19.1.2026	

Vantaan kaupunki

MARTINLAAKSONTIE 26

Kaupunginosa 17, Martinlaakso

Asemakaavan muutos
Kortteli 17600 sekä katualuetta.

Tonttijako
Kortteli 17600.

1:2000

Vanda stad

MÅRTENSDALSVÄGEN 26

Stadsdel 17, Mårtensdal

Ändring av detaljplanen
Kvarter 17600 samt gatuområde.

Tomtindelning
Kvarter 17600.

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.**
	Kaupunkikuva	**Stadsbild**
	Korttelin tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus.	Kvarteret ska bilda en trivsam och grönskande helhet.
	Korttelin rakennuksien ja niiden katujulkisivujen tulee kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan istua asuinalueen ympäristöön.	Kvarterets byggnader och deras gatufasader ska med avseende på stadsbilden och arkitekturen passa in i bostadsområdets miljö.
	Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja kestävää, ja toteutuksen korkeatasoista.	Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara högklassigt och hållbart och utförandet ska hålla hög kvalitet.
	Rakennukset ja piha tulee sovittaa tontin kaltevaan maastoon.	Byggnaderna och gården ska anpassas till tomtens lutande terräng.
	Arkkitehtuuri	**Arkitektur**
	Rakennuksen massan tulee olla rikottu pienempiin osiin. Yhtenäistä kolmen kerroksen tai 25 metrin julkisivumassaa ei saa rakentaa.	Byggnadens massa ska vara uppdelad i mindre delar. En sammanhängande fasadmassa på tre våningar eller 25 meter får inte byggas.
	Rakennuksen ylimpien kerroksien julkisivumassan tulee olla vähintään 25 metriä vastapäisten pientalojen julkisivuista.	Byggnadens fasadmassa på de översta våningarna ska ligga på minst 25 meters avstånd från småhusens fasader på motsatta sidan.
	Rakennuksilla ja niiden välisillä rakenteilla on muodostettava korttelille melutasoltaan ohjearvon mukainen suojattu piha-alue. Mahdolliset piharakennukset ja meluaidat tulee toteuttaa osana rakennusten arkkitehtuuria.	Med byggnader och mellanliggande konstruktioner ska ett till sin bullernivå skyddat gårdsområde bildas för kvarteret. Eventuella gårdsbyggnader och bullerstaket ska uppföras som en del av byggnadernas arkitektur.
	Päiväkotirakennus tulee sijoittaa vähintään 30 metriä Martinlaaksontien reunasta.	Daghemsbyggnad ska placeras minst 30 meter från Mårtensdalsvägens vägkant.
	Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin ja niiden tulee antaa toiminnallinen näköyhteys pääkulkureiteille.	Ingångarna ska framhävas med hjälp av arkitekturen och de ska ge en funktionell visuell kontakt mot huvudrutterna.
	Rakennusmateriaali tulee olla pitkäikäistä, helposti huollettavaa, kestävää ja kierrätettävää. Tästä on esitettävä perustelut rakennusluvan yhteydessä.	Byggmaterialet ska vara beständigt, lätt att underhålla, hållbart och återvinningsbart. Om detta ska en motivering läggas fram i samband med bygglovet.
	Näkyvät kattopinnat, varastot ja erilliset katokset on tehtävä kasvikattoisina.	Synliga takytor, förråd och fristående takkonstruktioner ska förses med växttak.
	Rakennustekniikka	**Byggteknik**
	Alueella ei saa tehdä kaivauksia ilman rata-alueen tuentaa.	På området får inga schaktningar utföras utan stöd för spårområdet.
	Alueen suunnittelussa tulee huomioida pohjaveden pinnantaso ja sen hallinta.	Vid planeringen av området ska grundvattennivån och dess hantering beaktas.
	Maanalaisia rakennelmia ei suositella. Mahdollisten kellarikerroksien rakentamisen tapa ja radan tuenta tulee selvittää ja osoittaa rakennuslupa vaiheessa.	Underjordiska konstruktioner rekommenderas inte. Sättet att bygga eventuella källarvåningar och stödjandet av banan ska utredas och anges i bygglovsskedet.
	Melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden lento- ja tiemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.	Byggnader som används för bullerkänsliga verksamheter ska ha en fasad med ljudisolering mot flyg- och vägtrafikbuller på minst 35 dB.

Piha-alueiden melusuojauksen ja rakennuksen ulkokuoren äänitasoeron riittävyys tulee tarkistaa rakennuslupavaiheessa.

Rakennuksen raittiin ilman otto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle päästölähteistä ja varustaa riittävällä, tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Radan kuivatusjärjestelmät on huomioitava alueen suunnittelussa.

Sähkörataan liittyvät turvallisuusnäkökulmat on huomioitava alueen suunnittelussa.

Rakennusoikeus

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

Ulkoiluvälinevarastot ja katokset voidaan rakentaa kaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Rakentamislupahakemuksessa on osoitettava tontille rakennettavien rakennusten kokoon ja käyttöön suhteutetut riittävät tilat jätteiden keräämistä ja lajittelua sekä jätehuollon muuta järjestämistä varten.

Kiinteistömuuntamolle tulee varata tila tontilta tai rakennuksesta.

Tontille saa sijoittaa rasitteina tarvittavia yleisiä johtoja liikennöitäville alueille, mutta ei piha-alueille.

Resurssiviisaus

Rakennusratkaisut tulee olla aikaa kestäviä ja niistä tulee esittää ilmastoselvitykset rakennusluvan yhteydessä. Selvityksen tulee sisältää tontin muokkaus ja muu piharakentaminen.

Alueella olevaa tai sieltä poistettavaa pintamaata ja maamassoja on pyrittävä hyödyntämään piha-alueen täytöissä ja kumpareissa.

Alueelta kaadettavat puut tulee käsitellä ja hyödyntää tontilla ja/tai rakennuksissa.

Energiaratkaisujen valinnassa tulee hyödyntää elinkaarilaskentaa sekä hiilijalanjälkilaskentaa.

Rakennuksen on saavutettava energialuokka A.

Alueen rakentamisessa tulee varautua uusiutuvan energian hyödyntämiseen. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria.

Osa rakennusten tarvitsemasta energiasta tulee tuottaa tontilla aurinkopaneeleilla.

Liikenne

Tonttiliittymä tulee järjestää Martinlaaksontieltä.

Valkopolulta tulee järjestää huoltoreitti piha-alueelle.

Tontilla saa toteuttaa enintään 28 autopaikkaa. Saattoliikenne ja henkilökunnan autopaikat suositellaan erotettavaksi huoltoliikenteestä.

Tontilla pysäköintiin varatut alueet on erotettava katu- ja muista piha-alueista rakentein ja istutuksin.

Huoltoliikenteelle varattu alue on erotettava pysäköinnistä ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksistä rakentein ja istutuksin.

Pyöräilylle ja jalankululle tulee toteuttaa turvallinen yhteys sekä kadulta sisäänkäynneille että pysäköinnistä sisäänkäynneille.

Työntekijöiden käyttöön tarkoitettujen pyöräpaikkojen tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Ulkoalueet

Tontti tulee rajata pohjoisessa Martinlaaksontien katualueesta tukimuurilla. Tukimuurin tulee olla osa pihasuunnitelmaa ja sen molemmin puolin on oltava istutusalue. Istutusalueilla tulee olla monipuolista kasvillisuutta, kuten erilaisia pensas- ja puulajeja.

I bygglovsskedet ska man kontrollera att gårdsområdenas bullerskydd och ljudnivåskillnaden i byggnadens ytterhölje är tillräckliga.

Byggnadens friskluftsintag ska placeras på så långt avstånd från utsläppskällor som möjligt och utrustas med filtrering enligt lokalernas användningsändamål.

Banans dräneringssystem ska beaktas i planeringen av området.

Säkerhetsaspekterna i anslutning till elbanan ska beaktas i planeringen av området.

Byggrätt

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

Förråd för friluftsutrustning och takkonstruktioner kan byggas utöver den byggrätt som anvisats i planen.

Utrymmen för uppsamling och sortering av avfall och annan organisering av avfallshanteringen ska anvisas i ansökan om bygglov och de ska vara tillräckliga i förhållande till storleken på och ändamålet med de byggnader som uppförs på tomten.

Utrymme för en fastighetstransformator ska reserveras på tomten eller i byggnaden.

På tomten kan nödvändiga allmänna ledningar placeras på trafikerade områden, men inte på gårdsområden.

Resurssmarthet

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar. Utredningarna ska omfatta tomtberedning och annat byggande på gården.

Man strävar efter att utnyttja ytjord och jormassor som finns i området eller som ska avlägsnas från området för att jämna ut sänkor och upphöjningar i gårdsområdet.

Träd som fälls i området ska hanteras och utnyttjas på tomten och/eller i byggnader.

Vid valet av energilösningar ska beräkning av livcykelkostnader och koldioxidavtryck utnyttjas.

Byggnaden ska uppnå energiklass A.

Vid byggandet av området ska beredskap finnas för utnyttjande av förnybar energi. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur.

En del av den energi som byggnaderna behöver ska produceras med solpaneler på tomten.

Trafik

Tomtanslutningen ska ordnas från Mårtensdalsvägen.

En underhållsväg ska ordnas från Vitstigen till gårdsområdet.

På tomten ska högst 28 bilplatser anläggas. Det rekommenderas att avlämnings- och hämtningstrafiken och personalens bilplatser avskiljs från servicetrafiken.

De områden på tomten som reserveras för parkering ska avskiljas från gatuområden och övriga gårdsområden med hjälp av konstruktioner och planteringar.

Det område som reserverats för servicetrafik ska avskiljas från parkering och gång- och cykelförbindelser med konstruktioner och planteringar.

För cykel- och gångtrafik ska en säker förbindelse till ingångarna ordnas både från gatan och parkeringen.

Cykelplatser som är avsedda för personal ska vara väderskyddade och ramlåsbara.

Utomhusområden

Tomten ska i norr avgränsas med en stödmur från Mårtensdalsvägen. Stödmuren ska vara en del av gårdsplanering och det ska finnas planteringsområden på båda sidorna av den. I planteringsområdena ska det finnas mångsidig växtlighet med olika busk- och trädarter.

	Tontti tulee rajata idässä ratapenkereestä tukimuurilla. Muurin tulee olla osa rakennusta ja sen arkkitehtuuria. Piha-alueella tukimuuri tulee rakentaa osaksi piha- tai leikkiaktiviteetteja.	Tomten ska i öster avgränsas mot banvallen med en stödmur. Muren ska ingå i byggnaden och dess arkitektur. Inom gårdsområdet ska stödmuren integreras i gård- eller lekaktiviteter.
	Tontti tulee rajata lännessä, Valkopolun katualueesta, tukimuurilla. Tukimuurin tulee olla osa pihasuunnitelmaa ja sen edessä on oltava istutusalue molemminpuolin. Istutusalueilla tulee olla monipuolista kasvillisuutta ja erilaisia pensaslajeja.	Tomten ska i väster avgränsas från Vitstigens gatuområde med en stödmur. Stödmuren ska bilda en del av planen över gården och framför den ska det finnas ett planteringsområde på båda sidorna. I planteringsområdena ska det finnas mångsidig växtlighet och olika slags buskar.
	Tontilla olemassa olevaa metsäistä puustoa tulee jättää tontille mahdollisuuksien mukaan.	Det nuvarande skogiga trädbeståndet på tomten ska bevaras då det är möjligt.
	Valkopolun katualueen ja pientalotonttien väliin on istutettava 5 metrin kasvillisuusvyöhyke näkösuojaksi. Vyöhykkeellä tulee olla monipuolista kasvillisuutta ja erilaisia pensas- ja puulajeja.	Mellan Vitstigens gatuområde och småhustomterna ska en 5 meter bred vegetationszon planteras som insynsskydd. I zonen ska det finnas mångsidig växtlighet och olika slags buskar och träd.
	Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 1,0. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstalet 1,0. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
	Pihojen suunnittelussa tulee huomioida yhteisöllisyys ja eri-ikäisten käyttäjien tarpeet.	Vid planeringen av gårdarna ska behoven hos användare i olika åldrar och gemenskap beaktas.
	Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Pihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina, on istutettava.	Gården ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av innergården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller vistelse, ska förses med planteringar.
	Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla esirakentamisen pengerrysmaaperään soveltuen.	I gårdsområdet ska också högväxta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter så att de lämpar sig för grundberedningens terrasseringsjord.
	Ympäristöstä tontille tulevat vedet on huomioitava tontin suunnittelussa ja johdettava hallitusti eteenpäin. Tontilla tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista hulevesialtaaseen ja yleiseen hulevesijärjestelmään radan itäpuolella.	Vatten som rinner in på tomten från omgivningen ska beaktas vid planeringen av tomten och ska ledas vidare på ett kontrollerat sätt. Fördröjning av dagvatten ska ordnas på tomten innan det leds till en dagvattensbassäng och till det allmänna dagvattensystemet öster om banan.
	Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.	En plan över gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
1	**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.**
17	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
MART	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
17600	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
VALKOPOLKU	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
3500	**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.**
	Rakennettava muuri.	**En mur som ska byggas.**

Ohjeellinen hulevesialue.
Hulevesiallas tulee rakentaa radan alittavan rummun viereen. Rumpu voi sijaita tontilla tai katualueella. Jos hulevesiallasta ei toteuteta katualueella, altaan alue tulee istuttaa. Altaan on oltava vähintään 60 m³:n suuruinen, enintään 0,9 m syvä ja kaltevuudeltaan 1:2 tai loivempi. Hulevesiallas tulee suunnitella osana vehreää katuympäristöä.

Riktgivande dagvattenområde.
En dagvattenbassäng ska byggas intill trumman under banan. Trumman kan vara belägen antigen på tomten eller inom gatuområdet. Om dagvattenbassängen inte anläggs inom gatuområdet ska bassängområdet planteras. Dagvattenbassängen ska ha en volym på minst 60 m³, vara högst 0,9 m djup och ha slänter med en lutning på 1:2 eller flackare. Dagvattenbassängen ska planeras som en del av en grönskande gatumiljö.

Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.

Del av område där träd och buskar skall planteras.

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.
Huoltoajo on sallittu vain yleisten rakennusten korttelialueelle.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.
Servicekörning är tillåten endast till kvartersområdet för allmänna byggnader.

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__

Asemakaavamuutos nro 002414, Martinlaaksontie 26

Osallisuus- ja arviointisuunnitelma 18.06.2021 mielipiteiden luettelo

Suulliset mielipiteet vastaanotettiin asukastilaisuudessa 15.06.2021 sekä soittoajalla 30.08.2021. Kirjallisia mielipiteitä saatiin 13 kpl, joista yksi oli 12 asukkaan allekirjoittama. Suurin osa saaduista mielipiteistä koski useampaa alueella vireillä olevaa kaavahanketta; 002143 Martinlaaksontie 24 sekä 002447 Vihertie 44-46 ja 48. Tässä liitteessä vastataan tätä kaavahanketta 002414 Martinlaaksontie 26 koskeviin mielipiteisiin.

NRO 1
VANTAAN KAUPUNGINMUSEO
Mielipide
Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä 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.

Vastine
Kaavamuutosehdotuksessa ei ole ehdotettu merkittäviä muutoksia kulttuuriympäristöön.

NRO 2
VANTAAN ENERGIA
Mielipide
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Vastine
Huomioitu kunnallistekniikan suunnitelmassa.

NRO 3
CARUNA OY
Mielipide
Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Vastine
-

NRO 4
HSL
Mielipide
Martinlaaksontiellä on vilkas liikenne, ja sitä käyttävät useat bussilinjat. Suunnitelman mukaan päiväkodin tontin uusi liittymä tulee sijaitsemaan Martinlaaksontiellä sellaisessa kohdassa, jossa tie on sekä pienessä mäessä että mutkassa, ja joka ei siten ole optimaalinen paikka uudelle liittymälle. HSL pitää tärkeänä, että uuden liittymän suunnittelussa otetaan huomioon sekä Martinlaaksontien liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden vaatimukset.

Vastine
Liittymän paikka on tarkkaan harkittu. Liikenne- ja katusuunnitelmassa on huomioitu liikenteen sujuvuus ja turvallisuus.

NRO 5
HSY
Mielipide
Olemassa oleva vesihuolto tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Mahdollinen vesihuollon lisärakentamisen tarve on kuitenkin tutkittava huolellisesti kaavaprosessin myöhemmissä vaiheissa.

Vastine
Olemassa oleva kunnallistekniikka ja sen uudistamisen tarve on otettu huomioon vesihuollon suunnitelmissa.

NRO 6
AS OY VIHER-VALKO HALLITUS
Mielipide
Vaadimme ehdottomasti, että asumisrauhan säilyttämiseksi ja meluhaittojen vähentämiseksi suunniteltu Valkopolku kielletään kaikelta moottoriajoneuvoin tapahtuvalta liikenteeltä: autot, mopot, skootterit, mopoautot, yms. Lisäksi vaadimme, että Valkopolun vieressä taloyhtiömme rajalla olevat isot puut kaadetaan koska on ilmeistä, että puiden juuristo vaurioituu Valkopolun rakennustöiden yhteydessä aiheuttaen myöhemmin vaaraa kiinteistöille, pysäköidyille ajoneuvoille ja ihmisille. Lisäksi vaadimme, että suunnitellun Valkopolun ali kiinteistöltämme rautatiesillan alle kulkeva hulevesiputki pidetään toiminnassa, jotta hulevedet pääsevät poistumaan kiinteistöltämme suunnitellusti.

Vastine
Valkopolku on suunniteltu jalankulku- ja pyöräilytieksi. Tontin rajalla olevaa puustoa säästetään ja kaadetaan tarpeen mukaan, joka arvioidaan kadun rakennussuunnittelu ja rakentamisvaiheessa. Asemakaavamuutosalueelle tulevat hulevedet johdetaan asianmukaisesti eteenpäin.

NRO 7
YKSITYISHENKILÖ
Mielipide
Kun Martinlaaksoon rakennetaan, miten kaupunki huomioi lasten liikkumisen ja autojen pysäköintiasiat? Hyvä esimerkki on nyt Laajaniitynkuja 5:n ja Laajaniityntie 2 sekä Martinlaaksonkuja 2:n (uimahallin vieressä oleva alue). Autot pysäköi ja ajaa samoilla reiteillä kuin lasten pitäisi mennä kouluun. Laajaniitynkuja on tukossa kun rekat jonottaa työmaalle ja tukkivat ainoan reitin Laajapolun, jonka kautta lapset kulkevat Laajaniityntielle ja ns. Alepan kulmalle ja sieltä Martinlaakson polkua Martinlaakson koululle. Viime talvi tämä oli täynnä työmaakoneita ja nykyisin siitä kulkee alueen asukkaat. Lisäksi Raiviopolku (Kulkee Raiviosuonpolun ja Laajavuorenpolun välissä on nyt poikki ja työmaata. Virallisesti polku on pois käytöstä, mutta tällä hetkellä turvallisin koulureitti lapsille, koska vähiten autoja. Kaupungille olen laittanut viestiä jo talvella, edelleen varokaa lapsia kyltti puuttuu, mutta kaksi pysäköintikielto merkkiä on päällekkäin. Jatkossa tähän ja näihin uusiin kohteisiin on saatava töyssyt ja 30 km rajoitukset,jotta pienilläkin on turvallista liikkua. Eli vaatimukseni on, että kun rakennatte, huomioikaa lapsille turvalliset reitit.

Vastine
Asemakaavamuutokseen 002414 kuuluu Viherpuistoalueen tontti ja Valkopolun katualue. Kaavahankkeen liikennejärjestelyitä on selvitetty laajasti ja niiden on todettu olevan riittävät tälle hankkeelle. Autopaikkoja asemakaavoituksessa määrätään Vantaan autopaikkanormin mukaisesti. Liikennemerkkejä tai kylttejä ei ratkaista asemakaavassa.

NRO 8
YKSITYISHENKILÖ
Mielipide
Minua mietityttää erityisesti uusien hankkeiden liikennesuunnitelmat. Jo nykyisellään Vihertie ja Valkotie ovat melko tukkoisia. Vihertieltä kääntyminen Louhelantielle on monesti jo nykyisillä automäärillä ruuhkautunut, tilanne tulee vain pahenemaan mikäli asunkerrostalojen autot ohjataan samaan liittymään. Myös Valkotien ja Martinlaaksontien risteys on varsin ruuhkautunut, jonka lisäksi heikko näkyvyys ja jyrkkä nousu hankaloittavat risteyksen käyttöä. Talvisin tuossa usein näkee autoja sutimassa paikallaan. Erityisesti kuitenkin huolettaa lisääntyvä läpiajoliikenne jalankulkijoiden takia. Vihertien alkupätkälle on toki tulossa jalankulkijoille oma kävelytie, mutta Valkotieltä ja Vihertien loppupätkältä se jää puuttumaan. Valkotie tuntuu jo nykyisellään välillä melko turvattomalta: katu on todella kapea varsinkin kun kadun varrelle on pysäköity autoja. Jyrkät mäet vieläpä blokkaavat aika paljon näkyvyyttä. Tuolla tiellä vähäinenkin ylinopeus ja autojen seassa liikkuvat jalankulkijat ovat todella vaarallinen yhdistelmä. Olitte toki suunnitelleet omaa kevyen liikenteen väylää radan varteen, mutta epäilen että kovinkaan moni alueen asukkaista lähtee sitä kautta kiertämään. Toivonkin siis, että selvitätte mahdollisimman perusteellisesti miten lisärakentamisen aiheuttamat lisääntyneet liikennemäärät saataisiin vältettyä Vihertiellä ja Valkotiellä. Itse lisärakentamiseen ei siis muuten huomautettavaa, hyvä että Martinlaakso kasvaa ja kehittyy.

Vastine
Asemakaavamuutokseen 002414 kuuluu Viherpuistoalueen tontti ja Valkopolun katualue. Kaavahankkeen liikennejärjestelyitä on selvitetty laajasti ja niiden on todettu olevan riittävät tälle hankkeelle. Myös Valkotien kehitysmahdollisuuksia on tutkittu ja todettu ne rajalliseksi. Uuden Valkopolun jalankulku- ja pyöräilytien toivottaan parantavan tilannetta yhdessä Vihertien uusien jalankulkuväylien ja suojateiden kanssa.

NRO 9
YKSITYISHENKILÖ
Mielipide
Vastustan kaavaa 002414. Tänne ei todellakaan tarvitse rakentaa yhtään enempään yhtikäs mitään. Paikat on jo täynnä. Sukuni tontti on kohta täysin arvoton kun alueesta tehdään todella luotaan pois työntävä. Martinlaaksosta on nyt jo muodostunut matalamman sosioekonomisen luokan kehto. Päiväkodille ei ole mitään tarvetta kun lähiseudun asunnot on niin pieniä eikä niissä lapsiperheitä yksiöissä tai kaksioissa asu muutenkaan. Tonttina muutenkin todella omituinen valinta päiväkodille, aivan raiteissa kiinni. Ei näin.

Vastine
Tiivistäminen ja täydentäminen ratojen ja joukko-liikennevyöhykkeiden yhteyteen ovat maakuntakaavan, MAL 2023 sopimuksen ja yleiskaavan pääperiaatteita. Lisäksi alue on MAL 2023 sopimuksessa ja yleiskaavassa osoitettu kestävän kasvunvyöhykkeeksi, jonne väestöstä vähintään 85 % tulee sijoittua. Kaupunkisuunnittelun tavoitteena on luoda tiivistyvistäkin kaupunkialueista viihtyisiä. Laadukkaalla suunnittelulla, kaavamääräyksillä ja rakennusvalvonnalla pyritään takaamaan asuinalueiden viihtyvyys.

Kaupungin kehittyessä ja kasvaessa kaupunkiympäristö muuttuu. Kasvavassa kaupungissa asemanseudut tulevat muuttumaan ja tarjoamaan monimuotoista asumista ja palveluita. Kasvavissa kaupungeissa kiinteistöjen arvot nousevat. Asuntojen koko ja hallintamuoto eivät kuitenkaan ole ratkaistavissa asemakaavassa.

Lapsiperheiden määrä Martinlaaksossa on kasvanut tasaisesti viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana ja nykyään yli 41 % perheistä on lapsiperheitä. Väestöennusteen mukaan lasten ja nuorten määrä alueella tulee kasvamaan tulevaisuudessakin. Vantaan palveluverkkosuunnitelman mukaan Martinlaaksoon tarvitaan vähintään kaksi uutta päiväkotia.

Harkittavan asemakaavanmuutoksen tavoitteena on taata Martinlaakson nykyisten asukkaiden ja väestönkasvun tuoma palveluiden tarve. Vantaalla on hyvin vähän vapaata maata ja tontteja, jotka vastaisivat kooltaan palveluverkkosuunnitelman mukaista tarvetta. Esitetty tontti vastaa kooltaan palveluiden tarpeeseen erinomaisesti. Ehdotuksella haetaan valtakunnallisten tavoitteiden mukaista rakentamista, jossa palvelut ovat kävelyetäisyydellä niiden käyttäjistä. Tontti on aivan Martinlaakson keskustassa ja hyvien kulkuyhteyksien päässä.

NRO 10
YKSITYISHENKILÖ
Mielipide
Mikä on “Valkopolun katualue”? Kävely-, pyörä-, autotie? Talvikunnossapito? Millä leveydellä se saadaan mahtumaan radan viereen jos huomioidaan esiteltyä suojavyöhykettä? Miten väylä rajataan tonteista, ettei tonttien kautta tule läpikulkua Valkotielle?

“Asukkaat toivovat puiston säilyttämistä. Mielipide otetaan huomioon uudisrakennusten sijoittelussa ja rakennusmassaan madaltumisena pientaloalueen suuntaan” - nyt esitellyissä suunnitelmissa ei näin kuitenkaan ole tapahtumassa, vaan toiseksi suurinta taloa ollaan sijoittamassa radan varteen, käytännössä kiinni Valkotien pientaloalueeseen. Siirretään se idea Martinlaaksontien varteen.

Miksi päiväkodin tarvitsee olla niin korkea, että se kurottuu radan yli? Kohti juna- ja lentomelua ja yläkerroksen kuumuutta. Ja koska Vantaa on myös muualta muuttavien erityislapsiperheiden suosiossa tullee kalliiksi rakentaa hissejä ja luiskia moneen kerrokseen. On kohteliasta sijoittaa päiväkoti 30 metrin päähän tiestä jotta saadaan melusuojaa. Miten suojaatte päiväkodin tuomalta melulta (asiakkaat ja heidän vienti- ja hakuliikenteensä) Valkotien pientaloalueen?

Mitä tässä yhteydessä tarkoittaa “mahdollinen polku ratapenkereellä”? vrt Valkopolku? Miten varmistetaan, ettei ko. poluilta pääse radalle asti /tekemään ilkivaltaa?

Kuka on päättänyt, että Martinlaaksontien “kaupunkikuvaa” ylipäätään halutaan vahvistaa? Tämä on rehellinen lähiö ja saavutettavat “kaupunki”palvelut ja -näkymät ovat halukkaille lähimmillään Myyrmäessä.

Uudet rakennukset halutaan sijoittaaa vaihtelevaan kulmaan “näkymien takaamiseksi” - miten ja mitkä näkymät taataan olemassa olevien pientalojen asukkaille Valko- ja Vihertien suunnasta? Lähtökohdan pitää olla olemassa olevien pientaloaluemaisten näkymien säilyttämisessä, eli rakennusmassaa tulee madaltaa reilusti. Nykyisessä esityksessä rakennusmassa ei madallu niinkuin esitetään, koska radan toisella puolella on iso pientaloalue (Valkotiestä itään). “Rakennusten massan tulee istua pientaloalueen ympäristöön” - tämä ei ole siis toteutumassa missään muodossa.

Lisäksi “rakennusten tulee suojata melulta ja pihojen oltava suojaisia”: miten suojataan olemassa oleva ympäristö? Minkälaisen kaikukopan korkeat talot radan varressa luovat raidemetelille Valkotien pienalueen suuntaan? Miten varmistetaan olemassaolevien pientalopihojen suojaisuus kerrostaloista katseltuna? Pientaloaluieden suojaisuus häviää heti, kun naapuriin tulee korkeaa rakennuskantaa mistä katsella. 2 Valkotien hulevesiä on ohjattu kaupunginradan varteen kaivamaan ojaan. Lisäksi Valkotie 10 ja 12b:n salaojapäätekaivo kaupungin mailla - miten huomioidaan?

Vastine
Valkopolku on suunniteltu jalankulku- ja pyöräilytieksi, jolla on asianmukainen talvikunnossapito. Pientalotonttien ja katualueen väliin on suunniteltu noin 5 metrin istutettava suojavyöhyke, joka muodostuu puista ja pensaista. Katualueet suunnitellaan käyttöä vastaavan standardin mittaisina, yhdistetty jalankulku- ja pyörätie on 3 metriä leveä ja sen toisella puolella on 1 metrin 'varustetila'.

Asemakaavamuutoksessa 002414 ehdotettu palvelurakennuksen massa sijoittuu radan viereen Martinlaaksontien varrelle mahdollisimman etäälle pientaloista. Kaavassa on määrätty, että rakennusmassan tulee olla vähintään 25 metriä pientaloista ja pientaloalueen suuntainen rakennuskorkeus on maksimissaan 2 kerrosta. Rakennuksen korkeimmat osat sijoittuvat radan viereen Martinlaaksontielle.

Kaavassa ehdotettu yleistenrakennuksien kortteli on suunniteltu niin, että siihen voisi sijoittua 8-ryhmäinen päiväkoti. Päiväkotirakennuksien ja niiden pihojen suunnittelua ohjaavat standardit, rakennuksen ja piha-alueen koko määräytyvät tämän ohjeistuksen mukaan. Jotta saadaan riittävän kokoinen leikkipiha 8-ryhmäiselle päiväkodille, päiväkotirakennuksen tulee rakentua kaksikerroksisena.

Asemakaavaehdotuksessa toiminnat on sijoitettu mahdollisimman etäälle pientaloasutuksesta ja niiden väliin on jätetty suojavyöhyke, joka toimii näkö- ja ääniesteenä. Rakennusvalvonta huolehtii siitä, että rakennukset ovat käyttötarkoitukseensa oikein äänieristetty.

Kaavatyön yhteydessä on tutkittu jalankulku- ja pyöräilytien mahdollista sijoittumista radan varteen. Liikenneselvityksessä päädyttiin toteuttamaan Valkopolku tontin länsipuolelle.

Kaupunkikuvan vahvistamisen tarve tulee maakuntakaavan, MAL 2023 sopimuksen ja yleiskaavan pääperiaatteista: tiivistäminen ja täydentäminen ratojen ja joukko-liikennevyöhykkeiden yhteyteen ovat kestävän kehityksen ensisijainen tavoite.

Martinlaakson kehityskuvassa on esitetty mahdollisten uusien rakennusten sijaintia ja niiden massoja. Kehityskuvan tavoitteet tulevat maakunta, MAL 2023 ja yleiskaavasta. Rakennusten lopullista sijaintia ja kokoa tutkitaan tarkemmin alueelle tulevissa asemakaavoissa, joita maanomistajat voivat halutessaan hakea.

Kaupungin kehittyessä ja kasvaessa kaupunkiympäristö muuttuu. Kasvavassa kaupungissa asemanseudut tulevat muuttumaan ja tarjoamaan monimuotoista asumista ja palveluita. Radan viereiset tontit, Martinlaaksontie 26 ja 24, ovat erinomaisia kehityskohteita, sillä ratamelu on vähäistä eikä sillä ole vaikutusta alueen toimintoihin/käyttötarkoituksiin.

Olemassa oleva kunnallistekniikka ja hulevedet on huomioitu suunnittelussa. Kunnallistekniikka siirtyy uuden katualueen alle ja hulevedet johdetaan hulevesialtaan kautta eteenpäin.

NRO 11
YKSITYISHENKILÖ
Mielipide
"Suunnitelmassa tutkitaan mahdollisuutta hyödyntää ratapengertä jalankulku reittinä rautatiasemalta Viherpuistoon". Kommentoin tähän, että tämä olisi hyvä lisä jalankulkuyhteyksille ja toteutettava ehdottomasti. Tontin rakennusvaiheessa se on velvoitettava toteutettavaksi.

Vastine
Asemakaavaehdotuksessa on esitetty uusi Valkopolun katualue tontin länsipuolelle.

NRO 12
YKSITYISHENKILÖ
Mielipide
Nyt suunnitteilla olevaa asemakaavamuutosta, joka sisältää suunnitelman polusta / katualueesta, yhdistyen päiväkotialueeseen. Uskon, että minulla on tähän eniten taustatietoa tällä alueella asuneena, mitkä vaikutukset sillä tulee olemaan. 80 ja 90 -luvulla alueella oli epävirallinen oikopolku, jota ihmiset käyttivät. Kun kevyen liikenteen väylät paranivat 90 -luvun lopulla, oikopolun käyttö väheni huomattavasti. Käytännössä tämän jälkeen sitä käyttivät vain ja ainoastaan Martinlaakson baareista Myyrmäen baareihin kulkevat. Tämä aiheutti asukkaille jonkin verran ilkivaltaa (varastelu, tuhotyöt) ja välillä tonteilla pyöri todella epämääräistä porukkaa. En vastusta kaavamuutosta millään tavalla, mutta olen aivan varma, että ilkivalta tämän polun ansiosta kohdistuu myös päiväkotirakennuksiin. Ja koska kevyenliikenteen väylät ovat muutenkin loistavat päiväkodista muualle, ihmettelen tämän polun suunnittelun tarkoituksellisuutta. Huomioitavaa on myös, että kaupunki rakensi hulevesiä varten ojan toissa syksynä Valkotie 10 ja 12 tontin rajalle, tämä ei välttämättä näy aikaisemmissa piirustuksissa. Toivonkin, että kun asiaan liittyy jokin katselmus, kutsu saapuu myös meille.

Vastine
Asemakaavassa ehdotettu Valkopolun tarkoituksena on luoda reitti Martinlaakson keskustasta Myyrmäen keskustaan ja mahdollistaa päiväkodin leikkipihalta suora kulku Viherpuiston virkistysalueelle. Valkopolku palvelee myös palvelurakennusten huoltoreittinä.

Olemassa oleva kunnallistekniikka ja hulevedet on huomioitu suunnittelussa. Kunnallistekniikka siirtyy uuden katualueen alle ja hulevedet johdetaan hulevesialtaan kautta eteenpäin.

NRO 13
YKSITYISHENKILÖ
Mielipide
Yllä olevat kiinteistojen omistajat ovat ostaneet aikoinaan kiinteiston tietaen, etta junaradan ja pientalojen valiin on kaavan maaritelty viherpuisto VP (P) alue. lisaksi Valkotie 4B paritalokiinteiston ja Valkotie 6 omakotitalokiinteiston jatevesiviemarit on liitetty Viherpuistossa menevaan kunnan jatevesiverkkoon. Lisaksi Valkotie 4 B:n salaojat menevat puistoon. Valkotie 2:n, 4 B:n, 6:n ja 8 b:n kiinteistojen omistajat ovat aikoinaan saaneet myos kaupungilta poikkeusluvan rakentaa kahden (2) metrin paahan rajalinja, koska tontit ovat rajoittuneet kaupungin puistoon. Puistoalue ja olemassa oleva vehrea metsa on mahdollistanut myos ilmanlaatua parantavan vaikutuksen, kuten on myos monien pienelaimien ja pienelioiden Paikka asustaa ja elaa. Viherpuisto ja siella oleva kostea mataoja on myos monen lintulajin mm. rauhoitetun Kapytikan elinpaikka. Tasta on kuluneelta kesalta useita nako- ja valokuvahavaintoja. Metsassa asustaa/viihtyy janiksia, peuroja, lintuja ja paljon pienhyonteisia, eli erittain ravinteikas ja moniulotteinen puisto. Mita kosteampi ja rameisempi metsa, sita suurempi luontoarvo kokonaisuudessaan. Nykyisen yhteiskunnan ihmisten pitaa suojella luontoa ja arvostaa olemassa oleva luontoa niin, että tulevaisuudessakin ihmisillä ja eläimillä on hyvä ja terveellinen asuinympäristö elää ja olla. Tämä on meidän kaikkien velvollisuus.

Vastine Vantaan kaupungille:
Yleinen suuntaus monilla asuinalueilla on tehostaa rakennuskantaa, jotta saadaan lisää asuntoja tulevaisuutta varten. Tässä kohtaa pitäisi Vantaan kaupungin selvittää jo olemassa olevien esim. Jokiuoman päiväkodin laajentamista tai uudelleen rakentamista 2-4 kerroksiseksi mahdollistaen päiväkoti hoitopaikkojen lisääntymisen laajennuksen myötä ja vastaamaan tulevaa muutoskehitystä. Sitä ei mielestämme saa tehdä tärkeitä puisto- ja metsäalueita poistamalla. Kaikelle tällaisella on myös suuri ilmanlaatuun vaikuttava vaikutus. Asiaa on selvitetty asukkaiden toimesta Ety-keskuksesta ja koskien nimenomaan alueen luontoarvon säilyttämisen kannalta.

Alueen asukkaat ovat huolissaan tulevaisuuden luontoarvojen häviämisestä ja pieneläimien sekä näiden lisääntymisen hävittämisestä. Vaikka Martinlaaksossa on virkistysalueita, ei tämä ole sama kuin runsaasti elämää kuhiseva kosteikko. Kosteissa rämeikössä on erilainen eläinkanta kuin virkistysalueeksi merkityillä puistoalueilla. Puistoalue on ollut myös alueen pientaloille tärkeä ja junaradan ääntä vaimentava luonnollinen ja vehreä ns. äänivalli. Jos olemassa oleva puusto kaadetaan suuren päiväkotirakennuksen ja piha-alueen tieltä, junarata ja siitä aiheutuva melu on suoraan vaikutuksessa alueen talojen asumismukavuuteen. Lähes kaikki Valkotien asuinrakennuksista on rakennettu ennen vuotta 1990, jolloin Vantaan kaupungin rakennusvalvonta ei ole velvoittanut riittävää äänieristystä olemassa olevaan rakennuskantaa huomioiden raideliikenteen lisääntyminen kehäradan rakentamisen myötä lentokentälle asti. Miten meluselvitys on tehty? Onko asunnoille aiheutuva sisä- ja ulkomelu selvitetty asianmukaisesti?

Alue, johon päiväkotia kaavaillaan, on märkää ja upottavaa savimaata. Rakennettaessa Valkotie 4bA:ta ja Valkotie 4Bb:tä, jouduttiin maa-ainesta kaivamaan huomattavasti syvemmälle kuin oli suunniteltu ja tutkittu, koska kovaa maa-ainesta ei tullut vastaan. Maa oli hyvin syvälle pelkkää märkää savea. Massiivisemmat kaivaukset ja tästä aiheutuva maan täyttö aiheuttivat tietysti kustannuksien huomattavaa kohoamista. Onko kustannustehokasta rakentaa päiväkoti vielä märempään ja savisempaan alueeseen kuin valkotie 4bA ja 48b. Maan käyttö ja rakennuslain 136§ 1 momentin mukaisesti säännöksen 1 kohdassa on säädetty, että rakennuspaikan tulee täyttää 116§ vaatimukset. MRL:n 116§:n mukaan rakennuspaikan tulee olla tarkoitukseen sovelias ja rakentamiseen kelvollinen. MRL:n 117§ mukaan rakentaminen, vedensaannin taikka viemäröinnin järjestäminen ei saa aiheuttaa kunnalle erityisiä kustannuksia.

Päiväkodin rakentaminen tulee vaikuttamaan myös monien ihmisten ja kolmivuorotyötä tekevien ihmisten perusarkeen, kun haittavaikutukset päiväkodin rakentamisesta konkretisoituu. Näitä on mm. yövuoroa tekevälle päiväkodin arjen aiheuttama melu, joka vaikuttaa unenlaatuun, unen kestoon ja siten työssä jaksamiseen. Vaikutuksia aiheuttaa myös suuresti lisääntyvä autoliikenne

Martinlaaksontieltä päiväkodin pihalle, iltaisin ja viikonloppuisin nuorison kokoontumispaikka uuden päiväkodin suojaisilla piha-alueilla seka siitä aiheutuva meteli myös autojen ja äänentoistolaitteiden osalta, mopoilijoiden kokoontumiset jne. Tutkimukset kertovat myös tiiviin rakentamisen haittapuolista selkeästi. Sosiaaliset ongelmat tulevat lisääntymään, kun ihmisiä on paljon liian ahtaalla alueella. Turvattomuus ja stressaantuneisuus lisääntyvät. Hallituksen esityksen perusteluissa koskien MRL:n 136§ 1 momentin mukaan rakentamisen tulee myös täyttää 117§ vaatimukset, jossa on todettu, että rakennus hankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava siitä, että rakennuksen melualtistus ja ääniolosuhteet eivät vaaranna muiden terveyttä tai lepoa. Rakennus on suunniteltava ja rakennettava niin, että rakennuksessa tai naapurien piha-alueella aiheudu vaaraa henkilön terveydelle, hyvinvoinnille, levolle tai viihtyisyydelle.

Asemakaavaluonnoksessa esitetyllä 5 metrin luonnonmukaisella suojavyöhykkeellä ei saavuteta riittävää puuston säilymistä pieneläimille, jolloin eläinkanta katoaa kokonaan. Onko niin, että suomessa uhanalaisten eläimien kasvuympäristöä ei tueta eikä rauhoiteta? Tätä asiaa vastaan on Suomessa tehty useita tutkimuksia puistojen ja metsien säilyttämisen puolesta. Todettavaa on, että vääränlaisella/-kokoisella rakennuksella ei tueta ja saada riittävää suojavaikutusta ja näin ollen hanke on kokonaisuudessaan kyseenalainen ja perusteettomasti laadittu. Suojaviheralue ei ole riittävä Martinlaaksontien suuntaan, koska kaikki puusto kaadettaisiin lähes 30 auton parkkipaikan tieltä. Lisäksi päiväkotirakennuksen toiselta puolelta kohti Viherpuistoa puuston kaatamisen tilalle tulisi lisäksi uusi kävelypolku junaradan vierustaa mukaillen. Tämä taas tuo suuria häiriötekijöitä Valkotien alueen pientalojen pihaalueille, jotka ovat Valkotien ja junaradan välisellä alueella. Suojavyöhyke ei myöskään sisällä kyseistä mätäojaa tai kosteikkoa, joka tuo alueelle poikkeuksellisen arvon.

Luonnonsuojelulain (1096/1996, LSL) tavoitteena on mm. luonnon monimuotoisuuden

ylläpitäminen; luonnonkauneuden ja maisema-arvojen vaaliminen sekä luonnonvarojen ja luonnonympäristön kestävän käytön tukeminen. 27.6.2014 Naantalissa annetun luonnonsuojelulain tarkoituksena on ehkäistä ympäristön pilaantuminen ja sen vaara, ehkäistä ja vähentää päästöjä, turvata terveellinen ja viihtyisä luonnontaloudellisesti kestävä ja monimuotoinen ympäristö, tehostaa ympäristöä pilaavan toiminnan vaikutusten arviointia ja huomioon ottamista sekä parantaa kansalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa ympäristöä koskevaan päätöksentekoon. Taustana on eliölajiston nopea supistuminen ja köyhtyminen. Samalla on havaittu, ettei eläin- ja kasvilajien rauhoittaminen ole tehokasta, jos ei samanaikaisesti huolehdita niiden elinympäristöjen säilyttämisestä.

Millä tavalla ja menetelmillä luontoarvojen selvitys on tehty? Onko asiaa käyty arvioimassa paikan päällä? Millä tavoin ja kuinka kattavasti? Mitä selvityksessä on huomioitu? Miten kasvillisuus ja eläimistö on tutkittu? Kuten edellä jo mainittiin, alue on elämää kuhiseva kosteikko/mätäoja, joka on kesäisin niin tiiviisti kasvillisuuden peittämänä, ettei sinne ihminen pääse. Tämä on edellyttänyt runsaan ja monipuolisen lintulajien pesimisen, muiden eläinten alueella viihtymisen ja runsaan pieneliö- sekä kasvillisuuskannan. Aikaisemmin alue on luokiteltu arvokkaaksi luontoarvoiltaan Vantaan kaupungin toimesta aluetta kaavoitettaessa, onko tämä muuttunut ja jos on niin miksi? Alueella ei kuitenkaan kasvillisuuden tai muun elämän suhteen ole muutoksia tapahtunut. Syrjäyttääkö uuden päiväkodin tarve junaradan läheisyyteen lopulta kuitenkin luontoarvot?

Martinlaaksontie on erittäin vilkkaasti liikennöity päätie niin autoille kuin bussiliikenteelle ja vieressä kulkeva jalkakäytävä on tällä hetkellä niin monen koululaisen, työssäkäyvän ja vanhuksen kulkureitti. Tämä yhtenevä kävelytie jouduttaisiin katkaisemaan kahteen suuntaan tulevan päiväkodin huolto- ja muun autoliikenteen takia. Tämä vaikuttaa myös Martinlaaksontien/Laajaniityntien/Valkotien risteyksen lisääntyneeseen liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Jatkotoimenpiteet:
Jos päiväkoti rakennetaan kaikista vastustuksista huolimatta, Vantaan kaupunki on velvollinen korjaamaan ja kustantamaan kaikkien vesi-, viemäri- ja hulevesiliittymien uudelleen rakentamisen sekä niihin liittyvät muutostyöt. Lisäksi kaupunki rakennuttaa ja kustantaa metalliset Pur-Aita tyyppiset ns. murtoaidat koko Valkotien parillisten rajakiinteistöjen rajalle yhtenevällä värityksellä, jolloin taataa jatkossa pientalokiinteistöjen turvallisuus ja asiattomien ihmisten pääsy tonteille.

Haluamme asua jatkossakin viihtyisällä ja rauhallisella pientaloalueella, jossa kaikenikäisillä ihmisillä on turvallinen ja vehreä ympäristö asua myös jatkossakin.

Vastine
Asemakaavaehdotusalueella on tehty useita luontoselvityksiä (Ympäristökeskus 2021 ja 2023) ja vaikutustenarvioiti (Ramboll 2024). Kaavaehdotuksen tontti on metsäistä puistoaluetta, mutta se on eristynyt Martinlaakson keskusta-alueen muusta viherverkostosta. Metsiköllä ei ole erityisen merkittävää arvoa luonnonympäristönä tai virkistysalueena, mutta se on paikallisesti merkittävä viherrakenteen osa, joka tarjoaa alueelle ekosysteemipalveluita.

Yleiskaavassa 2020 tilaa uudelle rakentamiselle on mitoitettu ensisijaisesti olemassa olevan, väljästi rakennetun rakenteen sisään täydentämään ja korvaamaan nykyistä. Sisäänpäin kasvun lähtökohtana on turvata Vantaan luontoalueet ja viherverkosto. Vihertien ja Valkopolun pientaloalue on uudessa yleiskaavassa määritelty täydentyväksi kaupunkikeskustanalueeksi, jota ensisijaisesti kehitetään. Vantaan viherrakenteenkehityskuvassa (VIVA) määritellään viheralueverkoston ja viherrakenteen koot ja tyypit. Viheralueiden saavutettavuus (SAAVU) määrittää ekosysteemipalveluiden saavutettavuuden. Kaupungin kehittyessä ja kasvaessa kaupunkiympäristö muuttuu. Kasvavassa kaupungissa asemanseudut tulevat muuttumaan ja tarjoamaan monimuotoista asumista ja palveluita, myös ekosysteemipalveluita. Kaavaehdotus täyttää yleiskaavan, VIVAn ja SAAVUn vaatimukset.

Vantaan palveluverkkosuunnitelmassa selvitetään kunkin alueen palveluiden tarve ja mahdollinen sijainti ja koko. Palveluverkkosuunnitelmassa on myös tutkittu olemassa olevien tonttien ja rakennusten mahdollinen laajentaminen ja/tai uusiokäyttö. Kaavamuutosehdotus on Vantaan palveluverkkosuunnitelman mukainen.

Asemakaavaehdotuksen tontilla ratamelu on vähäistä eikä sillä ole vaikutusta alueen toimintoihin/käyttötarkoituksiin. Kaavaehdotuksessa toiminnat on sijoitettu mahdollisimman etäälle pientaloasutuksesta ja niiden väliin on jätetty suojavyöhyke, joka toimii näkö- ja ääniesteenä. Rakennusvalvonta huolehtii siitä, että rakennukset ovat käyttötarkoitukseensa oikein äänieristetty.

Rakennettavuuskartan mukaan tontin pohjoisosa, jonne kaavaehdotuksen rakennusoikeus on osoitettu, on normaalisti rakennettavissa ja rakennukset ja kunnallistekniikka voidaan perustaa maanvaraisina. Pehmeikköalueille rakentamista varten on kehittynyttä geotekniikkaa ja pohjavahvistusmenetelmiä. Myös olemassa oleva kunnallistekniikka ja hulevedet on huomioitu suunnittelussa. Kunnallistekniikka siirtyy uuden katualueen alle ja hulevedet johdetaan hulevesialtaan kautta eteenpäin. Kaavahankkeen liikennejärjestelyitä ja turvallisuutta on selvitetty laajasti ja niiden on todettu olevan riittävät tälle hankkeelle. Asemakaavaehdotus on rakentamislain ja asetusten mukainen.

Kaupunki vastaa kunnallistekniikan kustannuksista, mutta ei pientalotonttien aitauksesta.

Vantaa

PVM: 28.06.2021

DNRO: VKM/110/2021

MIELIPIDE

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Vantaan kaupungin kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

Viite: **Mielipiteiden kuuleminen 8.6.2021**

Asia: **ASEMAKAAVAN MUUTOS NRO 002414 OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA, MARTINLAAKSONTIE 26 PÄIVÄKOTI**

Sijainti: **Martinlaaksontie 26, 01620**
Martinlaakso 17

Vantaan kaupunkisuunnittelu on asettanut nähtäville Martinlaaksontie 26 päiväkoti asemakaavan muutoksen nro 002414 osallistumis- ja arviointisuunnitelman maankäyttö- ja rakennuslain 62 § mukaisesti mielipiteiden kuulemista varten. Kaavatyön tavoitteena laatia kaupungin alueelle asemakaavamuutos, joka huomioi Martinlaakson suuren tarpeen päiväkodille. Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä 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.

Anne Silanto
Vs. museopalveluiden päällikkö

Andreas Koivisto
Arkeologi

Tiedoksi: Museovirasto
Uudenmaan ELY-keskus

17 - Martinlaakso - 002414

perjantai 18. kesäkuuta 2021 14:31

VE:	18.6.2021	**VES:**	18.6.2021	**KAUPUNGILLE:**	18.6.2021

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: Osallisten kuuleminen / Mielipiteiden kuuleminen

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 002414

Kaupunginosa 17, Martinlaakso

Kohdealue Martinlaaksontie 26

Sähköverkko

Ei huomauttamista.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Asemakaavan suunnittelualueella ei sijaitse entuudestaan Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaapeleita.

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 Antti Hartikainen, puh. 050-3266913.

Kaukolämpöverkko

Ei huomautettavaa.

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 Tomi Virtanen, puh. 050-3502664.

Kunnioittavasti

VANTAAN ENERGIA OY

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Caruna Kaavoitus <kaavoitus@caruna.fi>
Lähetetty: keskiviikko 23. kesäkuuta 2021 13.00
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Re: Asemakaavamuutos 002414, Martinlaaksontie 26 päiväkoti vireille

Hei,

kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Ystävällisin terveisin
Caruna Oy:n puolesta,

Salla Ryhänen
Mobile +358 40 8011 883
Rejlers Finland Oy

From: kirjaamo@vantaa.fi <kirjaamo@vantaa.fi>
Sent: Monday, June 7, 2021 11:45 PM
To: Caruna Kaavoitus <kaavoitus@caruna.fi>
Subject: Asemakaavamuutos 002414, Martinlaaksontie 26 päiväkoti vireille

Asia: Asemakaavan muutos 002414 / 17 Martinlaakso

Asianumero: VD/5263/10.02.04.00/2019

Käsittelijä: Järvi Mikko

Martinlaakson tarvitaan uusi päiväkoti. Nyt Viherpuisto 3:een on suunniteilla 6 ryhmäinen päiväkoti, joka olisi käytössä vuoteen 2027 mennessä. Alue rajautuu erillistalojen korttelialueeseen lännessä ja Viherpuiston lähivirkistysalueeseen etelässä. Tontille on mahdollista luoda yhteys Viherpuiston virkistysalueeseen ja urheilukenttään Valkopolun katualueen kautta.

Tarvittavan tontinkoko on noin 8400 m2, josta rakennusoikeutta 2100-3600 brm2 ja piha-aluetta 3400-4000 m2.

Kaavatyöhön liittyen pidetään asukastilaisuus verkossa ´teams' tapahtumana tiistaina 15.06.2021 klo 17-18.00. Asiasta tiedotetaan tarkemmin asukaslehdessä tai Vantaan sanomissa sekä Vantaan Kaupungin nettisivuilla
https://eur02.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.vantaa.fi%2Fmyyrmaen_kaavat&data=04%7C01%7Ckaavoitus%40caruna.fi%7C1dae908a9b5f45463eec08d929f5416e%7Cf555e2918ad0492fbb9ab2dd2940a3dd%7C0%7C0%7C637586955613444198%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sdata=xjXP3r57d%2Fk2paPi%2BhFEGgeFWseDMrMHLzEKtgB5PLo%3D&reserved=0.

Lisätietoja:
https://eur02.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.vantaa.fi%2Fuutisia%2Fajankohtaiset_kaavat%2F101%2F0%2F157472&data=04%7C01%7Ckaavoitus%40caruna.fi%7C1dae908a9b5f45463eec08d929f

12.08.2021

232/10.02.03/2021
[Asemakaavamuutos nro 002414, Martinlaaksontie 26 päiväkoti]

Vantaan kaupunki / Kirjaamo
PL1100
01030 Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 7.6.2021
VD/5263/10.02.04.00/2019

Lausunto asemakaavamuutoksen 002414, Martinlaaksontie 26 päiväkoti osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

Kaavamuutosalue sijaitsee Martinlaaksossa Martinlaaksontie 26 Viherpuisto 3 tontilla. Tontti sijaitsee metsäisellä puistoalueella rautatien varrella. Se rajautuu erillistalojen korttelialueeseen lännessä ja Viherpuiston lähivirkistysalueeseen etelässä. Kaavoitusalueen itäraja on Valkopolku ja pohjoisessa se rajautuu Martinlaaksontiehen.

Tavoitteena on laatia kaupungin alueelle asemakaavamuutos, joka huomioi Martinlaakson alueen tarve päiväkodille. Kaavamuutoksella varmistetaan alueen lakisääteiset palvelut, alueen tarve on 6-ryhmäinen päiväkoti vuoteen 2027 mennessä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL pitää vanhojen asuinalueiden täydennysrakentamista järkevänä, jotta jo olemassa olevalle infrastruktuurille ja palveluille saadaan lisää käyttäjiä.

Alueella on erinomaiset joukkoliikenneyhteydet. Kehäradan Martinlaakson asema sijaitsee lyhyen kävelymatkan päässä suunnittelualueelta, Martinlaakson aseman bussiterminaalin linjat 421, 435, 436, 437, 555, 565, 566, 571, 572, 574 ja 575 tarjoavat yhteydet Vantaan ja Espoon suurempiin aluekeskuksiin sekä Helsingin keskustaan. Lähibussi 413 palvelee iäkkäämpien matkustajien paikallisia matkustustarpeita.

Vuoden 2022 syysliikenteestä alkaen alueen linjastoon tulee muutoksia, mm. alueelle perustetaan uusi runkolinja 400.

12.08.2021 232/10.02.03/2021
[Asemakaavamuutos nro 002414, Martinlaaksontie 26 päiväkoti]

Martinlaaksontiellä on vilkas liikenne, ja sitä käyttävät useat bussilinjat. Suunnitelman mukaan päiväkodin tontin uusi liittymä tulee sijaitsemaan Martinlaaksontiellä sellaisessa kohdassa, jossa tie on sekä pienessä mäessä että mutkassa, ja joka ei siten ole optimaalinen paikka uudelle liittymälle. HSL pitää tärkeänä, että uuden liittymän suunnittelussa otetaan huomioon sekä Martinlaaksontien liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden vaatimukset.

Lisätietoja lausunnosta antaa joukkoliikennesuunnittelija Jenö Adam ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Markus Nevalainen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 12.8.2021. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

HSL Helsingin seudun liikenne · PL 100 · 00077 HSL · Puhelin (09) 4766 4444 · Faksi (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · Y-2274586-3
HRT Helsingforsregionens trafik · PB 100 · 00077 HRT · Telefon (09) 4766 4444 · Fax (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · FO-2274586-3

www.hsl.fi

HSY

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 VANTAA

Kannanotto
03.09.2021

990/00.02.022.0220/2021

VD/5263/10.02.04.00/2019

Asemakaavamuutos nro 002414, kannanotto osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan 17. kaupunginosa Martinlaakso

Martinlaakson tarvitaan uusi päiväkoti. Nyt Viherpuisto 3:een on suunnitteilla 6 ryhmäinen päiväkoti, joka olisi käytössä vuoteen 2027 mennessä. Alue rajautuu erillistalojen korttelialueeseen lännessä ja Viherpuiston lähivirkistysalueeseen etelässä. Tontille on mahdollista luoda yhteys Viherpuiston virkistysalueeseen ja urheilukenttään Valkopolun katualueen kautta. Tarvittavan tontinkoko on noin 8400 m2, josta rakennusoikeutta 2100–3600 brm2 ja piha-aluetta 3400–4000 m2.

Alustavissa suunnitelmissa 2–3-kerroksinen päiväkotirakennus sijaitsee vähintään 27 metriä tienreunasta ja suojaa pihaa melulta. Pientaloalueeseen jätetään noin 5 metrin luonnonmukainen suojavyöhyke ja päiväkoti rakennuksen julkisivu on noin 20 metriä pientalojen julkisivuista. Päiväkotirakennuksen yläkerrokset ovat eri kulmassa ykköskerrokseen nähden ja yläkerrokset ovat vähintään rakennuksen korkeuden mitan etäisyydellä pientalojen julkisivuista. Suunnitelmassa varataan jatkotutkimuksia varten noin 5 m rakentamaton suojavyöhyke rata- ja vastapenkereeseen. Suunnitelmassa tutkitaan mahdollisuutta hyödyntää ratapengertä jalankulku reittinä rautatieasemalta Viherpuistoon.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan asiasta seuraavaa:

Kaavoitettavan alueen läpi kulkee DN 400 jätevesiviemäri sekä DN 400 runkovesijohto, jotka tulevat ratasillan alta keskelle kaavoitettavaa aluetta ja kulkevat Valkopolkua pitkin etelään. Lisäksi kaavoittavan alueen keskeltä kulkee DN300 jätevesiviemäri sekä DN150 vesijohto pohjoiseen.

Olemassa oleva vesihuolto tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Mahdollinen vesihuollon lisärakentamisen tarve on kuitenkin tutkittava huolellisesti kaavaprosessin myöhemmissä vaiheissa.

Yhteyshenkilönä toimii alueinsinööri Atte Heiskanen, puh. 040 355 2948.

Jukka Saarijärvi
yksikön päällikkö

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

[redacted]

[redacted]

As Oy Viher-Valko:n mielipide Asemakaavan muutokseen NRO 002414

Vaadimme ehdottomasti, että asumisrauhan säilyttämiseksi ja meluhaittojen vähentämiseksi suunniteltu Valkopolku kielletään kaikelta moottoriajoneuvoin tapahtuvalta liikenteeltä: autot, mopot, skootterit, mopoautot, yms.

Lisäksi vaadimme, että Valkopolun vieressä taloyhtiömme rajalla olevat isot puut kaadetaan koska on ilmeistä, että puiden juuristo vaurioituu Valkopolun rakennustöiden yhteydessä aiheuttaen myöhemmin vaaraa kiinteistöille, pysäköidyille ajoneuvoille ja ihmisille.

Lisäksi vaadimme, että suunnitellun Valkopolun ali kiinteistöltämme rautatiesillan alle kulkeva hulevesiputki pidetään toiminnassa, jotta hulevedet pääsevät poistumaan kiinteistöltämme suunnitellusti.

As. Oy Viher-valko Hallitus

[redacted]

[redacted]

Aihe: Martinlaakso-002413, 002414 ja 002467

Hei,

Kun Martinlaaksoon rakennetaan, miten kaupunki huomioi lasten liikkumisen ja autojen pysäköintiasiat. Hyvä esimerkki on nyt Laajaniitynkuja 5:n ja Laajaniityntie 2 sekä Martinlaaksonkuja 2:n (uimahallin vieressä oleva alue). Autot pysäköi ja ajaa samoilka reiteillä kuin lasten pitäisi mennä kouluun. Laajaniitynkuja on tukossa kun rekat jonottaa työmaalle ja tukkivat ainoan reitin Laajapolun, jonka kautta lapset kulkevat Laajaniityntielle ja ns. Alepan kulmalle ja sieltä Martinlaakson polkua Martinlaakson koululle. Viime talvi tämä oli täynnä työmaakoneita ja nykyisin siitä kulkee alueen asukkaat. Lisäksi Raiviopolku (Kulkee Raiviosuonpolun ja Laajavuorenpolun välissä on nyt poikki ja työmaata. Virallisesti polku on pois käytöstä, mutta tällä hetkellä turvallisin koulureitti lapsille, koska vähiten autoja. Kaupungille olen laittanut viestiä jo talvella, edelleen varokaa lapsia kyltti puuttuu, mutta kaksi pysäköintikielto merkkiä on päällekkäin. Jatkossa tähän ja näihin uusiin kohteisiin on saatava töyssyt ja 30 km rajoitukset,jotta pienilläkin on turvallista liikkua.

Eli vaatimukseni on, ettäkun rakennatte, huomioikaa lapsille turvalliset reitit.

Terveisin,

[redacted]

[redacted]

Aihe: Martinlaaksontien päiväkoti ja Martinlaaksontie 24 kerrostalot

Hei!

Tähän osoitteeseen pyydettiin lähettämään kommentteja suunnitelluista Martinlaaksontien päiväkodista sekä Martinlaaksontie 24 kohdalle tulevista kerrostaloista.

Itse asun [redacted] kohdalla, ja minua mietityttää erityisesti uusien hankkeiden liikennesuunnitelmat. Jo nykyisellään Vihertie ja Valkotie ovat melko tukkoisia. Vihertieltä kääntyminen Louhelantielle on monesti jo nykyisillä automäärillä ruuhkautunut, tilanne tulee vain pahenemaan mikäli asunkerrostalojen autot ohjataan samaan liittymään.
Myös Valkotien ja Martinlaaksontien risteys on varsin ruuhkautunut, jonka lisäksi heikko näkyvyys ja jyrkkä nousu hankaloittavat risteyksen käyttöä. Talvisin tuossa usein näkee autoja sutimassa paikallaan.

Erityisesti kuitenkin huolettaa lisääntyvä läpiajoliikenne jalankulkijoiden takia. Vihertien alkupätkälle on toki tulossa jalankulkijoille oma kävelytie, mutta Valkotieltä ja Vihertien loppupätkältä se jää puuttumaan. Valkotie tuntuu jo nykyisellään välillä melko turvattomalta: katu on todella kapea varsinkin kun kadun varrelle on pysäköity autoja. Jyrkät mäet vieläpä blokkaavat aika paljon näkyvyyttä. Tuolla tiellä vähäinenkin ylinopeus ja autojen seassa liikkuvat jalankulkijat ovat todella vaarallinen yhdistelmä. Olitte toki suunnitelleet omaa kevyen liikenteen väylää radan varteen, mutta epäilen että kovinkaan moni alueen asukkaista lähtee sitä kautta kiertämään.

Toivonkin siis, että selvitätte mahdollisimman perusteellisesti miten lisärakentamisen aiheuttamat lisääntyneet liikennemäärät saataisiin vältettyä Vihertiellä ja Valkotiellä.

Itse lisärakentamiseen ei siis muuten huomautettavaa, hyvä että Martinlaakso kasvaa ja kehittyy.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Aihe: Vastustan kaavaa 002414

Vastustan kaavaa 002414.

Tänne ei todellakaan tarvitse rakentaa yhtään enempään yhtikäs mitään. Paikat on jo täynnä. Sukuni tontti on kohta täysin arvoton kun alueesta tehdään todella luotaan pois työntävä. Martinlaaksosta on nyt jo muodostunut matalamman sosioekonomisen luokan kehto. Päiväkodille ei ole mitään tarvetta kun lähiseudun asunnot on niin pieniä eikä niissä lapsiperheitä yksiöissä tai kaksioissa asu muutenkaan. Tonttina muutenkin todella omituinen valinta päiväkodille, aivan raiteissa kiinni. Ei näin.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Martinlaaksontie 24
Martinlaaksontie 26

Mikä on “Valkopolun katualue”? Kävely-, pyörä-, autotie? Talvikunnossapito? Millä leveydellä se saadaan mahtumaan radan viereen jos huomioidaan esiteltyä suojavyöhykettä? Miten väylä rajataan tonteista, ettei tonttien kautta tule läpikulkua Valkotielle?

“Asukkaat toivovat puiston säilyttämistä. Mielipide otetaan huomioon uudisrakennusten sijoittelussa ja rakennusmassaan madaltumisena pientaloalueen suuntaan” - nyt esitellyissä suunnitelmissa ei näin kuitenkaan ole tapahtumassa, vaan toiseksi suurinta taloa ollaan sijoittamassa radan varteen, käytännössä kiinni Valkotien pientaloalueeseen. Siirretään se idea Martinlaaksontien varteen.

Miksi päiväkodin tarvitsee olla niin korkea, että se kurottuu radan yli? Kohti juna- ja lentomelua ja yläkerroksen kuumuutta. Ja koska Vantaa on myös muualta muuttavien erityislapsiperheiden suosiossa tullee kalliiksi rakentaa hissejä ja luiskia moneen kerrokseen.

On kohteliasta sijoittaa päiväkoti 30 metrin päähän tiestä jotta saadaan melusuojaa. Miten suojaatte päiväkodin tuomalta melulta (asiakkaat ja heidän vienti- ja hakuliikenteensä) Valkotien pientaloalueen?

Mitä tässä yhteydessä tarkoittaa “mahdollinen polku ratapenkereellä”? vrt Valkopolku? Miten varmistetaan, ettei ko. poluilta pääse radalle asti /tekemään ilkivaltaa?

Kuka on päättänyt, että Martinlaaksontien “kaupunkikuvaa” ylipäätään halutaan vahvistaa? Tämä on rehellinen lähiö ja saavutettavat “kaupunki”palvelut ja -näkymät ovat halukkaille lähimmillään Myyrmäessä.

Uudet rakennukset halutaan sijoittaaa vaihtelevaan kulmaan “näkymien takaamiseksi” - miten ja mitkä näkymät taataan olemassa olevien pientalojen asukkaille Valko- ja Vihertien suunnasta? Lähtökohdan pitää olla olemassa olevien pientaloaluemaisten näkymien säilyttämisessä, eli rakennusmassaa tulee madaltaa reilusti. Nykyisessä esityksessä rakennusmassa ei madallu niinkuin esitetään, koska radan toisella puolella on iso pientaloalue (Valkotiestä itään). “Rakennusten massan tulee istua pientaloalueen ympäristöön” - tämä ei ole siis toteutumassa missään muodossa.

Lisäksi “rakennusten tulee suojata melulta ja pihojen oltava suojaisia”: miten suojataan olemassa oleva ympäristö? Minkälaisen kaikukopan korkeat talot radan varressa luovat raidemetelille Valkotien pienalueen suuntaan? Miten varmistetaan olemassaolevien pientalopihojen suojaisuus kerrostaloista katseltuna? Pientaloaluieden suojaisuus häviää heti, kun naapuriin tulee korkeaa rakennuskantaa mistä katsella.

Valkotien hulevesiä on ohjattu kaupunginradan varteen kaivamaan ojaan. Lisäksi Valkotie 10 ja 12b:n salaojapäätekaivo kaupungin mailla - miten huomioidaan?

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Aihe: Martinlaaksontielle päiväkoti (nro 002414)

"Suunnitelmassa tutkitaan mahdollisuutta hyödyntää ratapengertä jalankulku reittinä rautatiasemalta Viherpuistoon". Kommentoin tähän, että tämä olisi hyvä lisä jalankulkuyhteyksille ja toteutettava ehdottomasti. Tontin rakennusvaiheessa se on velvoitettava toteutettavaksi.

Terveisin

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Hei,

kannanotto asemakaavamuutokseen nro: 002414

Olemme asuneet [redacted] Nyt suunnitteilla olevaa asemakaavamuutosta, joka sisältää suunnitelman polusta / katualueesta, yhdistyen päiväkotialueeseen. Uskon, että minulla on tähän eniten taustatietoa tällä alueella asuneena, mitkä vaikutukset sillä tulee olemaan. 80 ja 90 -luvulla alueella oli epävirallinen oikopolku, jota ihmiset käyttivät. Kun kevyen liikenteen väylät paranivat 90 -luvun lopulla, oikopolun käyttö väheni huomattavasti. Käytännössä tämän jälkeen sitä käyttivät vain ja ainoastaan Martinlaakson baareista Myyrmäen baareihin kulkevat. Tämä aiheutti asukkaille jonkin verran ilkivaltaa (varastelu, tuhotyöt) ja välillä tonteilla pyöri todella epämääräistä porukkaa. En vastusta kaavamuutosta millään tavalla, mutta olen aivan varma, että ilkivalta tämän polun ansiosta kohdistuu myös päiväkotirakennuksiin. Ja koska kevyenliikenteen väylät ovat muutenkin loistavat päiväkodista muualle, ihmettelen tämän polun suunnittelun tarkoituksellisuutta. Huomioitavaa on myös, että kaupunki rakensi hulevesiä varten ojan toissa syksynä Valkotie 10 ja 12 tontin rajalle, tämä ei välttämättä näy aikaisemmissa piirustuksissa. Toivonkin, että kun asiaan liittyy jokin katselmus, kutsu saapuu myös meille.

[redacted]

VASTINE ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLE 002414

30.8.2021

Vantan Kaupunki
Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki
tiedoksi: kirjaamo@vantaa.fi

MARTINLAAKSONTIE 26 PÄIVÄKODIN RAKENTAMISEN VASTUSTAMINEN

[redacted]

Perustelut ja taustatietoa:
Yllä olevat kiinteistöjen omistajat ovat ostaneet aikoinaan kiinteistön tietäen, että junaradan ja pientalojen väliin on kaavan määritelty viherpuisto VP (P) alue.
Lisäksi Valkotie 4B paritalokiinteistön ja Valkotie 6 omakotitalokiinteistön jätevesiviemärit on liitetty Viherpuistossa menevään kunnan jätevesiverkkoon. Lisäksi Valkotie 4 B:n salaojat menevät puistoon. Valkotie 2:n, 4 B:n, 6:n ja 8 b:n kiinteistöjen omistajat ovat aikoinaan saaneet myös kaupungilta poikkeusluvan rakentaa kahden (2) metrin päähän rajalinja, koska tontit ovat rajoittuneet kaupungin puistoon.

Puistoalue ja olemassa oleva vehreä metsä on mahdollistanut myös ilmanlaatua parantavan vaikutuksen, kuten on myös monien pieneläimien ja pieneliöiden paikka asustaa ja elää. Viherpuisto ja siellä oleva kostea mätäoja on myös monen lintulajin mm. rauhoitetun Käpytikan elinpaikka. Tästä on kuluneelta kesältä useita näkö- ja valokuvahavaintoja. Metsässä asustaa/viihtyy jäniksiä, peuroja, lintuja ja paljon pienhyönteisiä, eli erittäin ravinteikas ja moniulotteinen puisto. Mitä kosteampi ja rämeisempi metsä, sitä suurempi luontoarvo kokonaisuudessaan. Nykyisen yhteiskunnan ihmisten pitää suojella luontoa ja arvostaa olemassa oleva luontoa niin,

että tulevaisuudessakin ihmisillä ja eläimillä on hyvä ja terveellinen asuinympäristö elää ja olla. Tämä on meidän kaikkien velvollisuus.

Vastine Vantaan kaupungille :

Yleinen suuntaus monilla asuinalueilla on tehostaa rakennuskantaa, jotta saadaan lisää asuntoja tulevaisuutta varten. Tässä kohtaa pitäisi Vantaan kaupungin selvittää jo olemassa olevien esim. Jokiuoman päiväkodin laajentamista tai uudelleen rakentamista 2-4 kerroksiseksi mahdollistaen päiväkoti hoitopaikkojen lisääntymisen laajennuksen myötä ja vastaamaan tulevaa muutoskehitystä. Sitä ei mielestämme saa tehdä tärkeitä puisto- ja metsäalueita poistamalla.

Kaikelle tällaisella on myös suuri ilmanlaatuun vaikuttava vaikutus. Asiaa on selvitetty asukkaiden toimesta Ely-keskuksesta ja koskien nimenomaan alueen luontoarvon säilyttämisen kannalta.

Alueen asukkaat ovat huolissaan tulevaisuuden luontoarvojen häviämisestä ja pieneläimien sekä näiden lisääntymisen hävittämisestä. Vaikka Martinlaaksossa on virkistysalueita, ei tämä ole sama kuin runsaasti elämää kuhiseva kosteikko. Kosteissa rämeikössä on erilainen eläinkanta kuin virkistysalueeksi merkityillä puistoalueilla. Puistoalue on ollut myös alueen pientaloille tärkeä ja junaradan ääntä vaimentava luonnollinen ja vehreä ns. äänivalli. Jos olemassa oleva puusto kaadetaan suuren päiväkotirakennuksen ja piha-alueen tieltä, junarata ja siitä aiheutuva melu on suoraan vaikutuksessa alueen talojen asumismukavuuteen. Lähes kaikki Valkotien asuinrakennuksista on rakennettu ennen vuotta 1990, jolloin Vantaan kaupungin rakennusvalvonta ei ole velvoittanut riittävää äänieristystä olemassa olevaan rakennuskantaa huomioiden raideliikenteen lisääntyminen kehäradan rakentamisen myötä lentokentälle asti. Miten meluselvitys on tehty? Onko asunnoille aiheutuva sisä- ja ulkomelu selvitetty asianmukaisesti?

Alue, johon päiväkotia kaavaillaan, on märkää ja upottavaa savimaata. Rakennettaessa Valkotie 4bA:ta ja Valkotie 4Bb:tä, jouduttiin maa-ainesta kaivamaan huomattavasti syvemmälle kuin oli suunniteltu ja tutkittu, koska kovaa maa-ainesta ei tullut vastaan. Maa oli hyvin syvälle pelkkää märkää savea. Massiivisemmat kaivaukset ja tästä aiheutuva maan täyttö aiheuttivat tietysti kustannuksien huomattavaa kohoamista. Onko kustannustehokasta rakentaa päiväkoti vielä märempään ja savisempaan alueeseen kuin valkotie 4bA ja 4Bb. Maan käyttö ja rakennuslain 136§ 1 momentin mukaisesti säännöksen 1 kohdassa on säädetty, että rakennuspaikan tulee täyttää 116§ vaatimukset. MRL:n 116§:n mukaan rakennuspaikan tulee olla tarkoitukseen sovelias ja rakentamiseen kelvollinen. MRL:n 117§ mukaan rakentaminen, vedensaannin taikka viemäröinnin järjestäminen ei saa aiheuttaa kunnalle erityisiä kustannuksia.

Päiväkodin rakentaminen tulee vaikuttamaan myös monien ihmisten ja kolmivuorotyötä tekevien ihmisten perusarkeen, kun haittavaikutukset päiväkodin rakentamisesta konkretisoituu. Näitä on mm. yövuoroa tekevälle päiväkodin arjen aiheuttama melu, joka vaikuttaa unenlaatuun, unen kestoon ja siten työssä jaksamiseen. Vaikutuksia aiheuttaa myös suuresti lisääntyvä autoliikenne

Martinlaaksontieltä päiväkodin pihalle, iltaisin ja viikonloppuisin nuorison kokoontumispaikka uuden päiväkodin suojaisilla piha-alueilla sekä siitä aiheutuva meteli myös autojen ja äänentoistolaitteiden osalta, mopoilijoiden kokoontumiset jne. Tutkimukset kertovat myös tiiviin rakentamisen haittapuolista selkeästi. Sosiaaliset ongelmat tulevat lisääntymään, kun ihmisiä on paljon liian ahtaalla alueella. Turvattomuus ja stressaantuneisuus lisääntyvät. Hallituksen esityksen perusteluissa koskien MRL:n 136§ 1 momentin mukaan rakentamisen tulee myös täyttää 117§ vaatimukset, jossa on todettu, että rakennus hankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava siitä, että rakennuksen melualtistus ja ääniolosuhteet eivät vaaranna muiden terveyttä tai lepoa. Rakennus on suunniteltava ja rakennettava niin, että rakennuksessa tai naapurien piha-alueella aiheudu vaaraa henkilön terveydelle, hyvinvoinnille, levolle tai viihtyisyydelle.

Asemakaavaluonnoksessa esitetyllä 5 metrin luonnonmukaisella suojavyöhykkeellä ei saavuteta riittävää puuston säilymistä pieneläimille, jolloin eläinkanta katoaa kokonaan. Onko niin, että suomessa uhanalaisten eläimien kasvuympäristöä ei tueta eikä rauhoiteta? Tätä asiaa vastaan on Suomessa tehty useita tutkimuksia puistojen ja metsien säilyttämisen puolesta. Todettavaa on, että vääränlaisella/-kokoisella rakennuksella ei tueta ja saada riittävää suojavaikutusta ja näin ollen hanke on kokonaisuudessaan kyseenalainen ja perusteettomasti laadittu. Suojaviheralue ei ole riittävä Martinlaaksontien suuntaan, koska kaikki puusto kaadettaisiin lähes 30 auton parkkipaikan tieltä. Lisäksi päiväkotirakennuksen toiselta puolelta kohti Viherpuistoa puuston kaatamisen tilalle tulisi lisäksi uusi kävelypolku junaradan vierustaa mukaillen. Tämä taas tuo suuria häiriötekijöitä Valkotien alueen pientalojen piha-alueille, jotka ovat Valkotien ja junaradan välisellä alueella. Suojavyöhyke ei myöskään sisällä kyseistä mätäojaa tai kosteikkoa, joka tuo alueelle poikkeuksellisen arvon.

Luonnonsuojelulain (1096/1996, LSL) tavoitteena on mm. luonnon monimuotoisuuden ylläpitäminen; luonnonkauneuden ja maisema-arvojen vaaliminen sekä luonnonvarojen ja luonnonympäristön kestävän käytön tukeminen. 27.6.2014 Naantalissa annetun luonnonsuojelulain tarkoituksena on ehkäistä ympäristön pilaantuminen ja sen vaara, ehkäistä ja vähentää päästöjä, turvata terveellinen ja viihtyisä luonnontaloudellisesti kestävä ja monimuotoinen ympäristö, tehostaa ympäristöä pilaavan toiminnan vaikutusten arviointia ja huomioon ottamista sekä parantaa kansalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa ympäristöä koskevaan päätöksentekoon. Taustana on eliölajiston nopea supistuminen ja köyhtyminen. Samalla on havaittu, ettei eläin- ja kasvilajien rauhoittaminen ole tehokasta, jos ei samanaikaisesti huolehdita niiden elinympäristöjen säilyttämisestä.

Millä tavalla ja menetelmillä luontoarvojen selvitys on tehty? Onko asiaa käyty arvioimassa paikan päällä? Millä tavoin ja kuinka kattavasti? Mitä selvityksessä on huomioitu? Miten kasvillisuus ja eläimistö on tutkittu? Kuten edellä jo mainittiin, alue on elämää kuhiseva kosteikko/mätäoja, joka on kesäisin niin tiiviisti kasvillisuuden peittämänä, ettei sinne ihminen pääse. Tämä on edellyttänyt runsaan ja monipuolisen lintulajien pesimisen, muiden eläinten alueella viihtymisen ja runsaan pieneliö- sekä kasvillisuuskannan. Aikaisemmin alue on luokiteltu arvokkaaksi luontoarvoiltaan Vantaan kaupungin toimesta aluetta kaavoitettaessa, onko tämä muuttunut ja jos on

niin miksi? Alueella ei kuitenkaan kasvillisuuden tai muun elämän suhteen ole muutoksia tapahtunut. Syrjäyttääkö uuden päiväkodin tarve junaradan läheisyyteen lopulta kuitenkin luontoarvot?

Martinlaaksontie on erittäin vilkkaasti liikennöity päätie niin autoille kuin bussiliikenteelle ja vieressä kulkeva jalkakäytävä on tällä hetkellä niin monen koululaisen, työssäkäyvän ja vanhuksen kulkureitti. Tämä yhtenevä kävelytie jouduttaisiin katkaisemaan kahteen suuntaan tulevan päiväkodin huolto- ja muun autoliikenteen takia. Tämä vaikuttaa myös Martinlaaksontien/Laajaniityntien/ Valkotien risteyksen lisääntyneeseen liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Jatkotoimenpiteet:
Jos päiväkoti rakennetaan kaikista vastustuksista huolimatta, Vantaan kaupunki on velvollinen korjaamaan ja kustantamaan kaikkien vesi-, viemäri- ja hulevesiliittymien uudelleen rakentamisen sekä niihin liittyvät muutostyöt. Lisäksi kaupunki rakennuttaa ja kustantaa metalliset Pur-Aita tyyppiset ns. murtoaidat koko Valkotien parillisten rajakiinteistöjen rajalle yhtenevällä väritykselllä, jolloin taataa jatkossa pientalokiinteistöjen turvallisuus ja asiattomien ihmisten pääsy tonteille.

Haluamme asua jatkossakin viihtyisällä ja rauhallisella pientaloalueella, jossa kaikenikäisillä ihmisillä on turvallinen ja vehreä ympäristö asua myös jatkossakin.

[redacted]

10 **Asemakaavamuutos 002605 ja tonttijaon muutos, 40 Ylästö / Kalliosolantie 7 ja 9 - Ehdotus nähtäville / SP**

VD/5286/10.02.04.00/2024
SP/JOR/VMÄ/VIK

Osoitteessa Kalliosolantie 7 ja 9 alue kaavoitetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Tavoitteena on yhtenäistää tonttien kaavamerkinnät ja yhdistää tontit toimivaksi kokonaisuudeksi. Rakennusoikeudellinen kerrosala kasvaa 320 k-m2 ja rakennusten sallittu korkeus muuttuu II:ta III:een.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 40105 kaupunginosassa 40 Ylästö.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa tontteja 7 ja 10 korttelista 40105 kaupunginosassa 40 Ylästö.

Tonttijaon muutos koskee tontteja 7 ja 10 korttelista 40105 kaupunginosassa 40 Ylästö.

Alue sijaitsee Aviapoliksen suuralueen länsiosassa, Ylästön kaupunginosassa Kehä III:n eteläpuolella Kalliosolantien ja Linkokujan risteyksessä osoitteessa Kalliosolantie 7 ja 9.

Hakija
Maarakennusliike Lehtonen Oy, hakemus saapunut 5.7.2024

Maanomistus
Maarakennusliike Lehtonen Oy

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Arkkitehtitoimisto M.A.T. konsulttina.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (TT).

Asemakaavamuutos
Asemakaavamuutoksella muutetaan korttelin 40105 osan asemakaavaa Ylästön kaupunginosassa. Alueen käyttötarkoitus yhtenäistetään kauttaaltaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT), jotta aluetta on mahdollista kehittää kokonaisuutena. Kaavamuutoksen yhteydessä tontit 7 ja 10 yhdistetään tontiksi 11. Tontin 7 pääkäyttötarkoitus muuttuu ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta (TYV) teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT). Tonttitehokkuus muutetaan e= 0,50:een, jolloin rakennusoikeudellinen kerrosala kasvaa 320 k-m2 ja rakennusten suurin sallittu kerrosluku muutetaan II:sta III:een. Alueen laajuus on yhteensä 5923 m2 ja sen rakennusoikeudellinen kerrosala jatkossa 2962 k-m2. Korotettu rakennusoikeus ja sallittu kerrosluku vastaavat alueen yleistä tehokkuutta ja mittakaavaa.
Kaava-aluetta ympäröivä istutusalue mahdollistaa viherrakenteen kehittämisen alueella ja hulevesien ohjauksen järjestämisen kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Istutusalueen mitoituksen perustana on vihertehokkuuden alueellisen tavoiteluvun saavuttaminen ja tulevan toiminnan asettamat ehdot.

Hiilineutraalisuusselvityksen tuloksena on osoitettu päivitetyt asemakaavamääräykset, joiden myötä valittu asemakaavaratkaisu on hiilineutraalisuuden osalta kaupungin strategisten tavoitteiden ja kaupunkisuunnittelun tavoitteiden mukainen. Asemakaavamuutoksella edistetään myös kaupungin strategisia linjauksia työpaikoista. Asemakaavamuutos edistää alueen käyttöä yhtenäisenä ja toimivana tuotanto- ja varastotoiminnan kokonaisuutena.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 22.5.2025.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteet pyydettiin 30.6.2025 mennessä ja niitä saatiin 5 kappaletta. Mielipiteiden koonti löytyy listatekstin liitteestä.

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

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Muutoskustannukset maksaa hakija Maarakennusliike Lehtonen Oy ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (15 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 16 100 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002605 ja tonttijaon muutosehdotus, 40 Ylästö / Kalliosolantie 7 ja 9
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistaa maksuluokka 3 ja todeta, että hakija Maarakennusliike Lehtonen Oy maksaa muutoskustannukset (15 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 16 100 €.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.1.2026
- Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, p. +358 50 302 8975,
asemakaavainsinööri Ville Mäkelä, p. +358 40 355 3067
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002605

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki

Kalliosolantie 7 ja 9

Kaupunginosa 40, YLÄSTÖ

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 40105.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 40105.

1:2000

Vanda stad

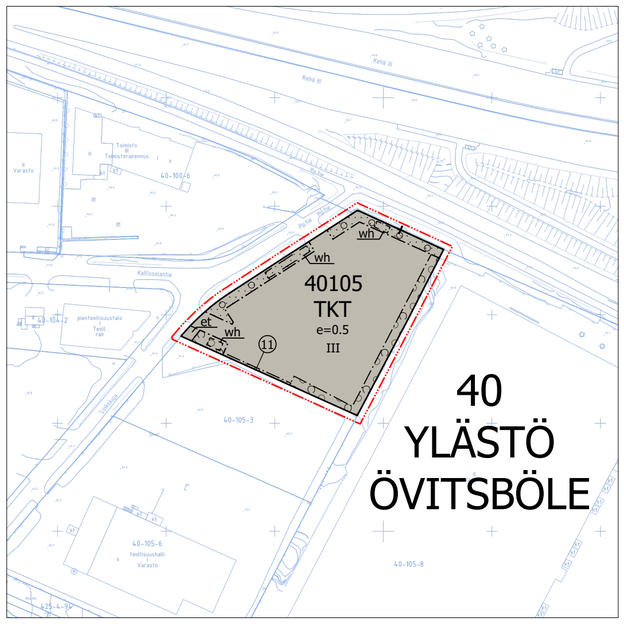
Bergpassvägen 7 och 9

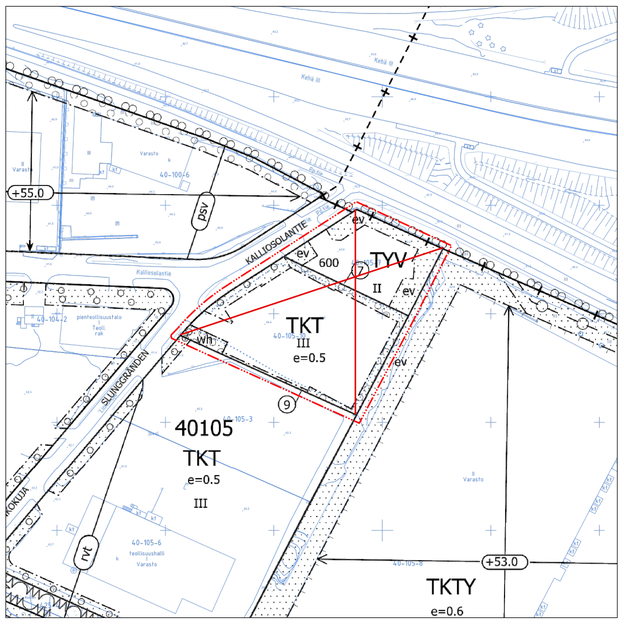
Stadsdel 40, ÖVITSBÖLE

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 40105.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 40105.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

TKT

Teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialue.

Rakennusten ja niihin liittyvien rakenteiden, katosten ja aitojen tulee olla kaupunkikuvaltaan ja materiaaleiltaan yhtenäinen kokonaisuus.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n ja Kalliosolantien suuntaan.

Mikäli rakennukset eivät sijoitu katujen puoleisiin rakennusalojen rajoihin kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein.

Rakentamisluvan yhteydessä alueelle tulee laatia pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma, jossa tulee saavuttaa 0,7 vihertehokkuus.

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla. Piha-alueella tulee istuttaa vähintään 12 pienkokoista puuta, täysikasvuisena noin 6-7 m ja 2 suurikokoista puuta, täysikasvuisena noin 9 m.

Maantasopysäköinnin on oltava nurmikiveä tai vastaavaa puoliläpäisevää materiaalia.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Toisiinsa rajautuvilla tonteilla tulee hulevesijärjestelmät suunnitella ja toteuttaa yhteensopiviksi.

Rakentamislupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Rakennuksissa tulee käyttää osin vähähiilisiä materiaaleja. Vähähiilisyys tulee todentaa ja perustella rakentamislupaa haettaessa.

Tilat tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa.

Tontilla latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi tulee toteuttaa sähköauton latauspisteitä vähintään 15%:iin pysäköintipaikoista.

Tontilla tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Tontilla vähintään 1000 m2 rakennusten vapaasta kattopinta-alasta on hyödynnettävä paikalliseen uusiutuvan energian tuotantoon.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för industri-. lager-och kontorsbygnader.

Byggnaderna med anslutande konstruktioner, skärmtak och inhägnader ska i fråga om stadsbild och material utgöra en enhetlig helhet.

Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Skärskilt vyerna från Ring III och Bergpassvägen ska tas i beaktande.

Om byggnaderna inte placerats intill byggytornas gränser mot gatorna, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadtsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar eller staketkonstruktioner.

I samband med bygglovet ska en plan över gården utarbetas och gröneffektiviteten beräknas, där 0,7 ska uppnås som gröneffektivitet.

I gårdsområdet ska också högväxta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter. I gårdsområdet ska minst 12 småväxta träd planteras, cirka 6–7 m som fullvuxna, och 2 högväxta träd, cirka 9 m som fullvuxna.

Markparkeringen ska bestå av gräsarmering eller ett motsvarande halvgenomsläppligt material.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. PÅtomter som gränsar till varandra ska dagvattensystemen planeras och byggas så att de passar ihop med varandra.

För bygglov ska en dagvattenplan utarbetas samt en plan för hanteringen av dagvattnet under arbetet. Dagvattenplanen ska godkännas av staden.

I byggnaderna ska till viss del koldioxidsnåla material användas. Koldioxidsnålheten ska bevisas och motiveras vid ansökan om bygglov.

Utrymmena ska byggas flexibelt så att lokalerna kan slås ihop och delas upp.

På tomten ska beredskap skaffas för laddstationer för samtliga parkeringsplatser. Dessutom ska minst 15 % av parkeringsplatserna ha laddningspunkter för elbilar.

Förnybar energi ska produceras på tomten. På tomten ska minst 1000 m² av (byggnadens) fria takyta användas för lokal produktion av förnybar energi.

Päijänne-tunnelin suoja-alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, jotka voivat vaarantaa tunnelin raakaveden tai alueen pohjaveden laadun.

Päijänne-tunnelin vaikutusalueella on kielletty kaikki tunnelin rakennetta ja vedenlaatua heikentävät toimenpiteet. Alue on rakennettava ja maanmuokkaustoimenpiteet tehtävä niin, että ne eivät aiheuta haittaa Päijänne-tunnelille. Maan muokkauksesta ja rakentamisesta tulee rakennushakkeeseen ryhtyvän pyytää lausunto tunnelin omistajalta hyvissä ajoin ennen rakentamisluvan myöntämistä ja toimenpiteiden suorittamista.

Päijänne-tunnelin suoja-alueella ei saa louhia kalliota tunnelin painevesitason +43 m alapuolelta ilman erillisselvitystä. Suoja-alueella louhintatöissä tulee ottaa huomioon tunnelin vaurioitumisriski ja sallittu tärinätaso.

Polttonesteiden käsittelyyn tai varastointiin tarkoitetut alueet, huoltoalueet sekä pysäköintialueet tulee varustaa asianmukaisin suojarakentein, jotta Päijänne-tunnelin raakavesi tai alueen pohjavesi eivät vaarannu. Edellä mainituilta alueilta kertyvät hulevedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen kautta pois tunnelin suoja-alueelta.

Alueella ei sallita maalämpökaivoja.

Mikään rakenne, laite tai antenni ei saa edes tilapäisesti läpäistä Helsinki - Vantaan lentoaseman tai varakiitotien lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.

Maanpinnan tasosta yli 10 m korkeuteen ulottuvien tilapäistenkin esteiden sijoittamiseen on haettava lentoestelupaa.

Toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Rakennusten tuloilmanotto tulee varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Teollisuus 1 ap/200 k-m²
Varastot 1 ap/200 k-m²
Toimistot 1 ap/50 k-m²
Liiketilat 1 ap/60 k-m²

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
Toimistot 1 pp/80 k-m²
Liiketilat 1pp/50 k-m²

Pääsisäänkäyntien yhteyteen tulee sijoittaa helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja.

Pysäköintialueet tulee rajata istutuksin.

I Päijännetunnelns skyddsområde får inte placeras sådana funktioner som kan riskera kvaliteten på tunnelns råvatten eller kvaliteten på områdets grundvatten.

I det område som påverkas av Päijännetunneln är alla åtgärder som försvagar tunnelns konstruktioner och försämrar vattenkvaliteten förbjudna. Området ska byggas och markbearbetningsåtgärderna ska genomföras så att de inte orsakar olägenheter för Päijännetunneln. Den som tar sig an byggnadsprojektet ska be tunnelns ägare om ett utlåtande om bearbetningen och byggandet av marken i god tid före beviljandet av bygglov och genomförandet av åtgärder.

I Päijännetunnelns skyddsområde får berg inte sprängas nedanför tunnelns tryckvattennivå +43 m utan specialutredningar. Vid sprängningsarbeten i skyddsområdet ska risken för skador på tunneln och den tillåtna vibrationsnivån beaktas.

Områden avsedda för behandling eller upplagring av flytande bränslen, serviceområden och parkeringsområden ska utrustas med lämpliga skyddskonstruktioner, så att Päijännetunnelns råvatten eller områdets grundvatten inte äventyras. Dagvatten som samlas upp från ovan nämnda områden ska ledas bort från tunnelns skyddsområde via oljeavskiljningsbrunnar.

Jordvärmebrunnar tillåts inte i området.

Ingen struktur, anläggning eller antenn får ens tillfälligt överskrida flyghindrens höjdbegränsningsytor på Helsingfors - Vanda flygplats eller reservstartbanan.

Flyghindertillstånd måste inhämtas även för placeringen av tillfälliga hinder som sträcker sig högre än 10 m över markytan.

Ljudisoleringen mot väg- och flygbuller i kontorslokalers ytterväggar ΔL skall vara minst 35 dB.

Byggnadernas tilluftsintag ska förses med filtrering i enlighet med lokalernas användningsändamål.

Minimiantalet bilplatser:
Industri 1 bp/200 m²-vy
Lager 1 bp/200 m²-vy
Kontor 1 bp/50 m²-vy
Affärslokaler 1 bp/60 m²-vy

Minimiantalet cykelplatser:
Kontor 1 cp/80 m²-vy
Affärslokaler 1cp/50 m²-vy

Cykelplatser som är lätta att använda skall placeras vid huvudingångarna.

Parkeringsplatserna skall avgränsas med planteringar.

-+-+-	**Kaupunginosan raja.**	**Stadsdelsgräns.**
———	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
—·—·—	**Osa-alueen raja.**	**Gräns för delområde.**
11	**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.**
40	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
YLÄS	**Kaupunginosan nimi**	**Stadsdelsnummer**
40105	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
III	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
e = 0.5	**Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/ rakennuspaikan pinta-alaan.**	**Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens/byggnadsplatsens yta.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
et	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten rakennusala.**	**Byggnadsyta för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
o o o o	**Säilytettävä/istutettava puurivi**	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	**Del av område där träd och buskar skall planteras.**

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.

Johanna Rajala, Aluearkkitehti, 19.12.2025 14.38

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002605 KALLIOSOLANTIE 7 JA 9

YLÄSTÖ

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002605. Kaavoitus on tullut vireille 6.6.2025.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

osa korttelista 40105 kaupunginosassa 40 Ylästö. (kumoutuvan asemakaavan osa korttelista 40105, kaupunginosassa 40 Ylästö).

Alue kaavoitetaan kokonaan teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT) ja alueella olevat tontit yhdistetään. Alueelle on suunnitteilla kolmikerroksinen teollisuus-, varasto- ja toimistorakennus tonttitehokkuudella e= 0,50.

Tonttijaon muutos:

osa korttelista 40105 kaupunginosassa 40, Ylästö. Kaavamuutoksen yhteydessä haetaan tonttijaon muutosta siten, että tontit nro 7 ja 10 yhdistetään. Yhdistetty tontti saa tonttinumeron 11.

Kaavan laatija: Mäkelä Ville (Asemakaavainsinööri), Vantaan kaupunki; ville.makela@vantaa.fi, puh +358 40 355 3067.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Opaskartta
Kaavamuutosalue sijaitsee Ylästön kaupunginosassa Kehä III:n eteläpuolella Kalliosolantien ja Linkokujan risteyksessä osoitteessa Kalliosolantie 7 ja 9.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 5.7.2024.
- Kaavoitus tuli vireille 22.5.2025 ja sai numeron 002605.
- Mielipiteet pyydettiin 30.6.2025 mennessä (AKL 62 §) ja niitä saatiin 5 kappaletta.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 5
2.2 Suunnittelutilanne 8
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 12
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 12
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 12
3.3. Asemakaavan tavoitteet 12
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 14
4. Asemakaavan kuvaus 15
4.1 Kaavan rakenne 15
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 15
4.3 Aluevaraukset 17
4.4 Kaavan vaikutukset 17
4.5 Ympäristön häiriötekijät 21
4.6 Nimistö 21
5. Asemakaavan toteutus 21
6. Kaavatyöhön osallistuneet 21
7. Asemakaavan seurantalomake 22
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 24

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavakartta ja kaavamääräykset 19.1.2026
- Vihertehokkuuslaskelman tuloskortti

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

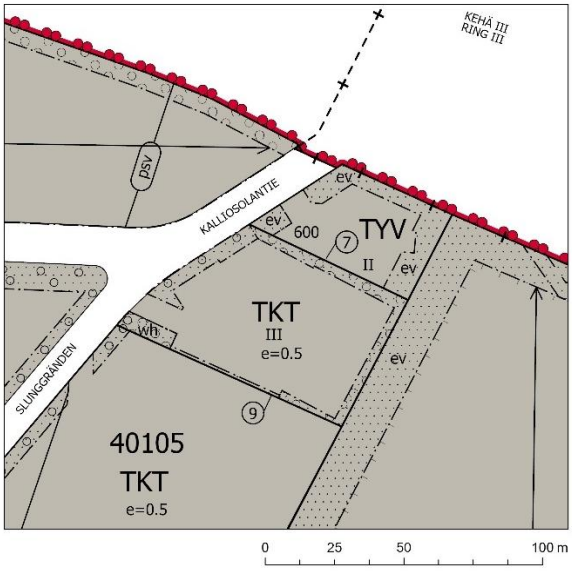
- Vihertehokkuuslaskelmat 3.11.2025 (Vekkeli & Lemmenlehti Oy)
- Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026
- Hiilineutraaliusselvitys 24.11.2025 (Ville Mäkelä, Vantaan kaupunki)

1. TIIVISTELMÄ

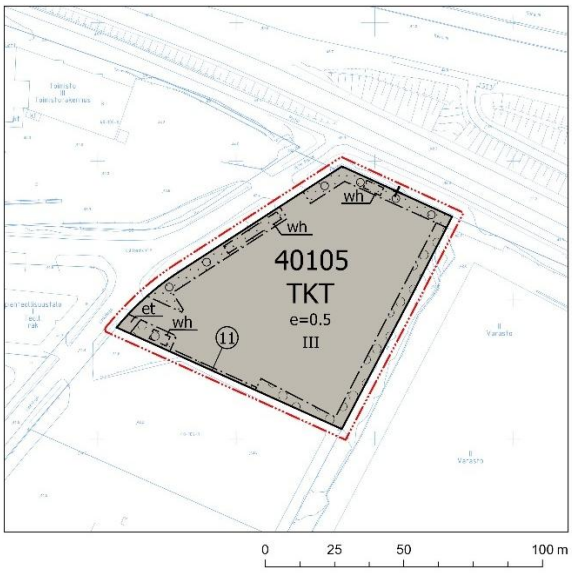
Asemakaavamuutoksella muutetaan korttelin 40105 osan asemakaavaa Ylästön kaupunginosassa. Alueen käyttötarkoitus yhtenäistetään kauttaaltaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT), jotta aluetta on mahdollista kehittää kokonaisuutena. Kaavamuutoksen yhteydessä tontit 7 ja 10 yhdistetään tontiksi 11.

Tontin 7 pääkäyttötarkoitus muuttuu ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta (TYV) teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT). Tonttitehokkuus muutetaan e= 0,50:een, jolloin rakennusoikeudellinen kerrosala kasvaa 320 k-m2 ja rakennusten suurin sallittu kerrosluku muutetaan II:sta III:een. Alueen laajuus on yhteensä 5923 m2 ja sen rakennusoikeudellinen kerrosala jatkossa 2962 k-m2. Korotettu rakennusoikeus ja sallittu kerrosluku vastaavat alueen yleistä tehokkuutta ja mittakaavaa.

Kaava-aluetta ympäröivä istutusalue mahdollistaa viherrakenteen kehittämisen alueella ja hulevesien ohjauksen järjestämisen kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Istutusalueen mitoituksen perustana on vihertehokkuuden alueellisen tavoiteluvun saavuttaminen ja tulevan toiminnan asettamat ehdot. Hiilineutraalisuusselvityksen tuloksena on osoitettu päivitetyt asemakaavamääräykset, joiden myötä valittu asemakaavaratkaisu on hiilineutraalisuuden osalta kaupungin strategisten tavoitteiden ja kaupunkisuunnittelun tavoitteiden mukainen.



Voimassa oleva asemakaavatilanne.



Asemakaavamuutos.

2. LÄHTÖKOHDAT

Ortoilmakuva kohteesta ja lähiympäristöstä, jossa kohde on merkitty karttaan valkoisella rajauksella.

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Ylästön kaupunginosa rajautuu etelässä ja lännessä Vantaanjokeen, idässä Krakanojaan ja Pakkalan kaupunginosaan, sekä pohjoisessa Viinikkalan kaupunginosaan ja Tuupakassa Kehä III:lle asti. Vantaanjoen vastarannalla ovat Vantaanlaakson ja Kaivokselan kaupunginosat sekä Helsingin kaupungin Kaarelan ja Tuomarinkylän kaupunginosat.

Kaupunginosan pohjoisosissa Tuupakantien varrella on myös yritysaluetta. Esimerkiksi sähkötarvikkeiden tukkukauppa Soneparin pääkonttori sijaitsee Ylästössä Kehä III:n eteläpuolella Tuupakassa. Myös tämä kaava-alue sijaitsee Ylästön teollisuusalueella aivan Kehä III:n eteläpuolella. Lentoasema on vajaan kahden kilometrin päässä kaava-alueesta.

2.1.2 Luonnon ympäristö

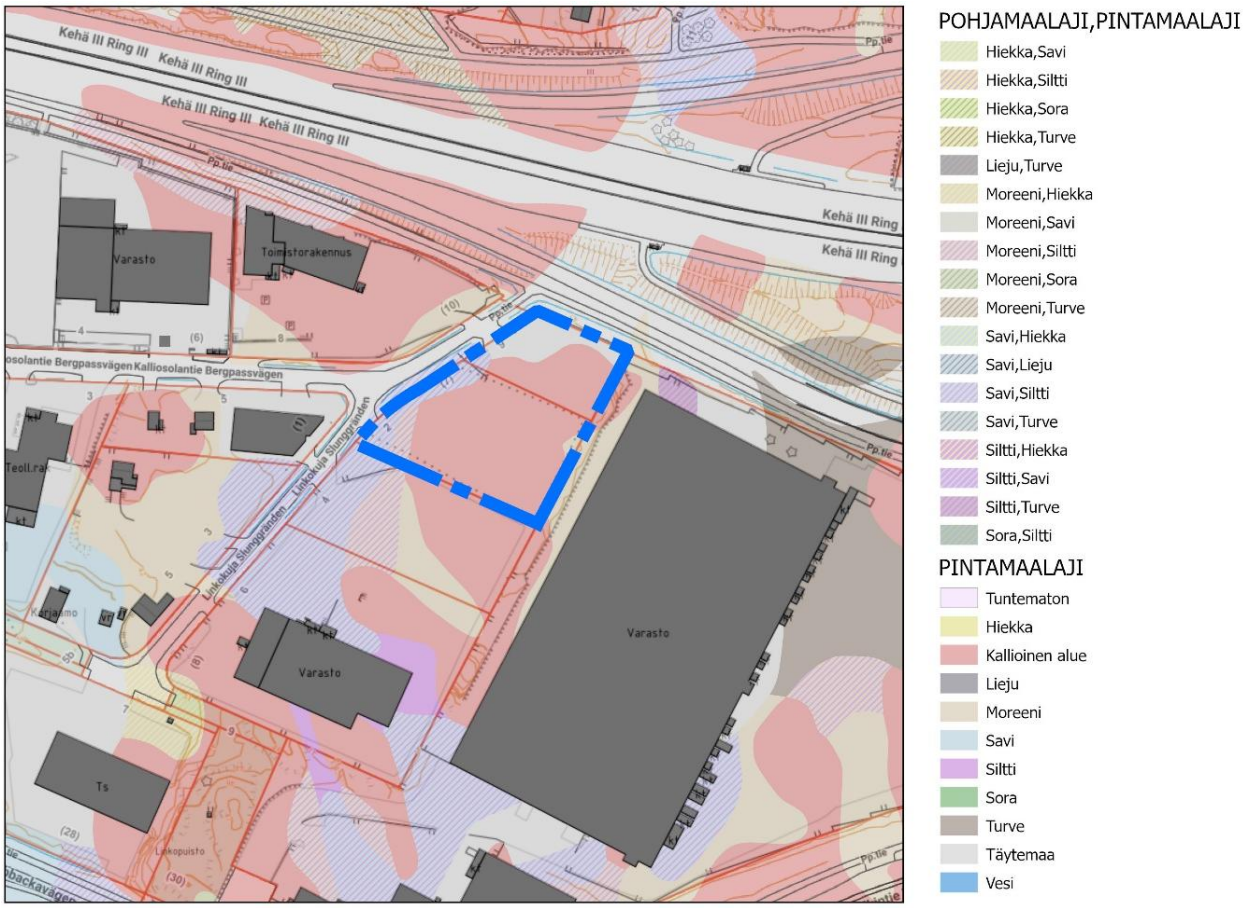
Maisemakuva ja -rakenne

Alueella ei ole inventoituja luontokohteita.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavamuutos sijaitsee Onkiojan valuma-alueella. Kaavamuutosalue on nykytilanteessa tasattua sorakenttää, josta vedet osittain imeytyvät maaperään ja osin johtuvat Linkokujan ja Kalliosolantien avo-ojiin ja sitä kautta hulevesiviemäriverkostoon. Alue ei ole pohjavesialuetta.

Maaperä



Kaava-alue maalajikartalla.

Maaperä on suurelta osin kalliota. Kalliosolantien vieressä on kaistale moreenia, savea ja silttiä. Alueen pohjoisreunassa on täytemaata.

Topografia

Alue on tasattu rakentamista varten, keskimäärin korkoon +44,0 m. Tontteja on louhittu itärajalla, jossa alue rajautuu avokallioon. Tasattu alue laskee pengertäen alaspäin alueen muilla reunoilla. Maaston korot vaihtelevat +41,8 ja 48,0 metrin välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Ylästön kaupunginosassa asui vuoden 2024 alussa 5509 henkeä. Alueen väkiluku on kasvanut vuosien 2013–2023 välillä 710 hengellä. Yli 50 % väestöstä on työikäisiä 25–64-vuotiaita. Kaava-alue sijaitsee Ylästön teollisuus- ja varastoalueella ja siellä asukasmäärä on tilastotietojen mukaan alle 10 asukasta. Itse kaava-alueella ei ole asuntoja eikä asukkaita.

Palvelut ja työpaikat

Työpaikkojen määrä Ylästön kaupunginosassa on kasvanut vuodesta 2013 vuoteen 2023 mennessä 13 % (317 kpl). Koko Aviapoliksen alueella vastaava luku oli 18,7 % (6 490). Suurinta työpaikkojen kasvu oli Veromiehen alueella 75,4 %.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on Ylästön teollisuus- ja varastoalueella. Linkokujan ja Kalliosolantien ympäristössä on varastorakennuksia ja teollisuusrakennuksia sekä rekisterien mukaan kolme asuinrakennusta.

Kaupunkikuva

Ympäröivät varasto- ja teollisuusrakennukset on rakennettu 1986–2024. Kalliosolantie 4:ssä sijaitseva varasto- ja toimistorakennus on vuodelta 2024. Asuinrakennukset ovat 1950–1960 –luvuilta. Alueen rakennuskanta on käyttötarkoitukseltaan ja kooltaan vaihtelevaa, joten alueella ei ole yhtenäistä kaupunkikuvaa, muttei myöskään yksittäisiä kaupunkikuvallisesti merkittäviä kohteita.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Alueella ei sijaitse rakennetun ympäristön kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja.

Virkistys

Lähimmät puistot, Riista- ja Linkopuistot, sijaitsevat Linkotien päässä n. 150 m etäisyydellä kaava-alueesta.

Liikenne

Kalliosolantie 7 ja 9 tontit sijaitsevat hyvien liikenneyhteyksien päässä.

Autoliikenne

Kalliosolantie on päättyvä teollisuusalueen tonttikatu, jolle ajetaan Riistakujan kautta Tuupakantielta. Riistakujan liikennemäärä on noin 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tuupakantie on pääkatu ja sen liikennemäärä on noin 7500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tontille pääsee sujuvasti suuremmillakin ajoneuvoilla. Sijainti keskeisellä paikalla Kehä III:n varrella mahdollistaa kilpailukykyiset yhteydet niin lyhyt- kuin pitkämatkaisessa liikenteessä.

Julkinen liikenne

Aluetta palvelee kohtalaiset HSL-liikenteen linja-autoyhteydet. Lähimmät pysäkit sijaitsevat Tuupakantiellä ja Kehä III:n varressa 400–600 metrin etäisyydellä. Niiltä on suorat yhteydet Martinlaaksoon, Vantaankoskelle ja Aviapolikseen sekä Helsingin puolelle Mellunmäkeen.

Kävely ja pyöräily

Kalliosolantiellä ei ole erillistä jalankulku- ja pyörätietä, mutta leveytensä ja alhaisten liikennemäärien takia se on toimiva yhteys myös kävelijöille ja pyöräilijöille. Muuten alueelta on hyvät yhteydet Tuupakantien ja Kehä III:n varren yhteyksien kautta jokaiseen ilmansuuntaan.

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Alue kuuluu HSY:n vesihuollon toiminta-alueeseen ja on rakennetun vesihuoltoverkoston piirissä.

Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin ja vesijohtoverkoston painetasot vaihtelevat välillä +86 m… +96 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Kaavamuutosalue on rakennetun hulevesiviemäröinnin piirissä. Hulevedet johdetaan hulevesiviemärillä Kehä III varren avo-ojan kautta Onkiojaa ja lopulta Vantaanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Kehä III:n kautta Kalliosolantielle.

Sähköverkko

Tontin länsilaidan ja Kalliosolantien välissä kulkee Vantaan Energialle kuuluvaa pienjänniteverkkoa ilmalinjana.

Asemakaavan muutosalueelle tarvitaan paikkavaraus puistomuuntamolle. Muuntamon paikka osoitetaan Kalliosolantien puolelle tieliittymän tuntumaan asemakaavan muutosalueen lounaiskulmaan.

Ympäristöhäiriöt

Lentomelu

Alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 1 (LDEN yli 60 dB), joka edellyttää toimistotiloilta ja muilta hiljaisilta työtiloilta 35 dB ääneneristävyyttä.

Vantaan rakennusjärjestys 57 §, 1.11.2011.

Tiemelu

Alueelle kantautuu tiemelua Kehä III:lta. Alueen tiemelutaso on 60–70 dB (2021 päivällä 7–22), mikä edellyttää toimistotiloilta ja muilta hiljaisilta työtiloilta 35 dB ääneneristävyyttä. Lentomelu on määräävä.

Vantaan rakennusjärjestys 57 §, 1.11.2011.

Erityistoiminnat

Päijänne-tunneli

Kaavamuutosalueen ali kulkee Päijänne-tunneli, jonka kautta kuljetetaan raakavettä pääkaupunkiseudulle. Tunnelin suoja-alue kattaa 200 metrin levyisen vyöhykkeen tunnelin molemmin puolin sen keskilinjasta mitattuna.

Alueella tapahtuva toiminta ei saa vaarantaa Päijänne-tunnelin veden tai pohjaveden laatua. Alueiden käytössä on otettava huomioon raakaveden ja tunnelin suojaamiseksi tarvittavat toimenpiteet.

Päijänne-tunneli on otettava huomioon tunnelin vaikutusalueella rakennettaessa.

Raakavesitunnelin suoja-alueella ei kalliota saa louhia tunnelin painevesitason +43 m alapuolelta ilman erityisselvitystä. Suoja-alueella tulee louhintatöissä ottaa huomioon tunnelin vaurioitumisriski ja sallittava tärinätaso. Toimenpiteitä suunniteltaessa tulee olla yhteydessä Pääkaupunkiseudun Vesi Oy:öön. Kemikaali- ja öljytuoteonnettomuuksien varalta ojat on Päijänne-tunnelin vaikutusalueella tiivistettävä siten, etteivät haitalliset aineet pääse imeytymään maaperään. Laaditun ohjeen "Ohje Päijänne-tunnelin suojaustarpeen huomioon ottamisesta Vantaalla, 12.1.2001" mukaisesti kaavamuutoksesta pyydetään lausunto Pääkaupunkiseudun Vesi Oy:ltä.

2.1.4 Maanomistus

Kaava-alueen omistaa Maarakennusliike Lehtonen Oy.

Tunniste	Nimi	Pinta-ala (ha)
092-040-0105-0010	Maarakennusliike Lehtonen Oy	0,1841
092-040-0105-0007	Maarakennusliike Lehtonen Oy	0,4083
Yhteensä		**0,5924**

Kaava-alueen kiinteistöjen maanomistus.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

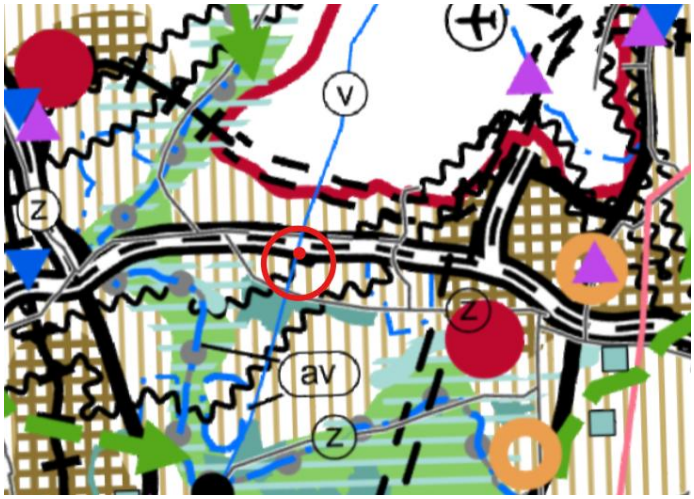
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

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.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.

Maakuntakaava



Ote maakuntakaavayhdistelmästä.

Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa asemakaava-alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä.

Alueen vieritse kulkee raakavesitunneli.

Lentomelualue (Lden 55–60 dBA)

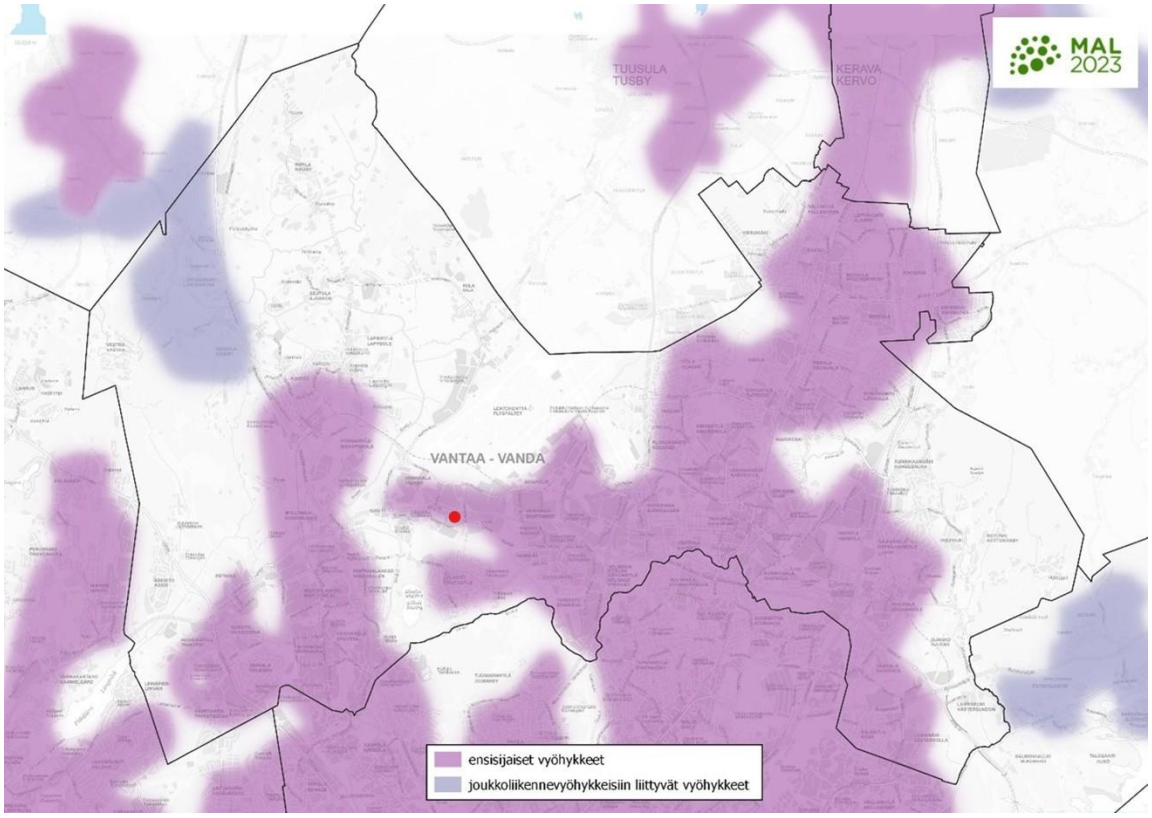
Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu

Voimajohto

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

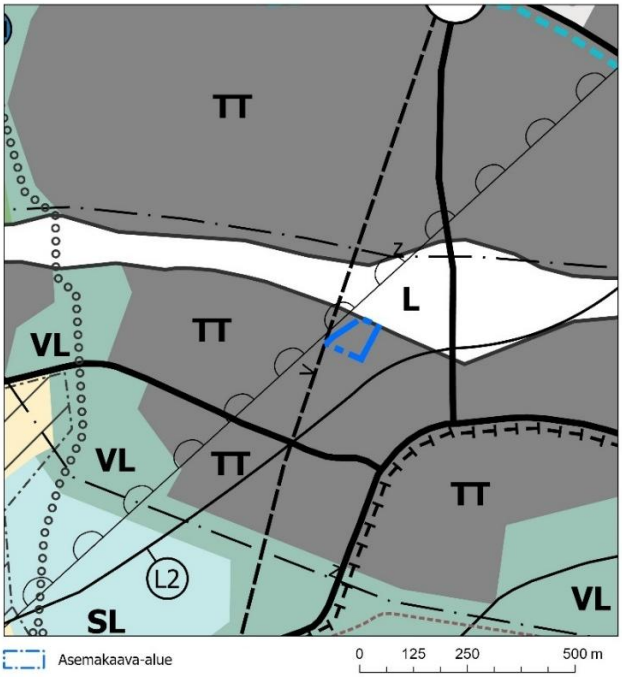


MAL 2023 -suunnitelman mukaiset vyöhykkeet Vantaan alueella. Kaava-alue merkittynä punaisella pisteellä.

Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024.

Kaavamuutosalue sijaitsee MAL 2023 -suunnitelman mukaisella maankäytön ensisijaisen kehittämisen vyöhykkeellä.

Yleiskaava



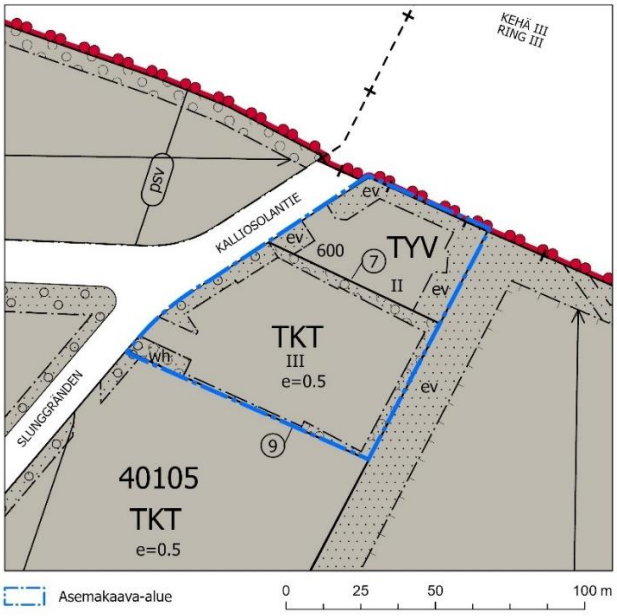
Alue kuuluu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeseen (TT).

Alue varataan tuotanto-, varasto-, logistiikka- ja yhdyskuntateknisen huollon toiminnoille. Alueelle saa sijoittaa toimintoja, joita niiden aiheuttamien ympäristöhäiriöiden vuoksi ei voi sijoittaa muille työpaikka-alueille.

Alueen länsipuolelle on yleiskaavaan merkitty raakavesitunneli-merkintä (Päijännetunneli) ja lentokoneiden laskeutumisvyöhyke. Raakavesitunnelin suoja-alueella (200 m putken keskilinjasta) ei ole sallittu sellainen toiminta, joka voi aiheuttaa vaaraa tunnelille tai veden laadulle. Lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeellä melu on huomioitava rakentamisessa. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä m1. (LDEN yli 60 dB)

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



Pohjoinen tontti nro 7 sijaitsee alueella, jossa on voimassa Tuupakka 6 asemakaava (411300), joka on 18.6.2001 kaupunginvaltuuston hyväksymä. Alue on ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (TYV). Sallittu rakennusoikeudellinen kerrosala on 600 k-m2 ja rakennusten suurin sallittu kerrostenlukumäärä on kaksi (II). Suurelta osin tonttia ympäröi noin kymmenen metriä leveä istutettava korttelinosa.

Eteläisellä tontilla nro 10 on voimassa Kallionsolantie 7 asemakaava (002423), joka on 25.4.2022 kaupunginvaltuuston hyväksymä. Alue on teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialuetta (TKT). Alueen tonttitehokkuus on e=0,5 ja rakennusten sallittu korkeus on kolme (III). Tonttia ympäröi 3–6 metriä leveä istutettava korttelinosa.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Tontille 10 on myönnetty 01.12.2016 lupa omakotitalon ja saunarakennuksen purkamiselle sekä tontin louhimiselle ja aidan rakentamiselle tontin koillisrajalle. Lupatunnus 40-1142-16-P § 1003, lupapistetunnus LP-092-2016-05757. Toimenpide: omakotitalon ja saunarakennuksen purkaminen. Tontin louhiminen ja aidan rakentaminen tontin koillisrajalle.

Tontille 7 on myönnetty 29.9.2022 lupa omakotitalon ja teollisuusvaraston purkamiselle sekä kallion louhimiselle. Lupatunnus LP-092-2022-04144. Toimenpide: omakotitalon ja teollisuusvaraston purkaminen sekä kallion louhiminen.

Päijänne-tunneli: Kyseisellä kohdalla Päijänne-tunnelin painetaso on noin +42,5 ja tunnelin katto on noin tasossa +3. Kallion laatu on paikoin huonoa, suuriakin lohkareita on pudonnut tunnelin katosta ja kallioperässä on hyvin vettä johtavaa rakoilua.

Radon: Säteilyturvakeskus suosittelee Ylästössä radonturvallista rakentamista.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Maarakennusliike Lehtonen Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 5.7.2024. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002605 ja kaavoitus tuli vireille 22.5.2025. Kaavamuutos on vuoden 2025 työohjelmassa.

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, 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

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (AKL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy huomautti, että asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida pienjännitemaakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosalueen lounaiskulmaan, tieliittymän tuntumaan, tarvitaan myös paikkavaraus puistomuuntamolle. Vantaan Energia Oy huomautti, että asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida kaukolämpöputkien sijainti. Mielipiteen ovat jättäneet myös HSY, Fingrid, Caruna Oy ja Vantaan kaupunginmuseo, joilla ei ollut huomautettavaa.

Vastineet mielipiteisiin

Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti otetaan asemakaavan muutosehdotuksessa huomioon. Hanke on ollut yhteydessä Vantaan Energia Sähköverkot Oy:hyn puistomuuntamon sijoittelusta ja kaavatyön aikana on osoitettu paikkavaraus puistomuuntamolle.

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.

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 § 7[SA1])

- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys
- Kaupunki hillitsee toimillaan ilmastonmuutosta ja sopeutuu muutoksiin ennakoivasti.

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.
- 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

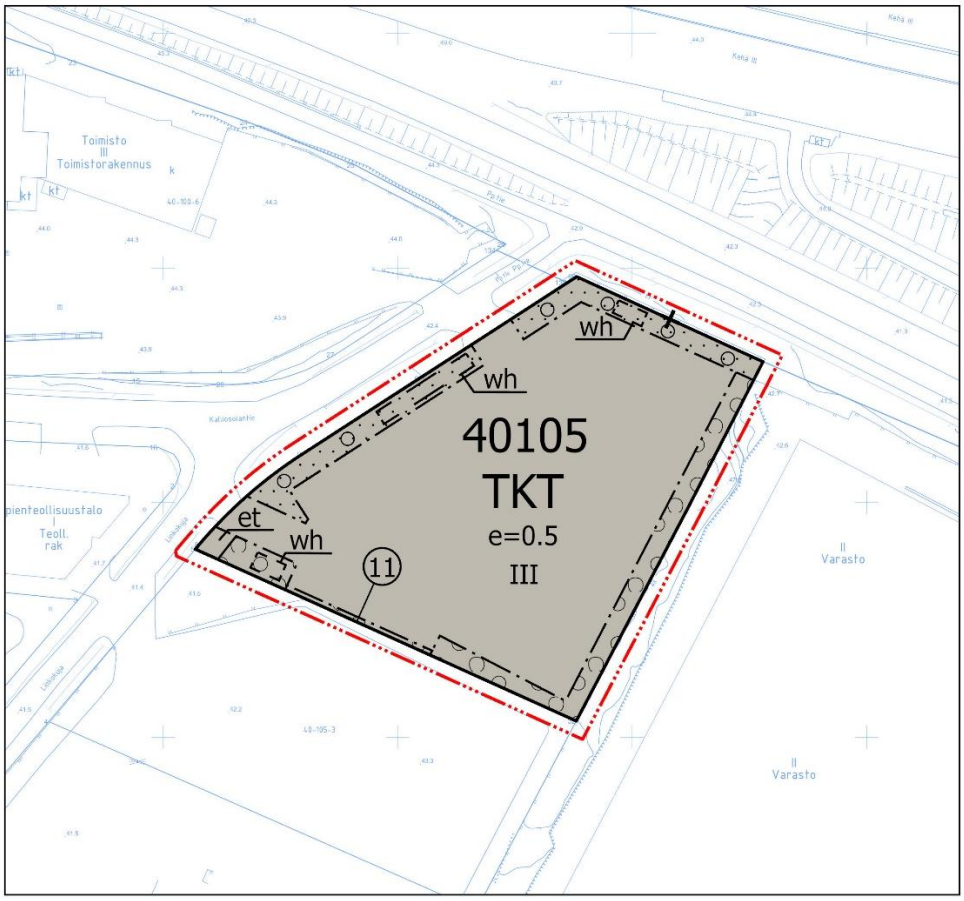
Maanomistaja

Maanomistajan tavoitteena on yhtenäistää tonttien kaavamääräykset, jotta tontit voidaan yhdistää ja kaava-aluetta kehittää kokonaisuutena, sekä nostaa tonttitehokkuus alueen tehokkuuden mukaiseksi.

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



Valitun asemakaavaratkaisun kaavakartta.

Asemakaavamuutoksella alueen käyttötarkoitus yhtenäistetään teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jotta aluetta on mahdollista kehittää kokonaisuutena. Kaava-aluetta ympäröi istutettava alueen osa, jolle tulee istuttaa puita Kalliosolantien puolelle. Asemakaavatyön alussa kaavamuutosalueena oli vain pohjoinen tontti 7. Koska kaavamuutoksen yhteydessä haettiin tonttijaon muutosta, oli perusteltua tehdä kuitenkin muutoksia myös eteläiselle tontille 10, jotta kaavakartan merkinnät saatiin sovitettua yhteen. Osana hiilineutraalisuusselvitystä tutkittiin erikokoisten viheralueiden vaikutusta kaavan ilmastovaikutuksiin. Selvityksessä tutkittiin myös muita potentiaalisia keinoja vähentää kaavan päästöjä ja lisätä sopeutumista ilmastonmuutokseen.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Alueella voimassa olevien asemakaavojen perusratkaisua ei ollut tarpeen muuttaa, sillä sen koettiin palvelevan hyvin käyttötarkoitusta. Ratkaisu mukailee pitkälti aikaisempaa Kalliosolantie 7 -asemakaavaa vuodelta 2022. Muutos on siis pääosin luonteeltaan tekninen, mutta kaavamääräykset on päivitetty vastaamaan kaupungin ajantasaisia tavoitteita. Rakennusala on väljä suhteessa käytettävissä olevaan rakennusoikeuteen, minkä ansiosta asemakaava mukautuu joustavasti erilaisten toimijoiden tarpeisiin. Korotettu rakennusoikeus ja sallittu kerrosluku vastaavat alueen yleistä tehokkuutta ja mittakaavaa. Kaava-aluetta ympäröivä istutusalue mahdollistaa viherrakenteen kehittämisen alueella ja hulevesien ohjauksen järjestämisen kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Istutusalueen mitoituksen perustana oli vihertehokkuuden alueellisen tavoiteluvun saavuttaminen ja toisaalta hakijan arvioimat tulevan toiminnan asettamat ehdot.

Vantaan teollisuusalueilla on pyritty rajaamaan katua rakennuksilla tai vaihtoehtoisesti rakennusaineisilla muureilla tai aidoilla. Kaupunkikuva- ja lupa-arkkitehdin kanssa yhteistyössä tästä muotoiltiin kaavamääräyksiin vaatimus.

Hiilineutraalisuusselvityksen tuloksena saatiin kaavamääräysehdotukset, jotka yhdessä hakijan kanssa hyväksyttiin. Selvitysprosessin myötä valittu asemakaavaratkaisu on hiilineutraalisuuden osalta kaupungin strategisten tavoitteiden ja kaupunkisuunnittelun tavoitteiden mukainen.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutosalue käsittää kaksi olemassa olevaa tonttia, jotka sijaitsevat osoitteissa Kalliosolantie 7 ja 9. Alueen laajuus on yhteensä 5923 m2. Tontit yhdistetään kaavamuutoksen yhteydessä sitovalla tonttijaolla. Alue muuttuu kokonaisuudessaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT), jonka tonttitehokkuus on e=0.50 (rakennusoikeus 2962 k-m2). Rakennukset saa rakentaa kolmikerroksisiksi. Aluetta ympäröi noin kahdesta viiteen metriä leveä istutettava alueen osa, jonka sisäpuolelle on osoitettu ohjeellisia hulevesialueita. Tonttien katujen puoleisille reunoille on osoitettu säilytettävä/istutettava puurivi. Tontin lounaisnurkassa on yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten rakennusala.

Rakennusten, rakenteiden, katosten ja aitojen tulee muodostaa kaupunkikuvallisesti ja materiaaleiltaan yhtenäinen kokonaisuus. Korttelialueen rakentamisen on oltava korkeatasoista ja arkkitehtonisesti laadukasta, erityisesti huomioiden näkymät Kehä III:n ja Kalliosolantien suuntaan. Mikäli rakennukset eivät sijoitu katujen varteen, tontit on rajattava kaupunkikuvallisesti laadukkain rakentein, kuten muurein tai aitarakentein.

Rakentamisluvan yhteydessä on laadittava pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma (vähintään 0,7). Piha-alueelle tulee istuttaa suuria puita riittävillä kasvualustoilla sekä vähintään 12 pientä puuta (6–7 m) ja 2 suurta puuta (n. 9 m). Maantasopysäköinti on toteutettava nurmikivellä tai muulla puoliläpäisevällä materiaalilla. Hulevedet on viivytettävä ennen johtamista yleiseen järjestelmään, ja vierekkäisten tonttien järjestelmien tulee olla yhteensopivia. Rakentamislupaa varten vaaditaan hulevesisuunnitelma ja työaikaisten hulevesien käsittelysuunnitelma, jotka hyväksytetään kaupungilla.

Rakennuksissa on käytettävä osin vähähiilisiä materiaaleja, ja muuntojoustavuus on varmistettava tilojen yhdistettävyydellä ja jaettavuudella. Kaikki pysäköintipaikat on varustettava latauspistevalmiudella, ja vähintään 15 % paikoista toteutetaan latauspisteillä. Vähintään 1000 m² kattopinta-alasta on hyödynnettävä uusiutuvan energian tuotantoon.

Päijännetunnelin suoja-alueella ei saa sijoittaa toimintoja, jotka vaarantavat raakaveden tai pohjaveden laadun. Louhintaa painevesitason +43 m alapuolelta ei sallita ilman erillisselvitystä, ja tärinätaso on rajoitettu. Polttonesteiden käsittelyalueet on suojattava, ja hulevedet johdettava öljynerotuskaivojen kautta. Maalämpökaivoja ei sallita.

Rakenteet eivät saa ylittää Helsinki-Vantaan lentoesteiden korkeusrajoja; yli 10 m esteille vaaditaan lupa. Toimistotilojen ääneneristävyyden tulee olla vähintään 35 dB, ja tuloilmanotto varustetaan tarkoituksenmukaisella suodatuksella.

Pääsisäänkäyntien yhteyteen tulee sijoittaa helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja. Pysäköintialueet tulee rajata istutuksin.

4.1.1 Mitoitus

Teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialue TKT

Tontin pinta-ala:	0,5923 ha
Tehokkuusluku:	e=0,50 (rakennusoikeutta 2962 k-m2)
Suurin sallittu kerrosluku:	kolme (III)
Pysäköinti:	Teollisuus 1 ap/200 k-m2, varastot 1 ap/200 k-m2, toimistot 1 ap/50 k-m2 ja liiketilat 1 ap/60 km2.
Polkupyörät:	Teollisuus 1 pp/80 k-m2 ja liiketilat 1 pp/50 km2.

Alueelle osoitetaan tehokkuusluvun myötä 320 k-m2 lisää rakennusoikeutta.

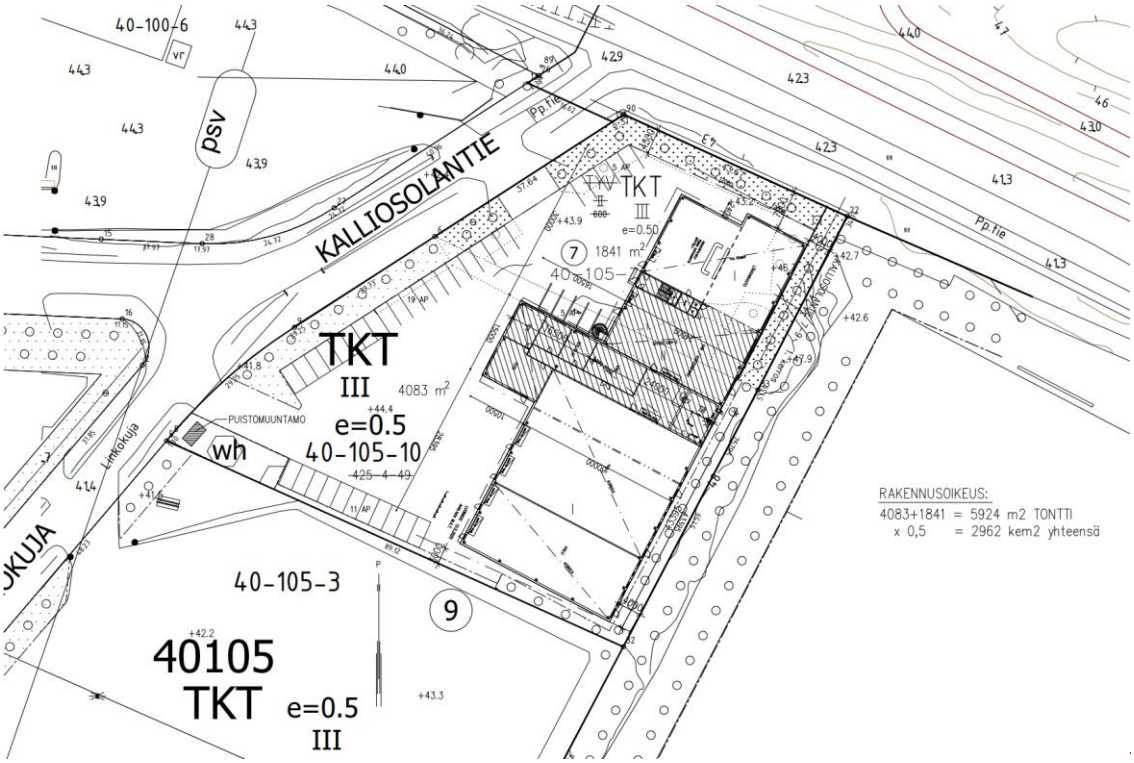
4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Uusi rakentaminen noudattaa ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa. Rakentamisessa tulee huomioida rakennusten ja niihin liittyvien rakenteiden, katosten ja aitojen materiaaleiltaan yhtenäinen kaupunkikuvaan soveltuva kokonaisuus. Alue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen, erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n ja Kalliosolantien suuntaan.

Viherrakentamisesta, hulevesien käsittelystä ja hiilineutraaliudesta on annettu määräykset kaavaan. Suunnittelualueella käytetyt vihertehokkuusratkaisut ovat rakentamisluvan yhteydessä vaadittu. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakentamisluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla. Kaavassa määrätään istutettavien puiden määrästä ja koosta.

Kaavamääräyksissä edistetään vähähiilisten materiaalien käyttöä, tilojen muuntojoustavuutta, paikallisen uusiutuvan energian tuotantoa, sähköauton latauspisteiden toteuttamista ja puoliläpäisevien materiaalipintojen käyttämistä tontilla.

Päijänne-tunnelin, Helsinki - Vantaan lentoaseman tai varakiitotien lentoesteiden korkeusrajoituspintoja koskevat vaikutukset rakentamiseen on otettu myös kaavamääräyksissä huomioon.



Hakijan toimittama alustava luonnos asemapiirroksesta, jossa on esitetty suunniteltu tontinkäyttö.

4.3 ALUEVARAUKSET

Kaava-alue on kokonaisuudessaan teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialuetta (TKT).

Kaava-alueen länsipuolitse kulkee Päijänne-tunneli, jonka 200 metrin suoja-alueella kaava-alue sijaitsee. Kaavassa on annettu määräys raakavesitunnelin huomioon ottamiseksi aluetta rakennettaessa.

Kaava-aluetta ympäröi noin viisi metriä leveä istutusvyöhyke lukuun ottamatta tontin eteläreunassa olevaa autopaikkaa, jonka eteläpuolella istutusalue on kaksi metriä.

4.3.1 Korttelialueet

TKT, teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialue

Alueen tonttitehokkuus on e= 0,50 ja rakennusten kerrosten lukumäärä III. Tontin istutettavaksi määrättyä alueen osaa on leveydeltään viisi metriä. Kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta 0,7.

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.

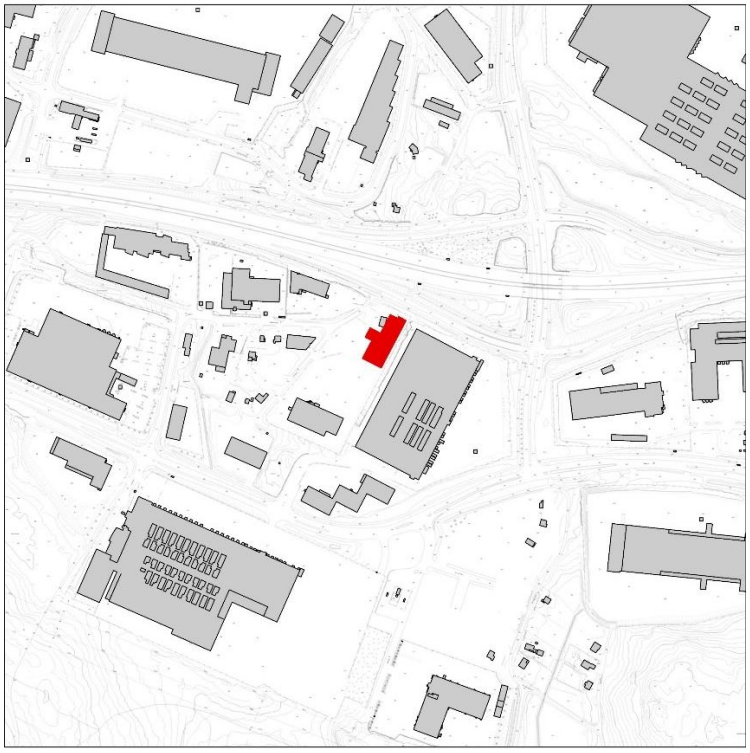
4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Alue tulee rakennetuksi tehokkaammin ja rakennettu ympäristö täydentyy. Rakentaminen vaikuttaa positiivisesti työllisyyteen ja talouteen.

Väestön rakenne ja kehitys

Kaava-alueella tulee olemaan muutamia työntekijöitä. Alueelle ei tule asukkaita.

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Ylästön teollisuusalueelle Kehä III:n eteläpuolelle Kalliosolantien ja Linkokujan itäpuolelle. Idässä alue rajoittuu varastorakennukseen. Ratkaisu edistää teollisuusalueen täydennysrakentamista ja tukee alueen kaupunkirakennetta.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen parantaa alueen kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna. Mittakaava on sovitettu ympäröivään rakenteeseen. Materiaalivalinnat ja yksityiskohtaisempi suunnittelu jäävät rakentamislupavaiheeseen. Kortteleista saadaan vehreitä mm. vihertehokkuudesta määräämällä.

Asuminen

Alueelle ei tule asukkaita.

Palvelut ja työpaikat

Ympäröivien kortteleiden rakennukset työpaikkoineen säilyvät alueella. Uusia työpaikkoja alueelle tulee muutamia. Kaavamuutoksella ei juurikaan ole vaikutusta alueen palveluihin ja työpaikkojen määrään.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavamuutos ei aiheuta kaavataloudellisia vaikutuksia. Kaavamuutos mahdollistaa työpaikkojen lisääntymistä.

Virkistys

Kaavassa on annettu määräyksiä kaava-alueelle sijoitettavista puiden ja pensaiden määräistä ja koosta.

Liikenne

Lisärakentaminen lisää jonkin verran liikennettä Riistakujalla ja Kalliosolantiellä. Teollisuus- ja varastoalueilla liikennemäärän lisäys riippuu tulevasta toiminnasta, joten sitä ei voida arvioida tarkasti. Asemakaavan laskennallinen liikennetuotos on enimmillään 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tällä liikennemäärän lisäyksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia ympäröivän katuverkon toimintaan.

Vesihuolto

Uudet rakennukset ja tilat voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkostoon. Yleistä vesihuoltoverkostoa ei tarvitse kaavamuutosta varten laajentaa, joten muutoksesta ei aiheudu vesihuollolle lisäkustannuksia.

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavana melulähteenä on lentomelu, josta määrätään kaavassa toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden määräyksellä. Tieliikenteen, lähinnä Kehä III:n aiheuttamiin pienhiukkasiin on varauduttu sillä, että rakennusten tuloilmanotto tulee varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Korttelialueiden hiilineutraaliuden huomioimisella ja vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista.

Vesistöt ja vesitalous

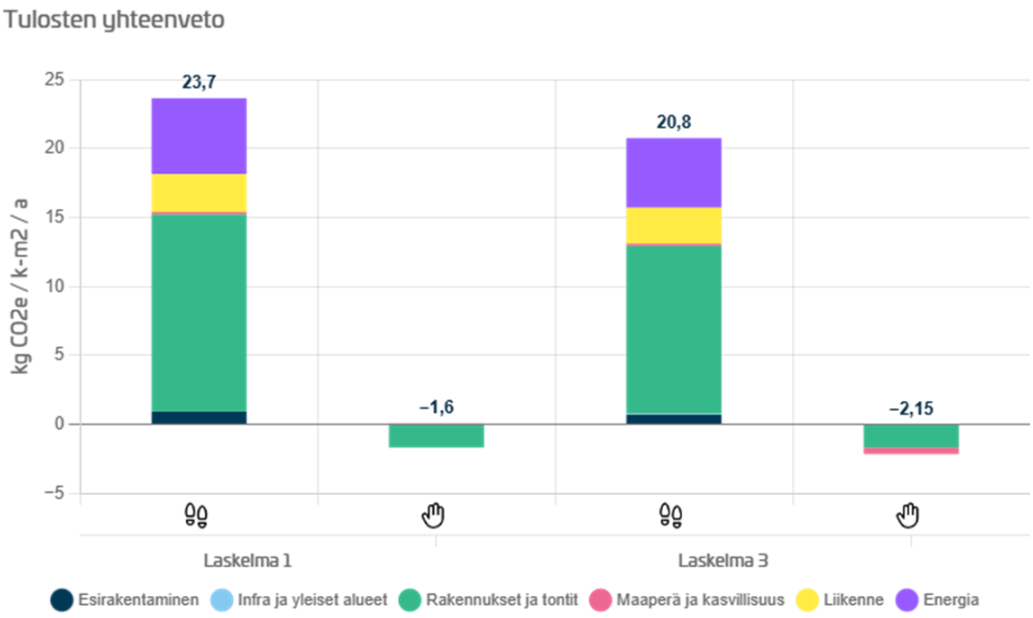
Alueelle on laadittu pihasuunnitelma, vihertehokkuuslaskelma ja hulevesisuunnitelma. Kaavamuutoksen myötä alueen vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy. Läpäisemättömien pintojen lisääntyessä on odotettavissa, että hulevesivirtaamat kaava-alueelta kasvavat. Kaava-alueen hulevesien muodostumista korttelialueilla pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita.

Tontilla muodostuvia hulevesiä tulee imeyttää tai viivyttää ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. Rakentamisluvan yhteydessä tontille tulee laatia hulevesisuunnitelma sekä työmaa-aikaisten hulevesien hallintasuunnitelma, jotka hyväksytetään kaupungilla.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.

Kaupunki on laskenut kaava-alueen ilmastovaikutukset 50 vuoden ajanjaksolle. Hiilineutraalisuusselvityksen teossa on hyödynnetty Planect-laskentatyökalua. Hiilineutraalisuusselvitys rajautui kahden toteutuskelpoisen skenaarion tarkasteluun. Laskennassa pyrittiin löytämään potentiaaliset ilmastovaikutusten hillintään ja niihin sopeutumiseen liittyvät toimenpiteet, jotka suunniteltu käyttötarkoitus, sijainti ja kerrosala mahdollistavat.



Hiilineutraalisuusselvityksen laskennassa verrattiin tavanomaisesti toteutettavaa BAU-skenaariota ja toteutuskelpoista minimiskenaariota. Näiden skenaarioiden hiilidioksidipäästöjen erotus on tarkastelussa asemakaavan ilmastovaikutusten hillitsemisen potentiaali.

Kokonaisuudessaan kaavan päästöjä vähennettiin tarkastelussa 12,2 % suhteessa tavanomaiseen pienteollisuusrakentamiseen. Hiilidioksidipäästöjen kokonaismäärä 50 vuoden ajalta laski 3503 tCO2e:stä 3075 tCO2e:hen. Selvityksen johtopäätöksenä saatiin kaavamääräyssuositukset, jotka hakija hyväksyi ja totesi toteutuskelpoisiksi.

Koska suurin osa kokonaispäästöistä syntyy rakennusmateriaaleista, tehokkain tapa vähentää kaavan päästöjä on vähentää rakennusmateriaalien päästöjä. Minimiskenaariossa asetettiin hiilijalanjäljen katoksi 16 kg Co2e/k-m2/a. Tämä vähensi rakentamisen ja tonttien hiilijalanjälkeä 14,7 % tavanomaiseen rakentamiseen nähden. Teollisuusalueella ja -rakennuksissa muuntojoustavuus on myös potentiaalinen tapa vähentää rakentamisen ilmastovaikutuksia. Kaavamääräysten mukaan rakennuksissa tulee käyttää osin vähähiilisiä materiaaleja ja tilat tulee toteuttaa muuntojoustavina.

Alueelle ei saa rakentaa maalämpökaivoja lähellä sijaitsevan Päijännetunnelin vuoksi, mikä osaltaan vaikeuttaa kestävien energiamuotojen hyödyntämistä. Rakennusten laaja kattopinta-ala mahdollistaa kuitenkin suuren aurinkoenergian tuotantopotentiaalin, jonka avulla energian päästöjä saatiin vähennettyä 8,4 %. Vähintään 1000 m2 rakennusten vapaasta kattopinta-alasta on hyödynnettävä paikalliseen uusiutuvan energian tuotantoon.

Sähköauton latauspisteitä rakentamalla oli mahdollista vähentää liikenteen päästöjä 5,1 %. Latauspistevalmius tulee toteuttaa tontilla kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi tulee toteuttaa sähköauton latauspisteitä vähintään 15 %:iin pysäköintipaikoista.

Kaava-alueella ei lähtötilanteessa ole merkittävää luontoa tai muuta hiilinieluvarastoa, joten vihertehokkuuden kasvattaminen on tehokas keino lisätä hiilinielun määrää ja luonnon monimuotoisuutta. Viheralueita määrittelemällä tarkastelussa kasvatettiin hiilikädenjälkeä ja –nieluja, mutta pienennettiin myös esirakentamisen aiheuttamia päästöjä. Istutettavat alueet osoitettiin kaavakarttaan lopulta pienempinä kuin laskennassa tulevan toiminnan asettamien rajoitteiden vuoksi. Tämän vaikutus kaavan päästöihin on kuitenkin pieni, joten tarkastelun mukainen arvio kokonaispäästöistä on edelleen riittävän tarkka.

Kaava-alueella sovelletaan 0,7 vihertehokkuutta, mikä tukee myös ilmastonmuutokseen sopeutumista. Sään ääri-ilmiöihin sopeudutaan kaavassa vaatimalla vettä läpäiseviä pinnoitteita viilentämään aluetta sekä huomioimaan tulvariskejä. Lämpösaarekeilmiötä pyritään torjumaan istuttamalla erityisesti kadunvarsille ja parkkipaikoille puita, joiden lehvästöt heijastavat valoa.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Alueella mitoittavana melulähteenä on tie- ja lentomelu.

4.6 NIMISTÖ

Alueelle ei tule uutta nimistöä.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. Kaava perustuu hakijan konsulttina toimineen Arkkitehtitoimisto M.A.T.:n viitesuunnitelmaan.

Konsultit:

Arkkitehtitoimisto M.A.T.	Markku Toivakka
Vekkeli & Lemmenlehti Oy	Mikko Vekkeli

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Ville Mäkelä	asemakaavainsinööri
	Merja Häsänen	asemakaava-arkkitehti
	Agon Shala	asemakaava-arkkitehti
	Jukka Köykkä	kaavasuunnittelija
	Seppo Niva	arkkitehti
	Riikka Mattila	kaavatekninen koordinaattori (OAS-vaihe)
	Kimmo Kangas	kaavatekninen koordinaattori (seurantalomake)
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnitteluinsinööri
	Taina Toivanen	liikenteen alueinsinööri
Rakennusvalvonta:	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
	Johanna Ojanlatva	kaupunkikuva-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
	Eira Linko	projektikoordinaattori
Mittaus- ja geopalvelut:	Riikka Pirinen	kiinteistöinsinööri
	Petri Rantala	toimitusinsinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä tammikuuta 2026

Ville Mäkelä	Johanna Rajala
asemakaavainsinööri	aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	17.12.2025
Kaavan nimi	002605 Kalliosolantie 9		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	22.5.2025
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002605
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,5924	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,5924

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	**0,5923**	**99,98**	**2962**	**0,50**	**0,0000**	**320**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	0,5923	100,0	2962	0,50	0,0000	320
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
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	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

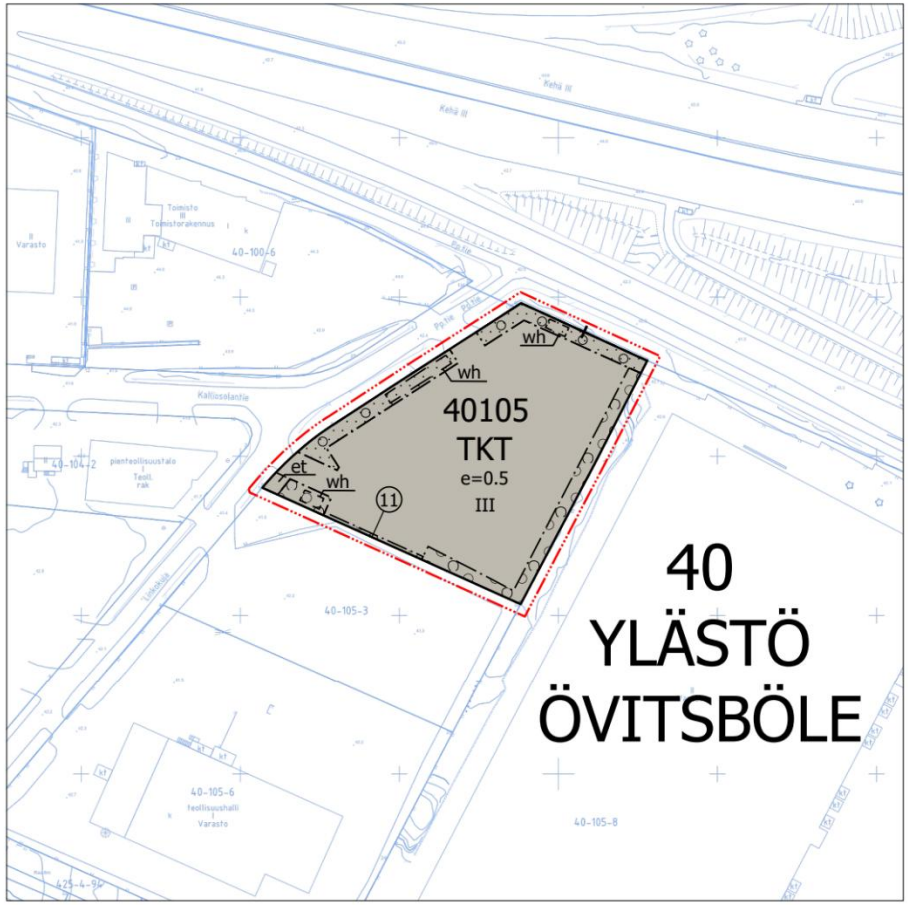
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

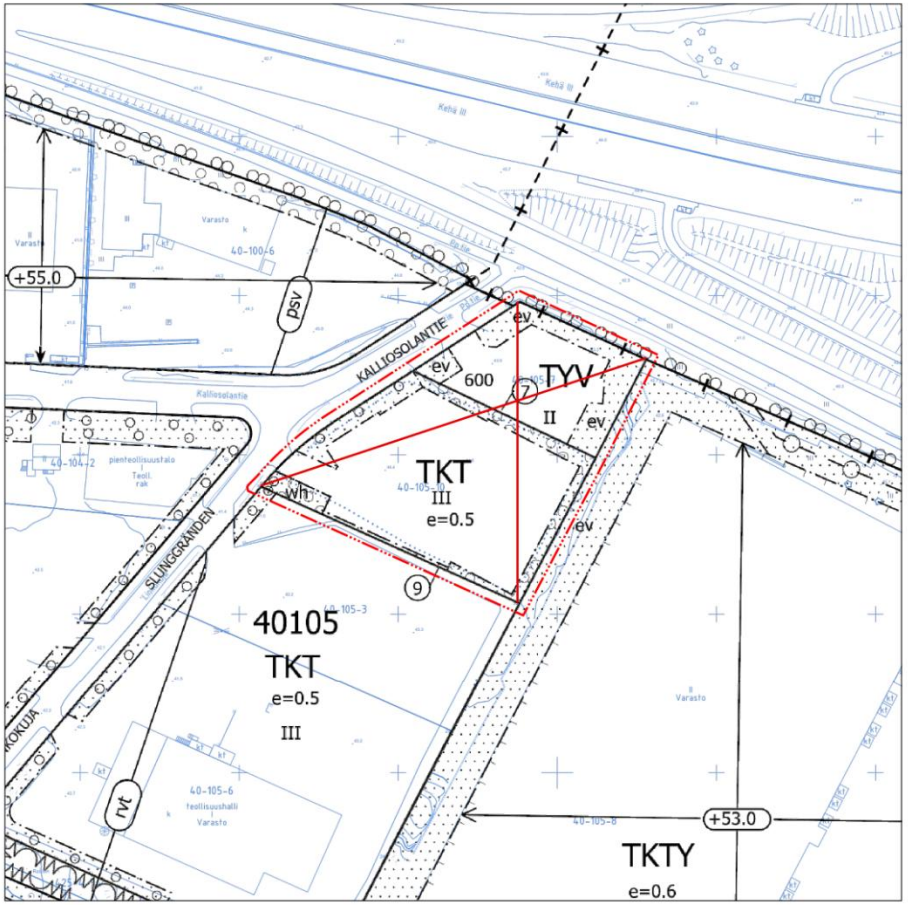
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,5923**	**99,98**	**2962**	**0,50**	**0,0000**	**320**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	0,5923	100,0	2962	0,50	0,0000	320
TKT	0,5923	100,0	2962	0,50	0,1841	920
TYV	0,0000	0,0	0		-0,1841	-600
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET

Asemakaavan muutosehdotus:



Kumoutuvat merkinnät:



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002605	19.1.2026

Vantaan kaupunki

Kalliosolantie 7 ja 9

Kaupunginosa 40, YLÄSTÖ

Vanda stad

Bergpassvägen 7 och 9

Stadsdel 40, ÖVITSBÖLE

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 40105.

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 40105.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 40105.

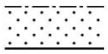
Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 40105.

1:2000

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
TKT	**Teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri-. lager-och kontorsbygnader.**
	Rakennusten ja niihin liittyvien rakenteiden, katosten ja aitojen tulee olla kaupunkikuvaltaan ja materiaaleiltaan yhtenäinen kokonaisuus.	Byggnaderna med anslutande konstruktioner, skärmtak och inhägnader ska i fråga om stadsbild och material utgöra en enhetlig helhet.
	Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n ja Kalliosolantien suuntaan.	Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Skärskilt vyerna från Ring III och Bergpassvägen ska tas i beaktande.
	Mikäli rakennukset eivät sijoitu katujen puoleisiin rakennusalojen rajoihin kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein.	Om byggnaderna inte placerats intill byggytornas gränser mot gatorna, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadtsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar eller staketkonstruktioner.
	Rakentamisluvan yhteydessä alueelle tulee laatia pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma, jossa tulee saavuttaa 0,7 vihertehokkuus.	I samband med bygglovet ska en plan över gården utarbetas och gröneffektiviteten beräknas, där 0,7 ska uppnås som gröneffektivitet.
	Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla. Piha-alueella tulee istuttaa vähintään 12 pienkokoista puuta, täysikasvuisena noin 6-7 m ja 2 suurikokoista puuta, täysikasvuisena noin 9 m.	I gårdsområdet ska också högväxta trädslag planteras, vars livsbetingelser ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och val av arter. I gårdsområdet ska minst 12 småväxta träd planteras, cirka 6–7 m som fullvuxna, och 2 högväxta träd, cirka 9 m som fullvuxna.
	Maantasopysäköinnin on oltava nurmikiveä tai vastaavaa puoliläpäisevää materiaalia.	Markparkeringen ska bestå av gräsarmering eller ett motsvarande halvgenomsläppligt material.
	Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Toisiinsa rajautuvilla tonteilla tulee hulevesijärjestelmät suunnitella ja toteuttaa yhteensopiviksi.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. PÅtomter som gränsar till varandra ska dagvattensystemen planeras och byggas så att de passar ihop med varandra.

Rakentamislupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.	För bygglov ska en dagvattenplan utarbetas samt en plan för hanteringen av dagvattnet under arbetet. Dagvattenplanen ska godkännas av staden.
Rakennuksissa tulee käyttää osin vähähiilisiä materiaaleja. Vähähiilisyys tulee todentaa ja perustella rakentamislupaa haettaessa.	I byggnaderna ska till viss del koldioxidsnåla material användas. Koldioxidsnålheten ska bevisas och motiveras vid ansökan om bygglov.
Tilat tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa.	Utrymmena ska byggas flexibelt så att lokalerna kan slås ihop och delas upp.
Tontilla latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi tulee toteuttaa sähköauton latauspisteitä vähintään 15%:iin pysäköintipaikoista.	På tomten ska beredskap skaffas för laddstationer för samtliga parkeringsplatser. Dessutom ska minst 15 % av parkeringsplatserna ha laddningspunkter för elbilar.
Tontilla tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Tontilla vähintään 1000 m2 rakennusten vapaasta kattopinta-alasta on hyödynnettävä paikalliseen uusiutuvan energian tuotantoon.	Förnybar energi ska produceras på tomten. På tomten ska minst 1000 m² av (byggnadens) fria takyta användas för lokal produktion av förnybar energi.
Päijänne-tunnelin suoja-alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, jotka voivat vaarantaa tunnelin raakaveden tai alueen pohjaveden laadun.	I Päijännetunnelns skyddsområde får inte placeras sådana funktioner som kan riskera kvaliteten på tunnelns råvatten eller kvaliteten på områdets grundvatten.
Päijänne-tunnelin vaikutusalueella on kielletty kaikki tunnelin rakennetta ja vedenlaatua heikentävät toimenpiteet. Alue on rakennettava ja maanmuokkaustoimenpiteet tehtävä niin, että ne eivät aiheuta haittaa Päijänne-tunnelille. Maan muokkauksesta ja rakentamisesta tulee rakennushakkeeseen ryhtyvän pyytää lausunto tunnelin omistajalta hyvissä ajoin ennen rakentamisluvan myöntämistä ja toimenpiteiden suorittamista.	I det område som påverkas av Päijännetunneln är alla åtgärder som försvagar tunnelns konstruktioner och försämrar vattenkvaliteten förbjudna. Området ska byggas och markbearbetningsåtgärderna ska genomföras så att de inte orsakar olägenheter för Päijännetunneln. Den som tar sig an byggnadsprojektet ska be tunnelns ägare om ett utlåtande om bearbetningen och byggandet av marken i god tid före beviljandet av bygglov och genomförandet av åtgärder.
Päijänne-tunnelin suoja-alueella ei saa louhia kalliota tunnelin painevesitason +43 m alapuolelta ilman erillisselvitystä. Suoja-alueella louhintatöissä tulee ottaa huomioon tunnelin vaurioitumisriski ja sallittu tärinätaso.	I Päijännetunnelns skyddsområde får berg inte sprängas nedanför tunnelns tryckvattennivå +43 m utan specialutredningar. Vid sprängningsarbeten i skyddsområdet ska risken för skador på tunneln och den tillåtna vibrationsnivån beaktas.
Polttonesteiden käsittelyyn tai varastointiin tarkoitetut alueet, huoltoalueet sekä pysäköintialueet tulee varustaa asianmukaisin suojarakentein, jotta Päijänne-tunnelin raakavesi tai alueen pohjavesi eivät vaarannu. Edellä mainituilta alueilta kertyvät hulevedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen kautta pois tunnelin suoja-alueelta.	Områden avsedda för behandling eller upplagring av flytande bränslen, serviceområden och parkeringsområden ska utrustas med lämpliga skyddskonstruktioner, så att Päijännetunnelns råvatten eller områdets grundvatten inte äventyras. Dagvatten som samlas upp från ovan nämnda områden ska ledas bort från tunnelns skyddsområde via oljeavskiljningsbrunnar.
Alueella ei sallita maalämpökaivoja.	Jordvärmebrunnar tillåts inte i området.
Mikään rakenne, laite tai antenni ei saa edes tilapäisesti läpäistä Helsinki - Vantaan lentoaseman tai varakiitotien lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.	Ingen struktur, anläggning eller antenn får ens tillfälligt överskrida flyghindrens höjdbegränsningsytor på Helsingfors - Vanda flygplats eller reservstartbanan.
Maanpinnan tasosta yli 10 m korkeuteen ulottuvien tilapäistenkin esteiden sijoittamiseen on haettava lentoestelupaa.	Flyghindertillstånd måste inhämtas även för placeringen av tillfälliga hinder som sträcker sig högre än 10 m över markytan.
Toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.	Ljudisoleringen mot väg- och flygbuller i kontorslokalers ytterväggar ΔL skall vara minst 35 dB.
Rakennusten tuloilmanotto tulee varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.	Byggnadernas tilluftsintag ska förses med filtrering i enlighet med lokalernas användningsändamål.
Autopaikkojen vähimmäismäärät: Teollisuus 1 ap/200 k-m² Varastot 1 ap/200 k-m² Toimistot 1 ap/50 k-m² Liiketilat 1 ap/60 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Industri 1 bp/200 m²-vy Lager 1 bp/200 m²-vy Kontor 1 bp/50 m²-vy Affärslokaler 1 bp/60 m²-vy
Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät: Toimistot 1 pp/80 k-m² Liiketilat 1pp/50 k-m²	Minimiantalet cykelplatser: Kontor 1 cp/80 m²-vy Affärslokaler 1cp/50 m²-vy
Pääsisäänkäyntien yhteyteen tulee sijoittaa helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja.	Cykelplatser som är lätta att använda skall placeras vid huvudingångarna.
Pysäköintialueet tulee rajata istutuksin.	Parkeringsplatserna skall avgränsas med planteringar.
Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
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.**
40	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
YLÄS	**Kaupunginosan nimi**	**Stadsdelsnummer**
40105	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
III	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
e = 0.5	**Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/ rakennuspaikan pinta-alaan.**	**Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens/byggnadsplatsens yta.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
et	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten rakennusala.**	**Byggnadsyta för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	**Istutettava alueen osa.**	**Del av område som skall planteras.**
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	**Del av område där träd och buskar skall planteras.**

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.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Tuloskortti

Päivämäärä 3.11.2025

Osoite ja kaupunginosa Kalliosolantie 9, 40.

Kaavan numero ja kortteli 002605 Kalliosolantie 9/ TKT

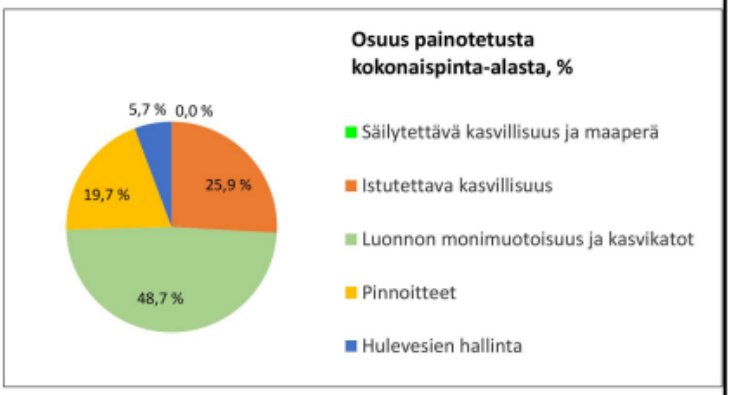
Vihertehokkuuslaskelma

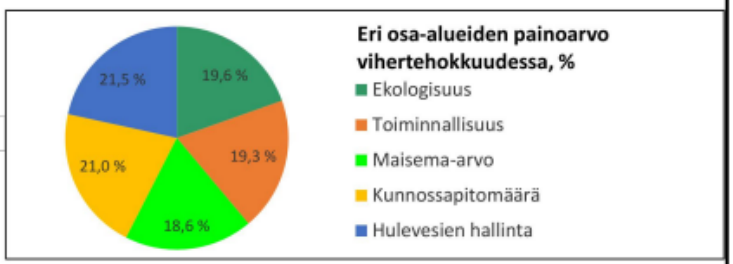
Viher-tehokkuus	**0,9**
Tavoiteluku	**0,7**

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	3	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**7**	**36**

Hulevesimäärä m³	
32,2	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m³	
32,2	
Jää viivyttämättä m³	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³**
0,0	**42,2**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
34 %	

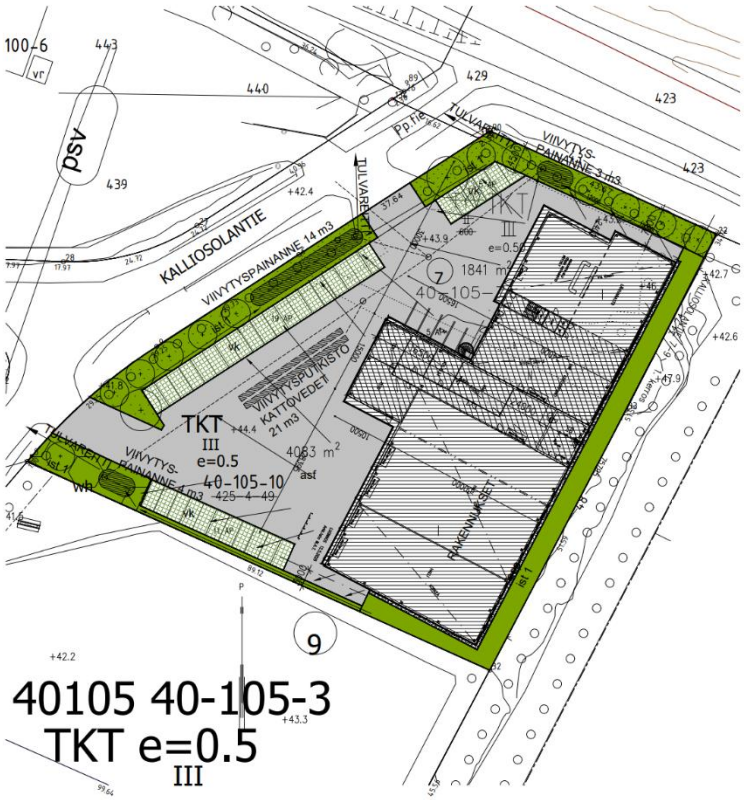




LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

(•) KAAVAVAIHE

( ) RAKENNUSLUPAVAIHE



MERKINNÄT

Suurikokoinen havu-/ lehtipuu, täysikasvuisena yli 9m tai latvus yli 40 m2/ halkaisija 7,5 m. Kasvualusta 80 cm

Pienikokoinen havu-/ lehtipuu, täysikasvuisena 6-7m tai latvus 20m2/ halkaisija 5m tai pylväsmäinen puu. Kasvualusta 60 cm

ist 1 Monilajinen paikalle sopiva niittysekoitus

vk Vihersaumattu betonikiveys

Kalliomurske/ sepelipinta rakennuksen seinustoilla, pinta-ala

asf Asfalttipinta

HULEVESIEN KÄSITTELY

Tontille on rakennettava hulevesien viivyttämiseksi vähintään 33 m3 viivytystilavuutta. Suunnitelmassa on esitetty tilavaraukset viivytysrakenteille, hulevesien virtausnuolet sekä järjestelmän kaavio.

Viivytys ehdotetaan rakennettavaksi rakenteellisena viivytysputkistona kattovesien osalta (21 m3) ja hajautettuina viivytyspainenteina (yht. 21 m3) piha-alueella muodostuvien vesien osalta.

Tontilla muodostuvat hulevedet ohjataan viivytysrakenteisiin, joista ne ohjataan mahdollisuuksien mukaan hulevesiviemäriin tai puretaan kaupungin ohjeiden mukaisesti alueen avo-ojiin.

Suunnitelmassa on ehdotettu parhaaksi purkupisteeksi tontin länsireunan ajoliittymien kohtia näiden pisteiden sijaitessa tontin matalimmissa kohdissa.

Luonnolliset tulvareitit kadulle on osoitettu suunnitelmassa tontin länsirajan yli. Tontti sijaitsee 1-2 m katualuetta korkeammalla.

Asemakaavoitus / VMä

Mielipiteiden luettelo 22.5. – 30.6.2025 / Asemakaavan muutos nro 002605, 40. Ylästö, Kalliosolantie 7 ja 9

Kirjeenä saapuvat mielipiteet toimitetaan kirjaamosta asemakaavainsinööri Ville Mäkelälle.

Suullisia mielipiteitä ei saatu.

Mielipiteitä saatiin 5 kpl.

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	**Vastine**
NRO 1, 23.5.2025 Fingrid	Asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.	
NRO 2, 26.5.2025 Caruna Oy	Asemakaava-alue ei kuulu Caruna Oy:n jakeluverkon vastuualueeseen, eikä Carunalla ole asemakaava-alueella tai sen lähistöllä sähköverkkoa.	
NRO 3, 13.6.2025 HSY	Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja jätevesiviemäri on rakennettu valmiiksi. Muutosehdotus ei edellytä niiden siirtämistä.	
NRO 4, 25.6.2025 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Kaavan muutosalueelle tarvitaan paikkavaraus puistomuuntamolle.	Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti tullaan ottamaan asemakaavan muutosehdotuksessa huomioon. Hanke on yhteydessä Vantaan Energia Sähköverkot Oy:hyn puistomuuntamon sijoittelusta. Kaavatyön aikana osoitetaan paikkavaraus puistomuuntamolle.
NRO 5, 1.7.2025 Vantaan kaupunginmuseo	Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole	

	kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa.	

11 **Asemakaavamuutos 002598, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Aviakuja - Ehdotus nähtäville / SP**

VD/3584/10.02.04.00/2024
SP/TTA/VIK

Asemakaavamuutoksella jatketaan Aviakujan nykyistä katualuetta Turbiinitielle asti ja osoitetaan katutilaa linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä, muuttamalla lentokenttäaluetta sekä lähivirkistysaluetta katualueeksi. Kaupunginosa-alueen rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan. Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 päivättyyn Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen.

Asemakaavamuutos koskee katualuetta ja kaupunginosan rajaa, kaupunginosassa 52 Veromies ja 53 Lentokenttä. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa lentokenttäaluetta, lähivirkistysaluetta ja kaupunginosan rajaa.

Alue sijaitsee Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa Aviapoliksen suuralueella, Aviabulevardin ja Turbiinitien välissä.

Maanomistus
Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvan asemakaavoitetun katualueen ja puistoalueen. Muut alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
- 92-407-5-116, 92-407-5-117, 92-423-4-44: Finavia Oyj
- 92-423-4-44-M542: Kiinteistö Oy Aviatontti II

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen itä- ja keskiosa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), ja länsiosa lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alue sijoittuu kokonaisuudessaan kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruuturasteri). Alueen läpi kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (mustat pistekatkoviivat) ja raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (vihreä palloviiva). Suunnittelualueen länsireunalle on osoitettu pyöräliikenteen baana (turkoosi katkoviiva). Lentomeluvyöhykkeiden 2 (LDEN 55-60 dB) ja 3 (LDEN 50-55 dB) välinen raja sijoittuu kaava-alueen keskelle. Alueen eteläpuolella on rautatieasema (musta pallo). Alueen länsipuolella kulkee tärkeä liikenneyhteys (musta paksu viiva) ja itäpuolella raitiotien reitti (musta viiva poikkiviivoilla).

Asemakaavamuutos
Asemakaavan muutoksella jatketaan Aviakujan katualuetta Turbiinitielle asti, muuttamalla Lentokenttäaluetta (LL) sekä lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi. Kaupunginosan rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan.

Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen. Ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle, kävelylle, istutuksille, hulevesiratkaisuille, linja-autojen latauspaikoille sekä linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualuetta. Kaavassa osoitetaan myös uusia ajoneuvoliittymäkieltoja. Asemakaavamuutoksessa on annettu muun muassa hulevesiin, kaupunkikuvaan sekä maanalaisen rautatietunnelin huomioimiseen liittyviä määräyksiä.

Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitielle.

Aviakujan asemakaava on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2025 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 23.5.2024. Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 21.6.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta. Puhelinaikoja järjestettiin yksi (10.6.2024), jolloin asemakaava-arkkitehti oli tavoitettavissa.

Saadun mielipiteen perusteella kaavaehdotuksessa on määrätty, että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7). Kaavalla parannetaan liikenneyhteyksiä ja kunnallistekniikkaa. Kaava kohdistuu osittain kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002598, 52 Veromies ja 53 Lentoasema / Aviakuja,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.1.2026
- Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, p. 050 302 8975
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002598

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki

002598 AVIAKUJA

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ
Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

1:2000

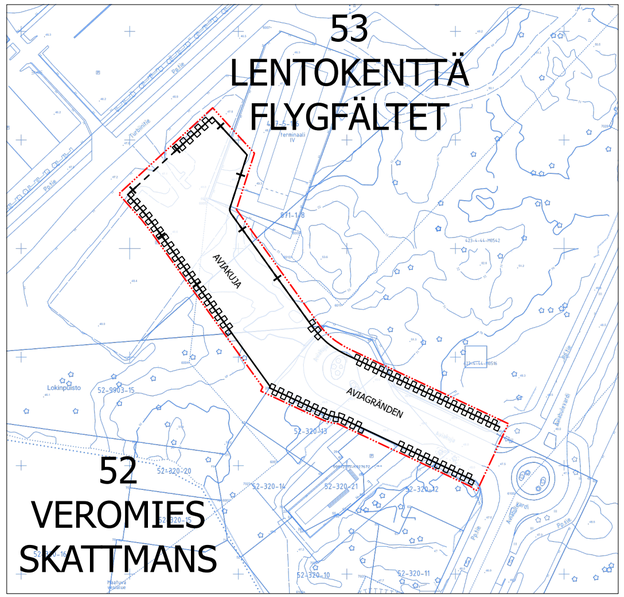
Vanda stad

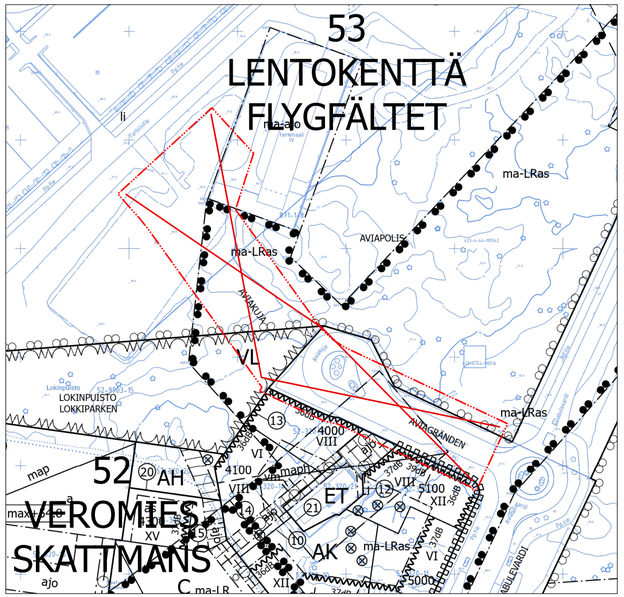
002598 AVIAGRÄNDEN

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET
Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000





	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
-+—+-	**Kaupunginosan raja.**	**Stadsdelsgräns.**
———	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
—x—x—	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**

AVIAKUJA

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
Katu.	**Gata.**
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka ja mahdollisuus bussien seisonnalle sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen.

Alueelle tulee varata tilavaraus sähköbussien latausasemalle.

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

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

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.

Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.

Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille.

Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

TONTTIJAKO

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

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA OMRÅDET

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

I området ska en utrymmesreservering reserveras för en laddstation för elbussar.

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.

I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.

Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.

Byggandet får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar.

I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment.

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.

Johanna Rajala, Aluearkkitehti, 18.12.2025 16.53

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

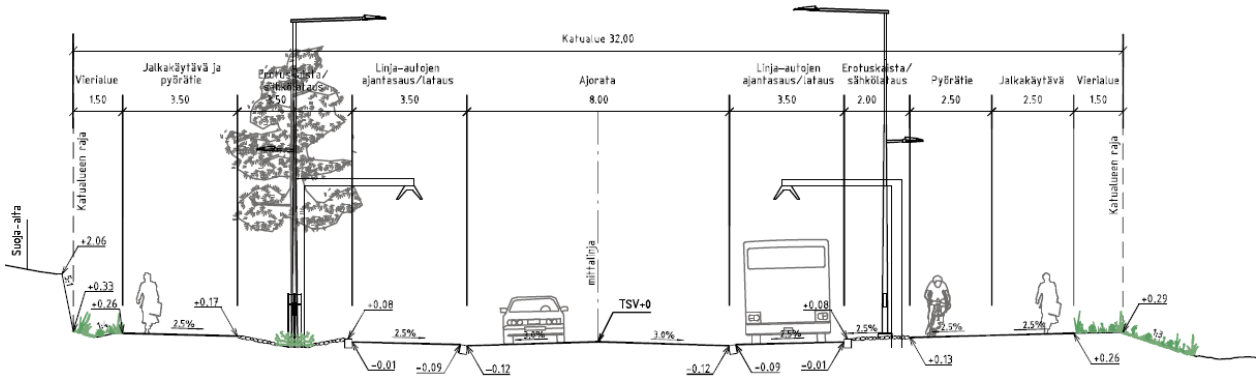
Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002598 AVIAKUJA

VEROMIES JA LENTOKENTTÄ



Katusuunnitelmaluonnoksen poikkileikkaus 1.11.2023. (Ramboll Finland Oy)

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002598. Kaavoitus on tullut vireille 1.2.2024 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla (OAS) numerolla 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle (OAS päivitetty 12.3.2024). Kaava on irrotettu omaksi katualueen kaavakseen ja siitä julkaistiin oma OAS 23.5.2024 kaavanumerolla 002598.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavamuutos:
Katualuetta ja kaupunginosan raja kaupunginosissa 52 Veromies ja 53 Lentokenttä.

Asemakaavamuutoksella jatketaan Aviakujan nykyistä katualuetta Turbiinitielle asti ja osoitetaan katutilaa linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä, muuttamalla lentokenttäaluetta sekä lähivirkistysaluetta katualueeksi. Kaupunginosa-alueen rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan. Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 päivättyyn Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen.

Kaavan laatija: Anne Polvi, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki, anne.polvi@vantaa.fi, puh. 040 7507339 (24.9.2024 asti).
Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti Vantaan kaupunki, tea.taponen@vantaa.fi, puh. 040 483 9054 (25.9.2025 alkaen).

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Suunniteltava alue sijaitsee Aviapoliksen suuralueella, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Turbiinitien ja Aviabulevardin välissä.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla rajattuna punaisella viivalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaavaehdotus nro 002598 Aviakuja on tullut vireille osana asemakaavan muutosaluetta nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle 1.2.2024 päivätyllä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla (päivitetty 12.3.2024).
- Kaavamuutostyön nro 002564 vireille tulosta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 14.2.2024 sekä 1.2.2024 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet kaavan 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 13.3.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta. Palautteista 7 koski myös Aviakujan aluetta.
- Kaavamuutoksen nro 002564 suunnitelman pohjana on ollut Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos nro 052400 (kh 19.6.2023), jossa Aviakuja on jatkettu Turbiinitielle asti. Asemakaavan muutosluonnos nro 052400 on ollut nähtävillä 28.6.-28.8.2023 välisenä aikana.
- Kaavan nro 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 12.3.2024.
- Aviakuja irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen kaupungin aloitteesta, jaa siitä julkaistiin oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma 23.5.2024 kaavamuutosnumerolla 002598.
- 23.5.2024 julkaistusta OAS:sta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 5.6.2024 sekä 23.5.2024 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet kaavatyön nro 002598 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 21.6.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta. Puhelinaikoja järjestettiin yksi (10.6.2024), jolloin asemakaava-arkkitehti oli tavoitettavissa.
- Kaavamuutosaluetta koskeva katusuunnitelmaluonnos 58679-1 Aviakuja valmistui 1.11.2023. Asemakaavan muutosehdotus nro 002598 perustuu katusuunnitelmaluonnokseen.
- Kaavamuutosehdotuksesta on keskusteltu alueen maanomistajien kanssa vuosien 2024–2025 aikana.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 17
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 34
3.4 Asemakaavaratkaisu 36
4. Asemakaavan kuvaus 36
4.1 Kaavan rakenne 36
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 37
4.3 Aluevaraukset 37
4.4 Kaavan vaikutukset 38
4.5 Ympäristön häiriötekijät 45
4.6 Nimistö 46
5. Asemakaavan toteutus 46
6. Kaavatyöhön osallistuneet 47
7. Asemakaavan seurantalomake 48
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 50

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavamuutoksen seurantalomake (19.11.2025)
- Asemakaavamuutosehdotus ja kaavamääräykset (19.1.2026)
- Koonti asemakaavamuutostyön nro 002598 OAS-vaiheen mielipiteistä (erillisenä liitteenä)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 002564, Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, 1.2.2024 (päivitetty 12.3.2024).
- Asemakaavan muutosluonnos 052400, Aviapoliksen keskusta, 9.5.2023 (kh 19.6.2023).
- Asemakaavan muutosluonnoksen selostus 052400, Aviapoliksen keskusta, 9.5.2023 (kh 19.6.2023).
- Ramboll (1.11.2023). Katusuunnitelmaluonnos Aviakuja, 58679-1.
- Ramboll (10.2.2023). Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Karhumäenportti-Tikkurilantie, 58677–1.
- Ramboll (28.2.2025). Kadun yleissuunnitelmaluonnos Turbiinitie, Mekaanikontie (Välillä Tikkurilantie-Turbiinikuja), 59717/2.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: Vantaan ratikan selvityksiä ja aineistoja | Vantaa
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentokenttä-Tikkurila 2023, Sweco, 17.2.2023.
- Ympäristödirektiivin mukainen Vantaan meluselvitys 2022. Vantaan kaupunki 10/2022.
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko, kaupunginvaltuusto 19.6.2023.
- 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 ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Lentoradan YVA, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Suomi-rata Oy, 6/2023. Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava
- Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Lentorata Oy, 3/2025.
- Liski, J., Oksanen, B., Tervo, S. & huhtala, T. 2025: Tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentoradan yleissuunnitelma. – A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2/2025.
- Vantaan resurssiviisauden tiekartta, Valtuustokausi 2021–2025. Vantaan kaupunki 2022 (kv 28.2.2022).
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2022/2023. Vantaan kaupunki.
- Työpaikat Vantaalla 2012–2022. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksella jatketaan Aviakujan katualuetta Turbiinitielle asti, muuttamalla Lentokenttäaluetta (LL) sekä lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi. Kaupunginosan rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan.

Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen. Ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle, kävelylle, istutuksille, hulevesiratkaisuille, linja-autojen latauspaikoille sekä linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualuetta. Kaavassa osoitetaan myös uusia ajoneuvoliittymäkieltoja. Asemakaavamuutoksessa on annettu muun muassa hulevesiin, kaupunkikuvaan sekä maanalaisen rautatietunnelin huomioimiseen liittyviä määräyksiä.

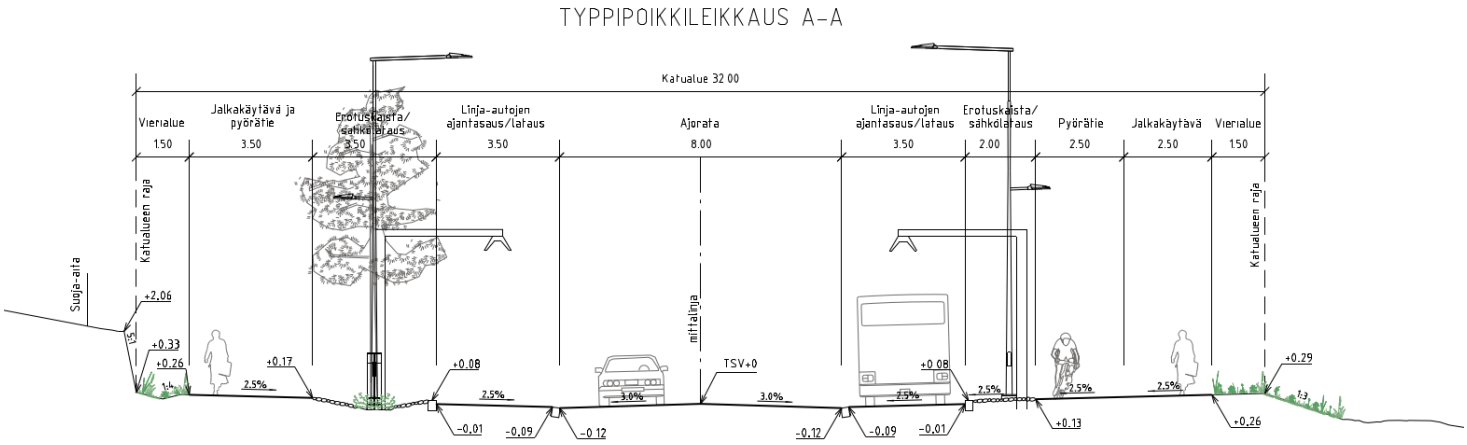
Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitielle.

Asemakaavamuutoksen alueella on voimassa mm. maanalainen asemakaava nro 530800. Kaavamuutos ei koske maanalaista asemakaavaa.

Asemakaavan muutosehdotus nro 002598 Aviakuja on aikaisemmin ollut osa asemakaavan muutosehdotusta nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, josta julkaistiin oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 1.2.2024 ja se päivitettiin 12.3.2024. Kaavaehdotus 002598 Aviakuja on irrotettu kaava-alueesta nro 002564 omaksi kaava-alueekseen OAS:n nähtävilläolon jälkeen. Kaavaehdotuksesta nro 002598 julkaistiin oma OAS 23.5.2024.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Aviakujan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2025 työohjelmassa.



Kuva 1. Aviakujan katusuunnitelmaehdotuksen poikkileikkaus (Ramboll 1.11.2023).

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen itäosa on nykyisellään katua, keskiosa kalliometsää sekä länsiosa aidattua hiekkakenttää ja kehäradan huoltotunnelin piha-aluetta. Suunnittelualue rajautuu Lännessä Turbiinitiehen ja Idässä Aviabulevardiin. Pohjois- ja eteläpuolella on osin metsää. Suunnittelualueen pohjoispuolella, Turbiinitien vieressä, sijaitsee Kehäradan huoltoajotunnelin rakennus ja eteläpuolella Kehäradan huoltokuilu. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 0,7 hehtaaria.

Kuva 3. Suunnittelualueen sijainti esitetty ilmakuvassa oranssilla katkoviivalla.

Kuva 4. Suunnittelualue Avibulevardin suunnalta katsottuna 7.5.2024.

Kuva 5. Suunnittelualueen keskiosan metsäkaistale nykyisen Aviakujan kadun loppupäästä katsottuna 7.5.2024.

Kuva 6. Suunnittelualue Turbiinitien suunnalta katsottuna 7.5.2024.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

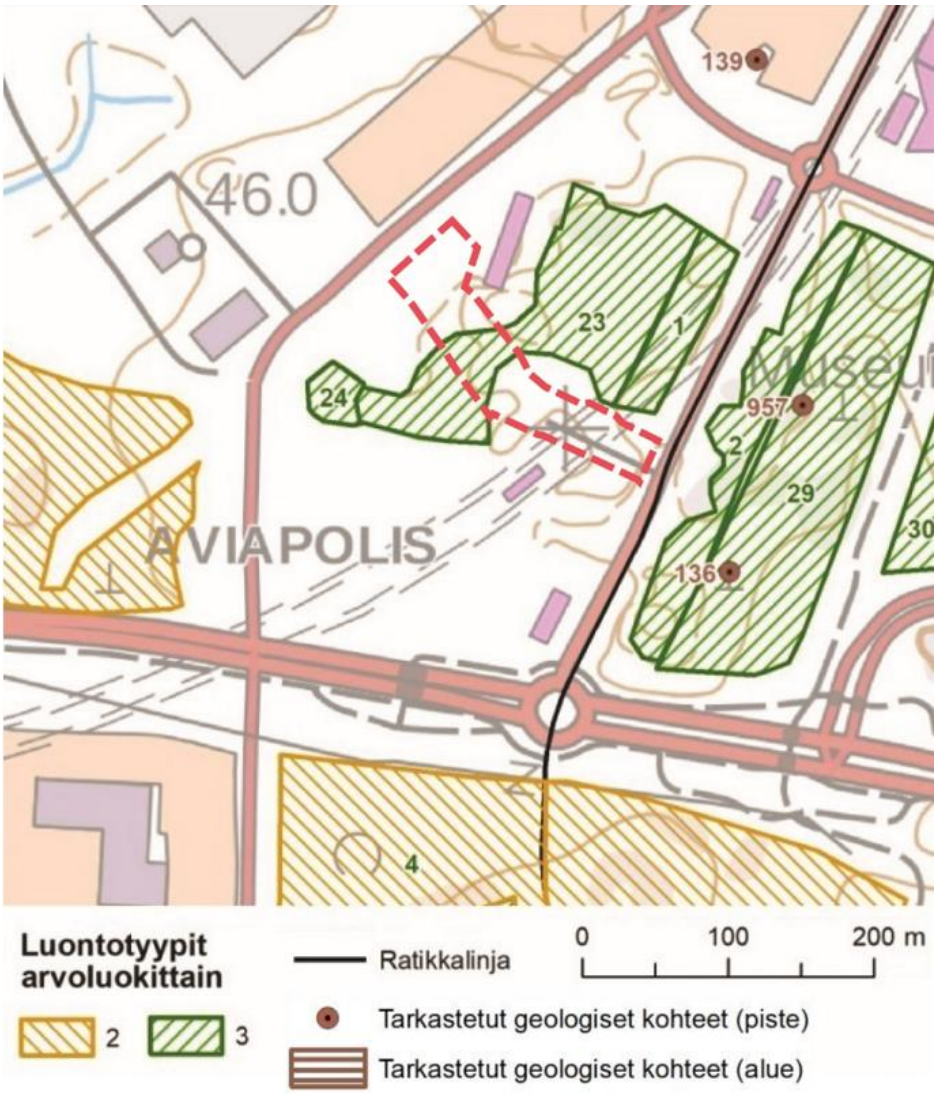
Alueen lähiympäristön maisemaa hallitsevat Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen toimintaan kuuluvat rakennukset sekä tiealueet, laajat pysäköintialueet ja metsäalueet.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021.

Selvityksessä tunnistettiin ja rajattiinn luontotyyppikuvio (kuvio 23 kuvassa 7), joka sijoittuu osin kaava-alueen keskiosaan. Kuvio on osin kallioinen sekä osin kuivahkoa kangasmetsää, joka on METSO-kohde luokkaa III ja uhanalainen luontotyyppi. Selvityksen mukaan alueella ei kuitenkaan ole luonnonsuojelulain mukaisia luontotyyppejä. Kuvion edustavuus on kohtalainen (luokka C), mutta luonnontilaltaan vähän heikentynyt (luokka B). (Faunatican raportteja 38/2021)

Raportin kuvauksen mukaan kaava-aluetta halkova metsäalue on osin kallioinen, osin kuivahkoa kangasmetsää. Metsäalue on järeäpuustoinen, ja siellä on joitakin vanhoja kilpikaarnaisia käkkyrämäntyjä. Kalliolla on myös keloja ja maapuita. Kallioisilla kohdilla mänty on valtapuu, kangasmetsissä kallioiden välissä kasvaa myös kuusta ja sivupuuna (enimmäkseen alemmassa latvuksessa) vähän koivua. Alikasvoksessa kasvaa myös pihlajaa. Puustoa on kevyesti poimittu / harvennettu, mutta se on kuitenkin melko eri-ikäisrakenteista. Vallitsevassa latvuskerroksessa puiden läpimitta rinnankorkeudella on 25–45 cm. Lahopuuta on arviolta 3–5 m^3/ha. Pensaskerroksessa kasvaa katajaa ja kenttäkerroksessa puolukkaa, kanervaa, metsälauhaa, mustikkaa, sananjalkaa, oravanmarjaa ja kangasmaitikkaa. Pohjakerroksessa vallitsevat kynsisammalet ja seinäsammal. Alue kuuluu arvoluokkaan III, joka on määritelty kohtalaisen arvokkaaksi, paikallisesti merkittäväksi kohteeksi.



Kuva 7. Ote kartasta: Arvokkaat luontokohteet ja tarkastetut geologiset kohteet Aviapoliksen alueella (Nieminen & muut, 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021: Kuva 6). Suunnittelualueen likimääräinen rajaus on esitetty punaisella katkoviivalla.

Kuva 8. Valokuva luontotyyppikuvion nro 23 alueelta (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021: s. 182).

Kaava-alueella ei tehty havaintoja erityisesti huomioitavista lintulajeista tai lepakoista vuosien 2020-2021 selvityksien yhteydessä. Liito-oravaa ei havaittu Aviapoliksen alueelta, vaikka alueella on lajille soveliasta elinympäristöä. Selvityksen mukaan kohteen voimakas eristyneisyys ympäröivistä alueista lienee tärkeimpiä syitä asuttamattomuudelle. (Faunatican raportteja 38/2021)

Vesistöt ja vesitalous

Vajaa puolet kaavamuutosalueesta on nykyisin päällystetty asfaltilla. Loppuosa on kalliometsää ja hiekkakenttää.

Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee Krakanojan valuma-alueella ja lähellä Palo-ojan valuma-aluetta. Kirkonkylänojan ja Krakanojan vesistöt ovat merkittäviä pienvesikohteita, joissa on havaittu muun muassa uhanalaista meritaimenkantaa. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan (kuva 9) mukaan kaava-alue sijaitsee kallioisella alueella (kallio 0–1 m syvyydellä maanpinnasta).

Pohjatutkimukset on esitetty kuvassa 10. Kaava-alueella on tehty pohjatutkimuksena kolme porakonekairausta ja kaksi pohjaveden mittauspistettä. Pohjatutkimusten mukaan maaperä on moreenia ja kairaukset ovat päättyneet kallioon. Kairaukset ovat ulottuneet alle 1 m syvyyteen.

Kaava-alueella on kaksi pohjaveden mittauspistettä. Alueen eteläpuolella pohjavesi on mitattu vuosina 2007-2010 tasolla +44,5…+47,2, eli korkeimmillaan noin 3 m syvyydellä maanpinnasta.

Alueen pohjoispuolella pohjavesi on mitattu vuosina 2014-2018 tasolla +36,7…+47,8, eli noin 0,8 m maanpinnan yläpuolella.

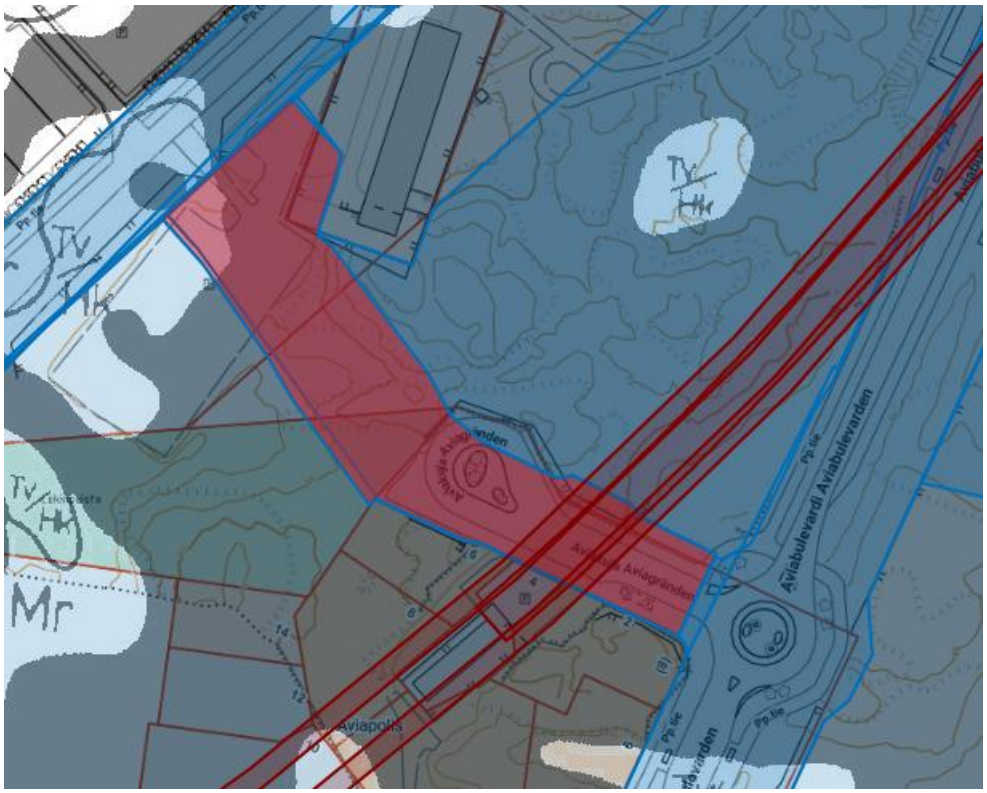
Kaava-alueen alla kulkee Kehäradan rautatietunneli (kuva 9). Tämä tulee huomioida suunnittelussa ja rakentamisessa.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kitkamaan ja kallion 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.



Kuva 9. Maalajikartta (mustavalko, ei mittakaavassa!).
Selitykset: Tumman harmaa väri= avo- tai ohuen irtomaakerroksen peittämä kallio;
Tv/Hk = pintakerros turvetta enintään 0,9 m syvyyteen ja maaperä hiekkaa 1 m syvyydessä.

Topografia

Jo rakennettu katualue ja länsipään hiekkakenttä ovat pääosin melko tasaisia. Kaava-alueen korkein kohta sijoittuu kaava-alueen keskivaiheille kalliometsään, jossa maanpinta kohoaa korkeimmillaan noin 51 metriin merenpinnan yläpuolelle. Kaava-alueen matalin kohta sijoittuu kaava-alueen länsireunaan Turbiinitien lähelle, jossa maanpinta jää noin 47 metriin merenpinnan yläpuolelle.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Veromiehen kaupunginosassa oli Vuoden 2022 lopussa 1 996 asukasta. Vantaalla on neljä alle sadan asukkaan kaupunginosaa, joihin myös Lentokenttä kuuluu. Vuoden 2022 lopussa Lentokentän kaupunginosassa oli 10 asukasta. Koko Aviapoliksen suuralueella asui vuoden 2022 lopussa 20 941 ihmistä. *(Vantaan väestö 2022/2023)*

Asuminen

Suunnittelualueelle ei sijoitu asuinrakennuksia. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä on vuonna 2020 hyväksytty asemakaava-alue Aviapolis eteläinen (kaava numero 002417), jossa on osoitettu asuinkerrostaloalue Aviakujan ja Aviabulevardin varteen. Kyseinen kaava mahdollistaa asumista noin 600 uudelle asukkaalle. Kaavaa ei vielä ole toteutettu. Suunnittelualueen pohjoispuolelle on tekeillä kaavamuutos Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle (numerolla 002564), jossa on tavoitteena asumista noin 400 uudelle asukkaalle. Kaavamuutos on vielä kesken.

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. Vuonna 2022 työpaikkoja oli 41 800, joista noin joka kolmas oli kuljetuksen ja varastoinnin parissa ja useampi kuin joka neljäs kaupan alalla. *(Työpaikat Vantaalla 2012–2022)*

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 sekä metsää ja rakennuskanta koostuu Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan liittyvistä suurimittakaavaisista liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksista. Veromies sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla. Joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset Kehäradan avauduttua kesällä 2015.

Rakennettu kulttuuriympäristö

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

Virkistys

Kaavamuutosalueen keskelle ulottuu pääosin Aviakujan eteläpuolelle kaavoitetun (kaava numero 002417), lähivirkistysalueen, Lokinpuiston, yksi kulmaus. Kaavamuutosalueen pohjoispuolelle on suunnitteilla Sääskenpuisto. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee lisäksi Tiiranpuisto ja Karhumäenkallio, jotka ovat rakennettuja virkistysalueita. Tikkurilantien toisella puolella etelässä sijaitsee Plootukallio. Vähän yli kilometrin päässä sijaitsevan Osumapuiston kautta on yhteys laajempiin seudullisiin virkistysalueisiin.

Liikenne

Autoliikenne

Turbiinitie ja Aviabulevardi, joiden välissä Aviakuja sijaitsee, ovat Aviapoliksen keskustan alueen kokoojakatuja. Ne liittävät kaavamuutosalueen valtakunnallisesti ja seudullisesti keskeisiin Tikkurilantiehen ja Tikkurilantien kautta Lentoasemantiehen. Näiden teiden kautta alueelta on yhteys seudulliseen päätieverkkoon, mm. Tuusulanväylälle ja Kehä III:lle.

Julkinen liikenne

Aviapoliksen juna-aseman lähin eteläinen sisäänkäynti on vain noin 150 m päässä kaava-alueen itäisestä reunasta Aviabulevardin varrella. Junat liikennöivät sekä Tikkurilan että Huopalahden suuntiin ruuhka-aikana 10 minuutin välein. Matka-aika Tikkurilaan on alle 10 minuuttia, Myyrmäkeen noin 15 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 30 minuuttia. Lähimmät paikallisliikenteen bussipysäkit sijaitsevat noin 50 m päässä Aviabulevardilla. Lentokentälle on vain noin kilometrin kävelymatka.

Vantaan ratikan on suunniteltu kulkevan Aviabulevardia pitkin. Kaavamuutosaluetta lähin ratikkapysäkki (Aviapolis eteläinen) on suunniteltu Aviabulevardin etelä päähän, Aviapoliksen juna-aseman viereen.

Kävely ja pyöräily

Aviabulevardilla, Turbiinitiellä ja Tikkurilantiellä kulkee jalankulun ja pyöräilyn reittejä. Pääpyöräreitit kulkevat Tikkurilantiellä ja Karhumäentiellä. Lähimmät pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaiset pyöräilyn baanat on osoitettu Turbiinitielle ja Tikkurilantielle. Aviakujan pohjoisreunalle on suunniteltu yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn reitti ja eteläreunalle eroteltu jalankulun ja pyöräilyn reitti.

Vesihuolto

Asemakaavamuutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

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

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

Alueen jätevedet johdetaan Aviabulevardin kautta Aviapoliksen halki Tuusulanväylän alitse Köyhämäen mittausasemalle. Mittausasemalta vedet johdetaan Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymän viemäritunneliin ja lopulta Viikinmäen keskuspuhdistamolle.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkostossa osin Aviabulevardin kautta Kirkonkylänojaan ja osin Finavian omistamien hulevesien käsittelyjärjestelmien kautta Krakanojaan.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Kaukolämpöjohdot tulevat Aviakujan itäosaan Aviabulevardilta.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueen itäosaan Aviabulevardilta.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Kaava-alueen länsiosa sijaitsee lentomelun lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB) ja itäosa lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55dB).

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.1.2023*) mukaan lähin merkittävä melulähde suunnittelualualueen ympäristössä on kaava-alueen itäpuolella kulkeva Lentoasemantie. Lentoasemantien meluvaikutukset eivät kuitenkaan ulotu kaava-alueelle.

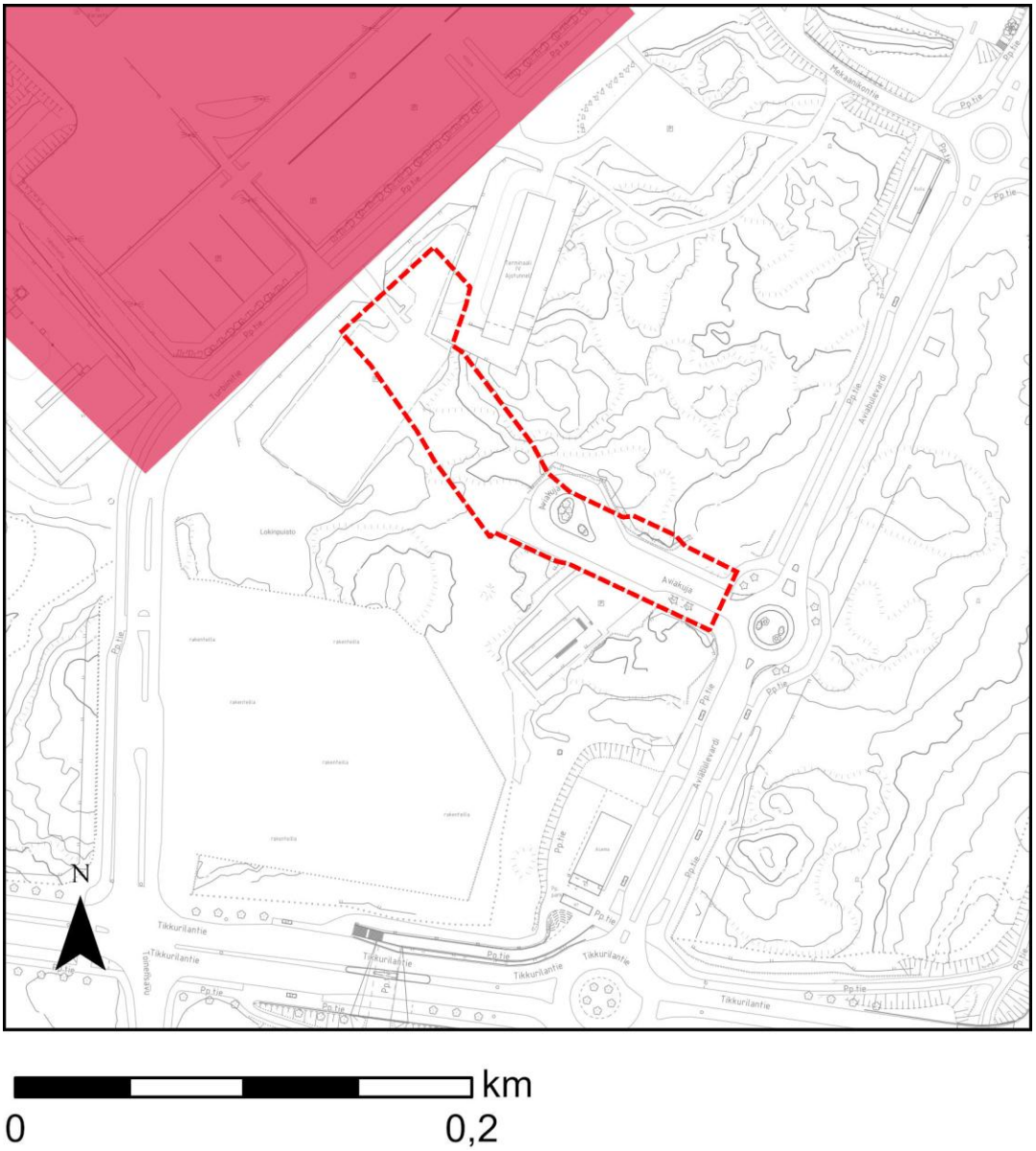
Vantaan meluselvityksen 2022 mukaiset melutasot ovat päiväsaikaan kaava-alueella lähinnä Turbiinitietä ja Aviabulevardia 55–60 dB ja kauempana niistä 50–55 dB.

Kuva 11. Vuoden 2021 päiväajan melutasot suunnittelualueella (Vantaan karttapalvelut: Tiemelu 2021, päivällä 7–22). Kaava-alueen likimääräinen rajaus on esitetty kuvassa punaisella 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. Tämän selvityksen mukaan kaava-alueella ei sijaitse PIMA-kohteita.

Vantaan karttapalvelun pilaantuneiden maa-alueiden kartassa kaava-alueen lounaispuolella sijaitsee mahdollisesti pilaantunut maa-alue, joka ulottuu Turbiinitielle, mutta ei kuitenkaan varsinaiselle kaava-alueelle asti.

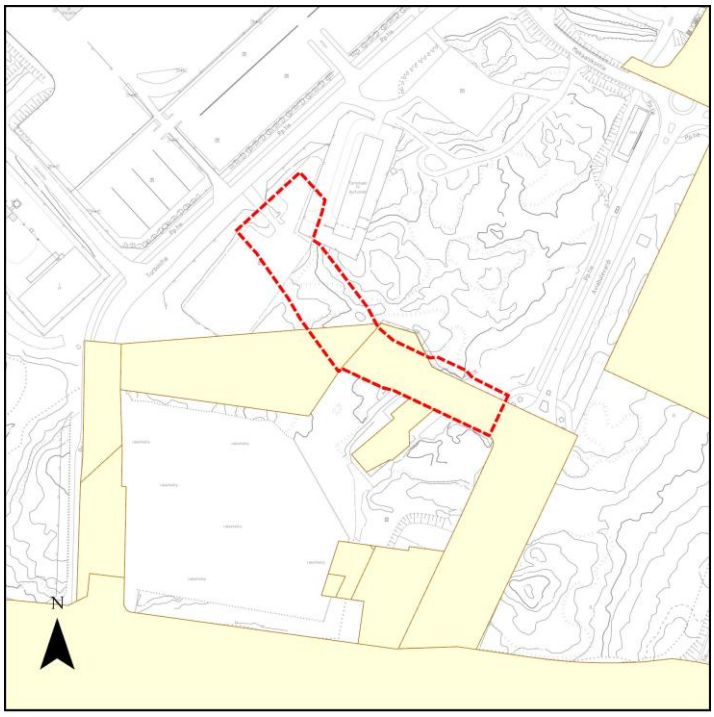


Kuva 12. Suunnittelualueen viereinen mahdollisesti pilaantunut maa-alue. Kaava-alueella ei sijaitse PIMA-kohteita. Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella katkoviivalla.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvan asemakaavoitetun katualueen ja puistoalueen. Muut alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
- 092-407-0005-0116, 092-407-0005-0117, 092-423-0004-0044: Finavia Oyj
- 092-423-0004-0044-M0542: Kiinteistö Oy Aviatontti II



Kuva 13. Kaupungin maanomistus on kuvassa vaaleankeltaisella. Kaava-alueen rajaus on esitetty punaisella katkoviivalla.

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 ydinvyöhykkeen (ruskea ruutu-rasteri) ja Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennealueen rajalle. Suunnittelumääräysten mukaan pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen halki kulkee etelä-pohjois-suuntaisesti Lentoradan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva).

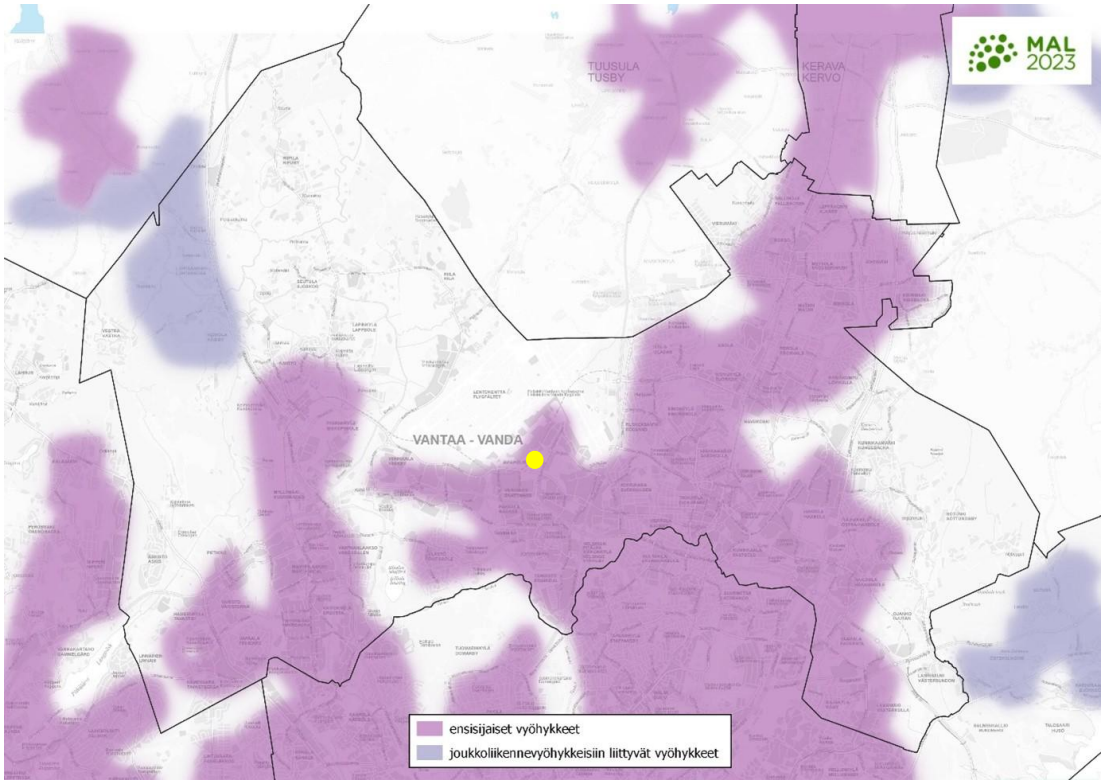
Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

Kuva 14. *Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti on osoitettu pienellä keltaisella ympyrällä.*

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. 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. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024.



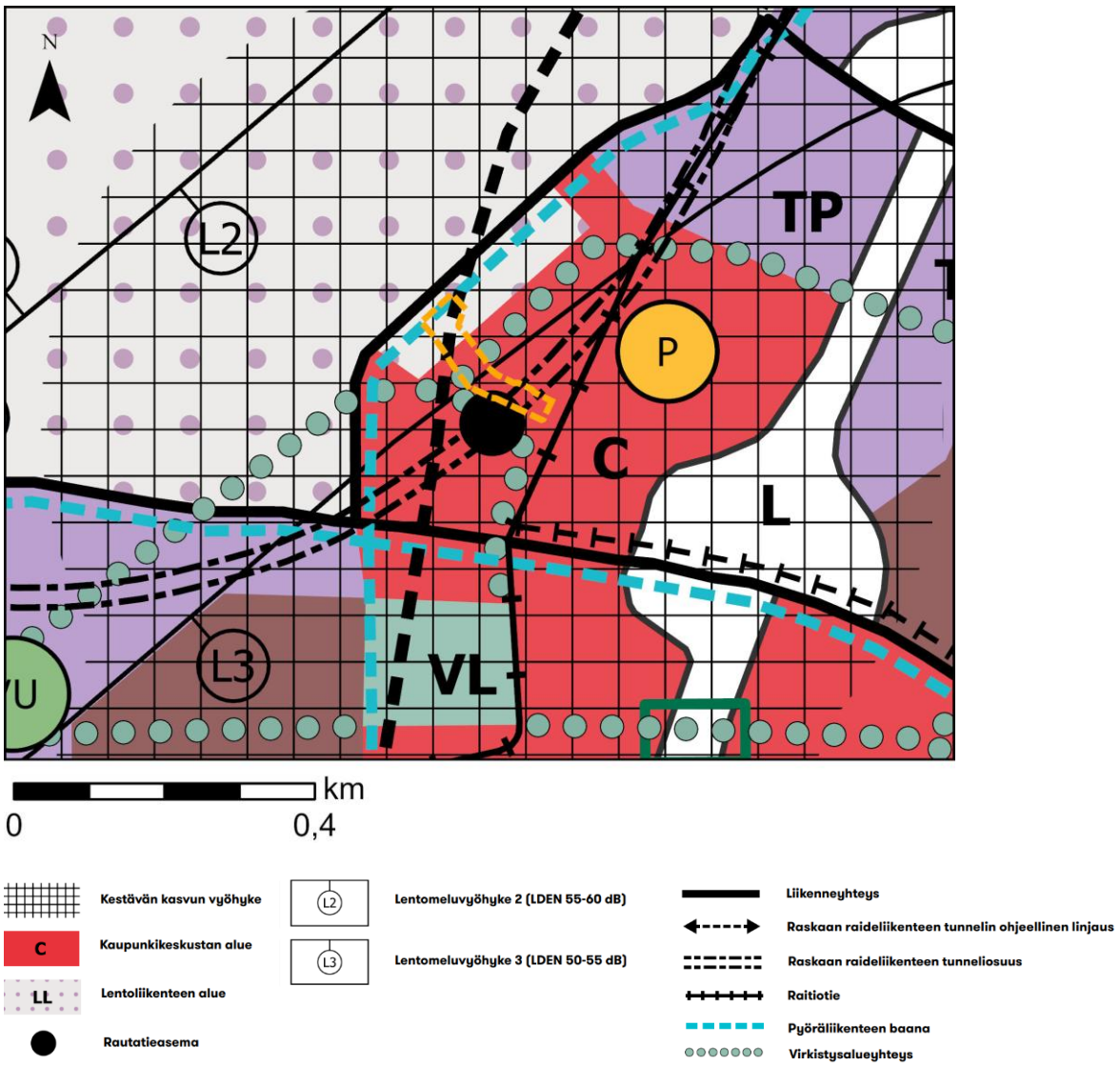
Kuva 2. Ote MAL 2023 -suunnitelmasta. Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on merkitty keltaisella pallolla.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen itä- ja keskiosa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), ja länsiosa lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alue sijoittuu kokonaisuudessaan kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruuturasteri). Alueen läpi kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (mustat pistekatkoviivat) ja raskaan raideliikenteen

tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (vihreä palloviiva). Suunnittelualueen länsireunalle on osoitettu pyöräliikenteen baana (turkoosi katkoviiva). Lentomeluvyöhykkeiden 2 (LDEN 55-60 dB) ja 3 (LDEN 50-55 dB) välinen raja sijoittuu kaava-alueen keskelle. Alueen eteläpuolella on rautatieasema (musta pallo). Alueen länsipuolella kulkee tärkeä liikenneyhteys (musta paksu viiva) ja itäpuolella raitiotien reitti (musta viiva poikkiviivoilla).

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 3. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu oranssilla katkoviivalla.

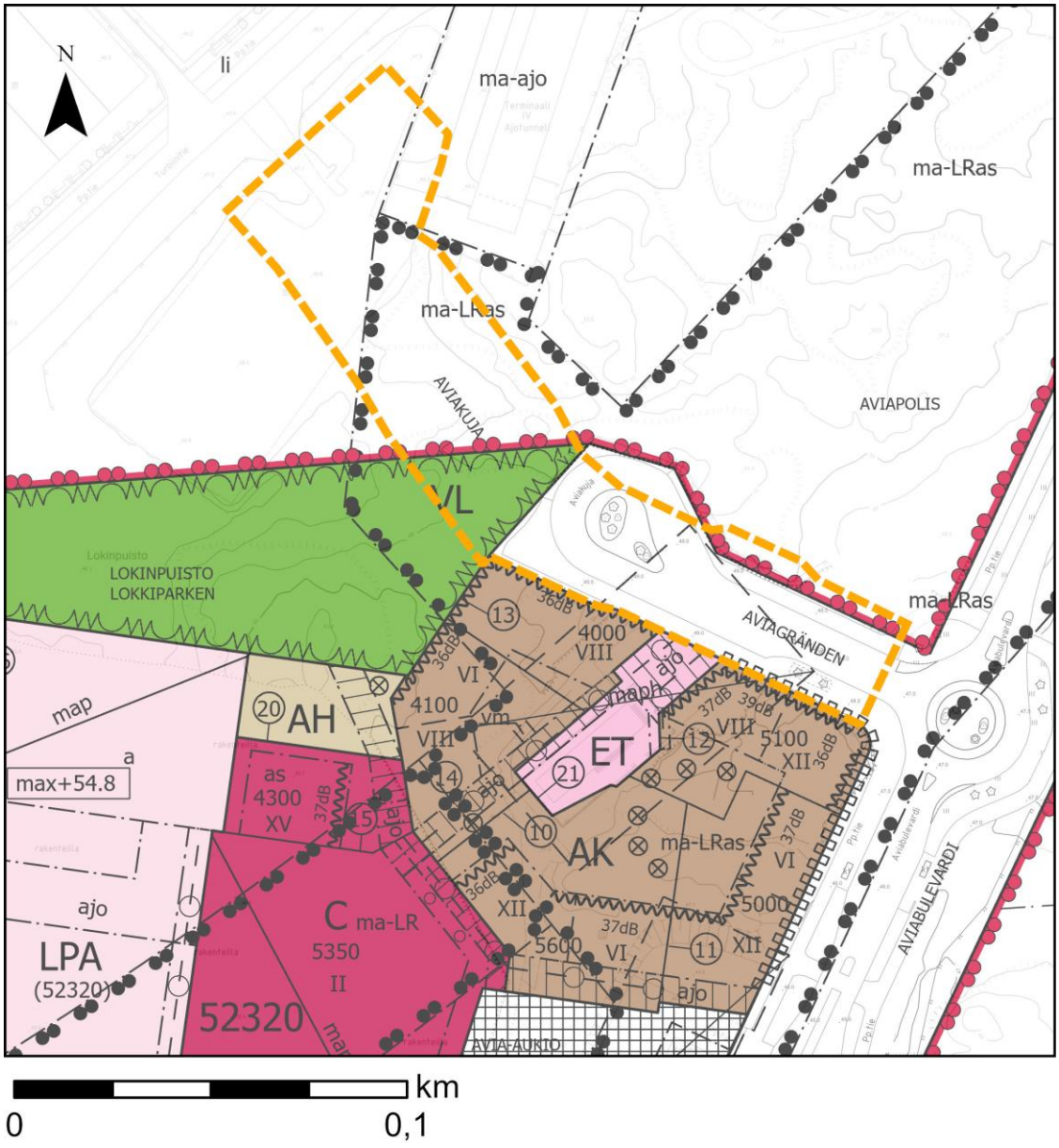
Asemakaava

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella lentokenttäaluetta (LL), lähivirkistysaluetta (VL) sekä katualuetta. Maanalaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu osittain maanalaiselle rautatieasemalle varattu alueen osa (ma-LRas) sekä alueen osa, johon saa sijoittaa maanalaisiin tiloihin johtavan ajoliuskan (ma-ajo). Maanalaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu myös

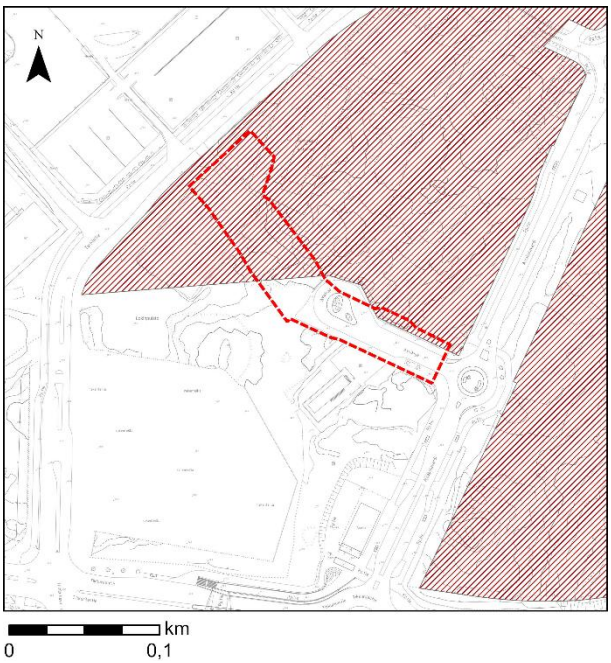
osittain ohjeellinen tila, johon saa sijoittaa maanalaisista tiloista maanpinnalle tai rakennukseen johtavan portaan, hissiyhteyden, hätäpoistumistien, ilmanvaihtokuilun ja näihin liittyvät tekniset tilat suojavyöhykkeineen (maph).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraava asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaava Lentokenttä 1, 530100 (Sm 5.3.1981)
- Asemakaavan muutos kortteli 52320 sekä katu- ja torialueet, 002151 (KV 14.12.2015)
- Maanalainen asemakaava Kehärata 4, 530800 (KV 18.6.2012)



Kuva 17. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alue on rajattu oranssilla katkoviivalla.



Rakennuskielto

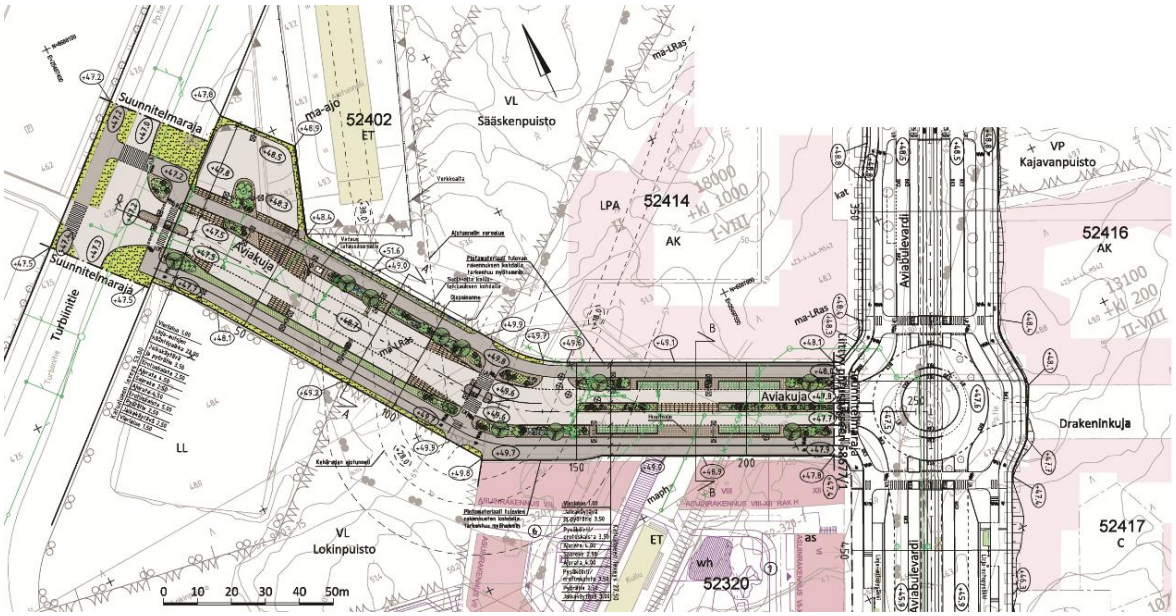
Kaava-alueen länsiosassa on voimassa rakennuskielto 90099R. Rakennuskielto on annettu asemakaavan muuttamista varten, koska voimassa oleva kaavatilanne on ristiriidassa kaavoituksen tavoitteiden kanssa. Alueelle valmistellaan mm. maankäytön suunnitelmia ja raitiotietä. Rakennuskieltoalueella on tekeillä Aviapoliksen keskustan ja Vantaan ratikan kaavamuutoksia.

Kuva 4. Rakennuskieltoalue osoitettu kuvassa punaisella viivarasterilla. Kaava-alueelle osuu osa rakennuskieltoaluetta 90099R. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on rajattu punaisella katkoviivalla.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Katu- ja puistosuunnitelmat

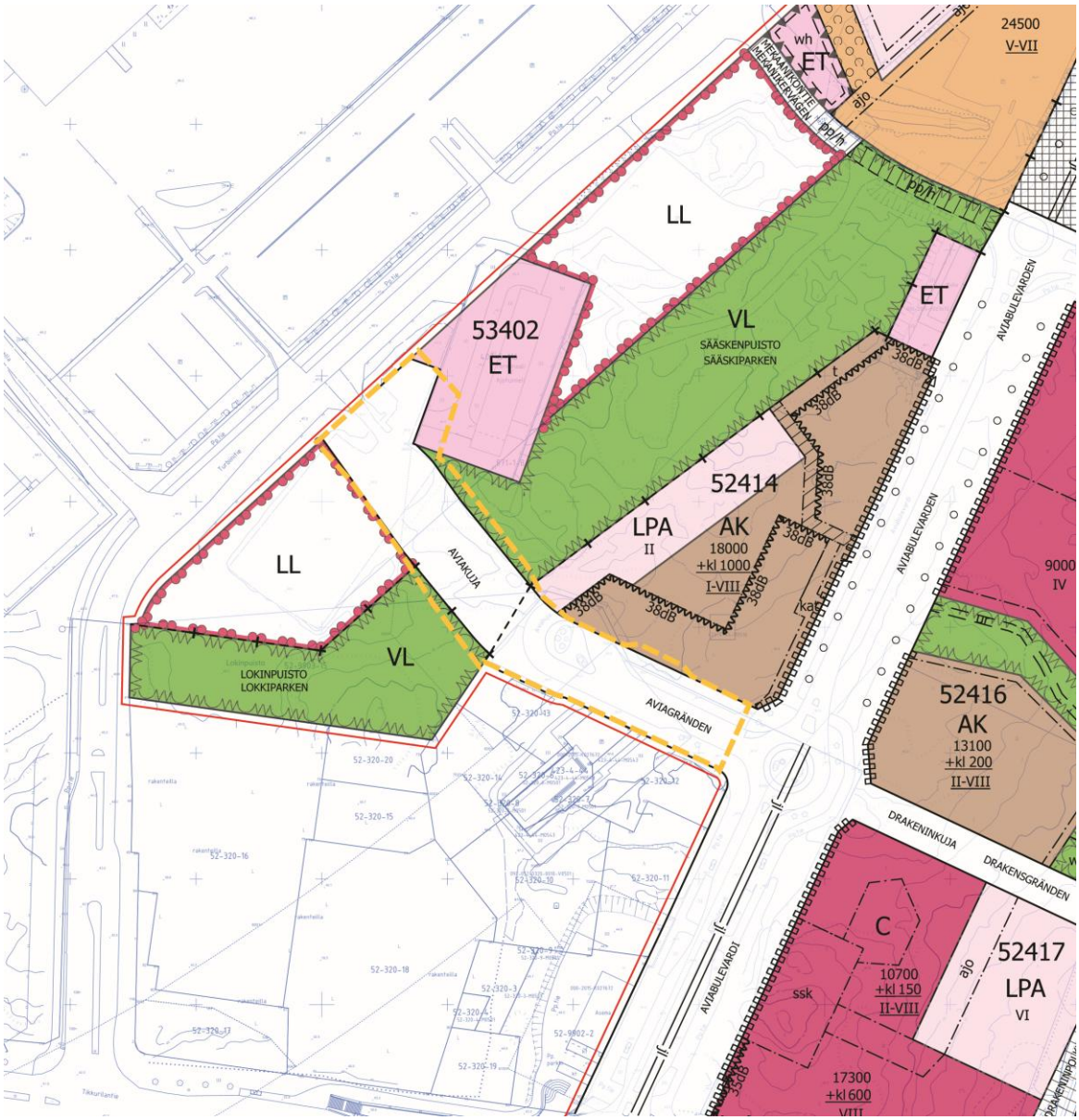
Kaavaehdotus perustuu Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen (Ramboll 1.11.2023). Suunnittelualueella parannetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Samalla suunnitellaan katujen valaistus.



Kuva 23. Aviakujan katusuunnitelmaluonnos, välillä Turbiinitie – Aviabulevardi (Ramboll, luonnos 1.11.2023).

Kaavaluonnos 052400, Aviapolis keskusta

Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa (kh 19.6.2023) on esitetty Aviapoliksen keskustan ja sen välittömän lähialueen maankäytön kehityksen kokonaisuus. Asemakaavaluonnoksella on määritelty yleispiirteisesti alueiden käyttötarkoitukset, kuten korttelit, liikenneverkko ja katutilan luonne, joita tulevilla asemakaavamuutoksilla tarkennetaan. Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa Aviakuja on muutettu jatkumaan Aviabulevardilta Turbiinitielle asti ja bussien kääntöpaikalle on tehty tilavaraus kadun luoteiskulmaan, sekä varattu tilaa kadun varteen bussien taukopaikoille. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä 28.6.-28.8.2023, jonka jälkeen alueen suunnittelua on jatkettu osina kaavamuutoksin.



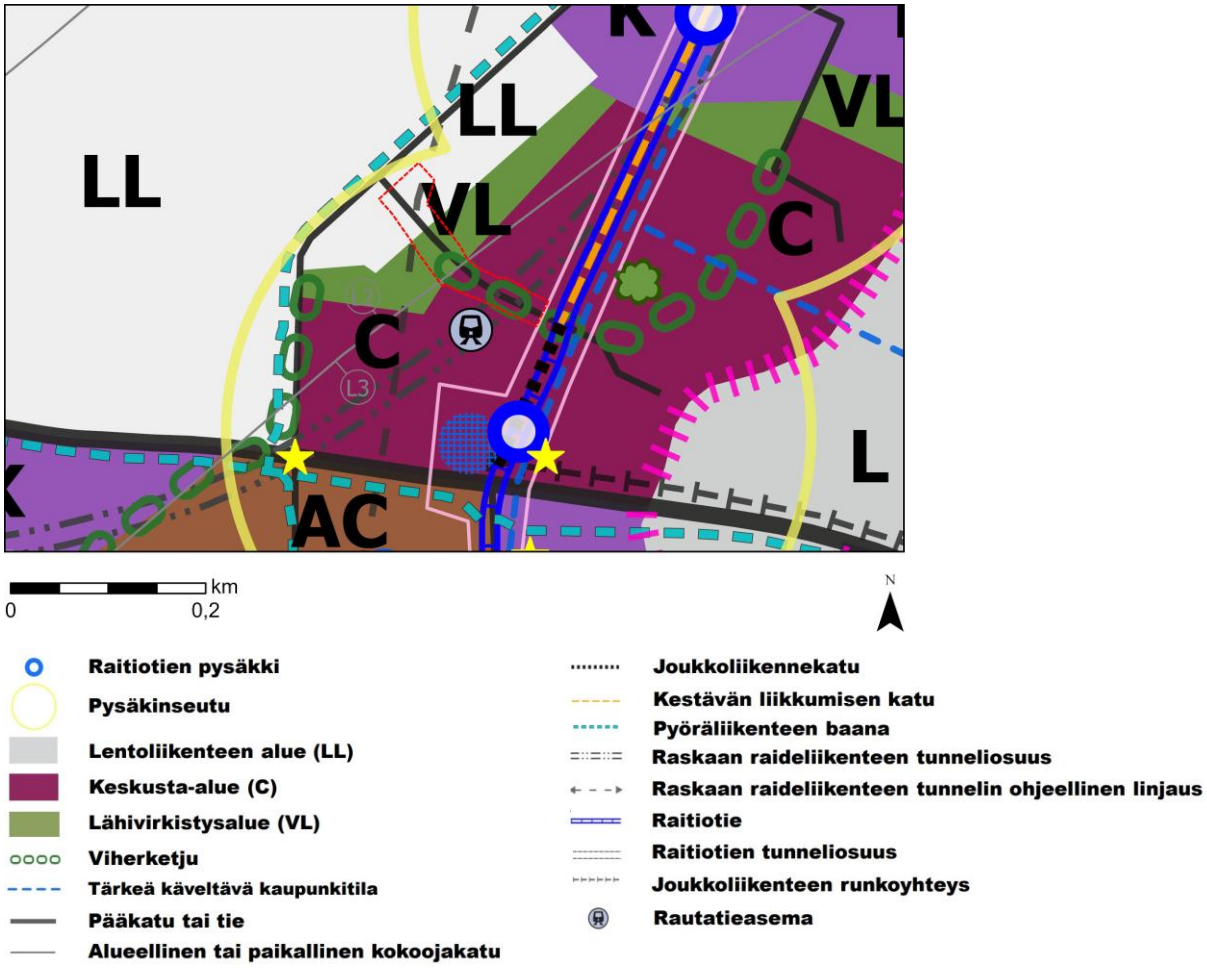
Kuva 24. Ote Aviapoliksen kaavaluonnoksesta (kh 19.6.2023). Asemakaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu oranssilla katkoviivalla.

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle on laadittu 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.

Ratikan kaavarungossa kaava-alue on keskusta-aluetta, lähivirkistysaluetta ja lentoliikenteen aluetta. Koko alue kuuluu pysäkinseutuihin, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina. Kaavamuutosalueen sisällä kulkee alueellinen kokoojakatu ja osan matkaa viherketju. Alueen halki kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus ja raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Raitiotie, kestävän liikkumisen katu, joukkoliikennekatu, pyöräliikenteen baana ja tärkeä käveltävä kaupunkitila kulkevat alueen vierestä.



Kuva 25. Ote Ratikan kaavarungosta (kv 19.6.2023). Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu punaisella katkoviivalla.

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

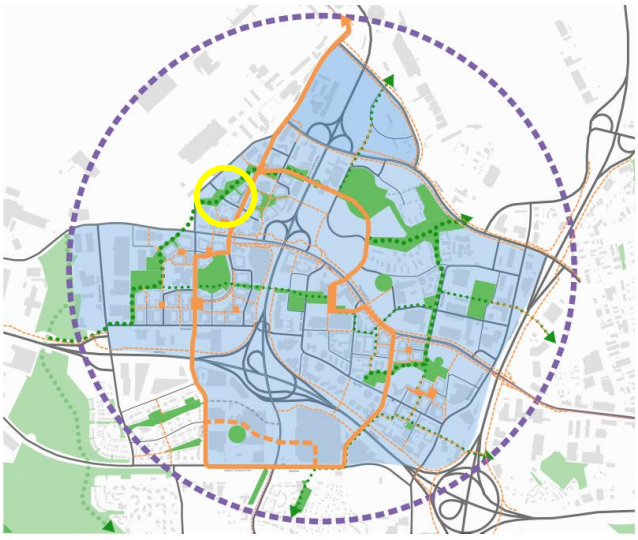
Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on laadittu Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. 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 on laadittu 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 hyväksytty Kaupunkisuunnittelulautakunnassa 19.3.2024.



Kuva 5. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sininen), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Kaava-alueen sijainti on esitetty keltaisella ympyrällä.

Lentorata

Lentorata mahdollistaisi toteutuessaan suoran kaukojunayhteyden sekä suoran yhteyden Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Pääradan kapasiteetti Pasilan ja Keravan välillä on nykyisin lähes kokonaan käytössä. Raideliikenteen kapasiteetin lisääminen parantaisi myös junaliikenteen häiriönsietokykyä sekä mahdollistaisi junatarjonnan lisäämisen matkustuskysynnän kannalta vilkkaimpina ajankohtina. Lisäkapasiteetti avaisi uusia mahdollisuuksia lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiselle, junaliikenteen kilpailun avaamiselle ja vielä jonkin täysin uuden ratasuunnan nopealle raideliikenteelle. Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Helsinki–Vantaan lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen ja vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä.

Lentoradan hanketta koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA) on kuulutettu ja ollut nähtävillä ensimmäisen kerran vuonna 2023 ja yhteysviranomainen antoi alkuvuodesta 2024 YVA-selostuksesta perustellun päätelmänsä. YVA-selostukselle on laadittu täydennys vuoden 2025 aikana ja se on nähtävillä 8.12.2025 - 21.1.2026.

Lentoradan yleissuunnitelman on määrä valmistua vuoden 2026 alussa, jonka jälkeen se laitetaan yleisesti nähtäville. Yleissuunnittelun valmistuttua suunnittelutyö jatkuu ratasuunnitelman laatimisella, joka vie noin kaksi vuotta. Suunnitelmien valmistuttua hanke voi edetä rakentamissuunnitelmaan ja rakentamisvaiheeseen, edellyttäen että hanketta koskeva investointipäätös on tehty. Rakentamisen kesto on arviolta 5–7 vuotta. Hankkeen toteutuessa liikenne radalla alkaisi aikaisintaan 2030-luvun puolivälin jälkeen

(*Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys, Lentorata Oy 3/2025;* Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava)

Lentoradan yleissuunnitelman mukainen maanalainen rautatietunneli sijoittuisi osin asemakaavamuutoksen nro 002598 alueelle. Lentoradan tunneliin liittyville kuiluille on esitetty yleissuunnitelmassa useita vaihtoehtoisia paikkoja, joista osa sijoittuu kaavamuutoksen alueelle.

Kuva 26. Tarkastelu Lentoradan kuilun mahdollisista sijainneista kaavamuutosalueella ja sen läheisyydessä (K6, siniset viivat, kolme vaihtoehtoa) ja ajotunnelista (A6, oranssi nuoli). Tunnelin linjaus

on esitetty mustilla katkoviivoilla. Kaavamuutosalueen likimääräinen rajaus on esitetty karttakuvan päällä punaisella katkoviivalla. (Karttakuva: Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostus, Suomi-rata Oy 6/2023, s. 75.)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Aviakujan alueen kaavoitus tuli vireille 14.2.2024 Aviakujaa laajempana alueena kaavatyössä 002564, Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle. Suunnitelman pohjana oli Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos (052400), joka esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 9.5.2023. Aviakujan asemakaavamuutos erotettiin myöhemmin omaksi asemakaavakseen ja se sai työohjelmassa numeron 002598. Aviakujan kaava tuli vireille 23.5.2024.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

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

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

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

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, Tukes
- Lentorata Oy, Finavia, AVIA Real Estate

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Aviakujan kaavamuutosalueen asemakaavoitus on alkanut työnumerolla 002564 ja siitä on julkaistu vireilletulo ilmoitus 14.2.2024. Asemakaavamuutoksen 002564 alkamisesta on tiedotettu Vantaan Sanomissa 14.2.2024 sekä kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 1.2.2024 (MRL 62§). Kaavahankkeen 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS) saatiin 1.7.2024 mennessä 10 mielipidettä. Aviakuja erotettiin omaksi katualueen kaavakseen ja siitä tehtiin uusi OAS numerolla 002598. Kaava 002598 tuli vireille 23.5.2024 ja siitä tiedotettiin kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteitä saatiin 8 kpl.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Kaavaa nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle koskevat mielipiteet ja vastineet:

Caruna Oy:llä, Fingridillä ja Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut huomautettavaa kaavan 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Ilmailumuseon ja Turvallisuus- ja kemikaaliviraston mielipide ei koskenut Aviakujan kaavamuutosaluetta.

Väyläviraston, Vantaan Energian, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSY), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) ja Lentorata Oy:n mielipiteet ja vastineet niiltä osin, kun ne koskevat Aviakujan kaavamuutosaluetta on esitetty alla.

Väylävirasto:
Kehäradan rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin rakenteille tai toiminnalle, rautatietunnelin kalliotilojen pysyvyydelle tai muutoksia lähiympäristön pohjavesien virtaussuhteissa ja pohjaveden pinnoissa. Rakentamistyöt eivät saa vahingoittaa rautatietunnelin rakenteita ja teknisiä järjestelmiä eikä aiheuttaa vaaraa junaturvallisuudelle.

Kehäradan rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintatöitä koskevat vaatimukset ja toimenpiteet on esitetty ohjeessa: ”Kehärata, Rakentaminen rautatietunnelin läheisyyteen ennen radan käyttöönottoa ja käytön aikana. Yleisiä ohjeita louhinta ja kalliorakentamistöihin, 4.4.2014".

Suunnittelualueen kohdalla käyttöoikeuden rajoitustaso on + 46 (N60). Edellä mainitun käyttöoikeuden rajoitustaso sekä rautatietunnelin varoaluerajat ohjaavat maanpäällisen rakentamisen suunnittelua ja toimivat rajatasoina, joiden alittaminen varoalueen kohdalla vaatii aina erillistarkasteluja pinta- ja pohjavesiolosuhteiden sekä kalliomekaanisten tekijöiden osalta. Myös käyttöoikeuden rajoitustason ja rautatietunnelin varoalueen ulkopuolella on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen rautatietunneliin.

Haita-aineiden mahdollista kulkeutumista Lentoaseman tunneliin tulee tarkastella alueen kaikissa rautatietunnelin läheisyydessä suunniteltavissa rakennushankkeissa. Alueelle suunniteltavat rakennushankkeet eivät saa vaarantaa suojarakenteita eikä pohjavesiolosuhteissa saa tapahtua sellaisia muutoksia, jotka johtavat kyseisten haitta-aineiden kulkeutumiseen suojaamattomaan rautatietunneliin.

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita rautatietunnelin läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset runkomelun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Runkomelun osalta kaavoituksessa on huomioitava, että VTT:n tiedotteita 2468 mukaan runkomelutason ei tulisi ylittää asuinhuoneistoissa, hoito- ja sosiaalihuollon laitoksissa tai majoitustiloissa tunneliradoilla tasoa 30 dB (avoradoilla 35 dB). Kokoontumis- ja opetustiloissa runkomelutason ei tulisi ylittää tasoa 35 dB ja toimisto-, kauppa-, näyttelytiloissa sekä museoissa vastaavasti tunneliradoilla tasoa 40 dB (avoradoilla 45 dB).

Kaavoittajan vastine:
Suunnittelussa huomioidaan Kehärata ja kaavassa on annettu määräyksiä Kehäradan maanalaisen rautatietunnelin huomioimisesta.

Vantaan Energia Oy:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueelle tulee huomioida tilatarpeet uusille muuntamoille.

Sääskenpuistoon Aviakujan puoleiseen laitaan puistomuuntamo, mahdollisuuksien mukaan puistomuuntamon sijoitus katualueelle, autopaikkojen korttelialueelle (LPA) pysäköintirakennukseen kiinteistömuuntamon tilavaraus sekä AK korttelialueelle kiinteistömuuntamon tilavaraus.

Muuntamotarpeet asemakaavakarttaan tulee merkitä puiston osalta Aviakujan laitaan vm- merkinnällä ohjeellisella rakennusalalla, jolle saa sijoittaa muuntamon. Kaavakartassa ja -määräyksissä tulee huomioida myös edellä mainitut muut muuntamotarpeet LPA ja AK korttelialueille.

Kaavoittajan vastine:
Maakaapeleiden sijainti huomioidaan suunnittelussa. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kanssa on sovittu, että muuntamoita ei sijoiteta Aviakujan katualueelle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSY)

Tulevaisuudessakin Aviakujan kääntöpaikalle on edelleen keskeinen tarve. Joukkoliikennepalvelun sujuvuuden ylläpitämiseksi tämän päätepysäkin tulee tarjota taukomahdollisuudet kuljettajille ja riittävästi tilaa busseille sekä vaihtoautoille. Bussien kääntöpaikalta tulee olla mahdollisimman lyhyt etäisyys taukopaikalle. Tarkemmin päättyviä bussilinjoja ja mahdollisia laituritarpeita tulee käsitellä erikseen HSL:n ja Vantaan kaupungin välillä. HSL haluaa olla mukana jatkosuunnittelussa.

Kaavoittajan vastine:
Aviakujalle on varattu tila bussien kääntöpaikalle ja pysäköintipaikoille. Sujuva julkinen liikenne huomioidaan suunnittelussa. Kuljettajien taukopaikka on suunniteltu sijoitettavan Aviakujan eteläpuolisessa kaavassa nro 002417 Aviakujan laidalle asuinkerrostalojen korttelialueelle kortteliin 52320: ”Aviakujan varrelle ensimmäisenä rakennettavan rakennuksen maantasokerrokseen tulee asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi varata joukkoliikenteen kuljettajien sosiaalitila, jonka on oltava kooltaan noin 40 k-m^{2}”. Tarvittaessa olemme yhteydessä HSL:ään alueen jatkosuunnittelun osalta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY):
Kaavamuutosalueen eteläosassa Aviakujalla ja pohjoisosassa suunniteltujen uusien rakennusten ja Mekaanikontien välissä sijaitsee vuonna 2012 rakennettua vesihuoltoa. Kaavamuutosaluetta idässä rajaavalla Aviabulevardilla on myös rakennettua vesihuoltoa. Osa muutosalueen vesihuollosta on joko siirrettävä uusien rakennusten tieltä, tai niille on merkittävä kaavaan johtorasite. Uutta vesihuoltoa ei lähtökohtaisesti tarvita, vaan uudet rakennukset voivat liittyä Aviabulevardin rakennettuun vesihuoltoon.

Kaavoittajan vastine:
Mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset on selvitetty Aviakujan katusuunnittelun yhteydessä.

Lentorata Oy:
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut aluetta koskevat suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

Suomi-rata Oy, nykyisin Lentorata Oy, on lausunut Aviapoliksen keskustan asemakaavan muutosluonnosta 28.8.2023, jota ko. asemakaavamuutoksen on tarkoituksena täsmentää.

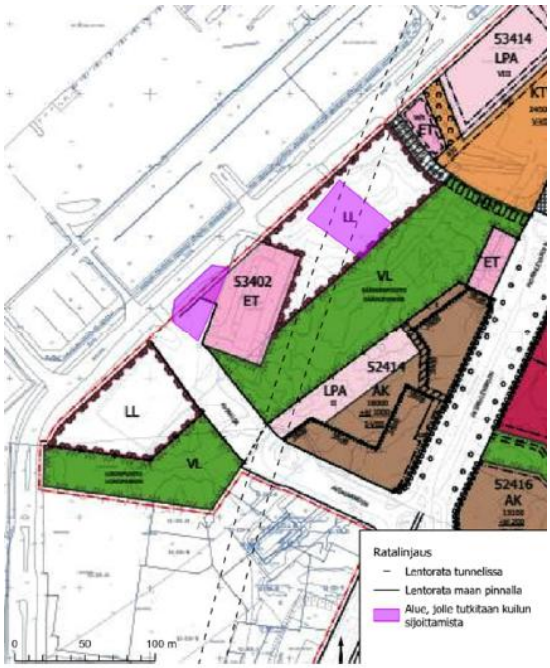
Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Lentoradan yleissuunnitelman käynnistämisestä on kuulutettu Liikenne- ja viestintävirasto sivuilla 13.2.2024 ja kuulutus pidetään nähtävillä 13.3.2024 – 12.4.2024. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024.

Lentoradan esiselvityksessä on tutkittu Lentoradan kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. Rautatietunneliin tarvitaan kuiluja paineentasaukseen ja tekniikan sijoittamista varten sekä poikkeustilanteissa savunpoistoon ja hätäpoistumiseen.

Tarvittavan kuilurakennuksen koko riippuu siitä, sijoitetaanko tekniikkaa kuten savunpoistopuhaltimia tunnelitasolle vai maan pinnalle. Myös mahdollinen palomieshissien tarve vaikuttaa myös hieman kuilurakennuksen kokoon.

Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tullaan tarkentamaan kuilun sijaintia ja kokoa.

Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla.



Rautatietunneli: Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa tunnelin katon sijoittuessa alueella noin tasoon 0… + 2 (N60). Lentorata risteää kalliossa Kehäradan tunnelin kanssa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella. Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Raideliikenteen runkomelu ja tärinä: Lentorata Oy muistuttaa, että kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Yhtiö on julkaissut verkkosivuillaan selvityksen Lentoradan tärinä ja runkomelu, esiselvitys, jossa tutkittiin Lentoradan aiheuttamia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia ratalinjauksen läheisiin rakennuksiin. Mallinnustulosten perusteella määritettiin laskennassa käytetyille ratapisteille vaimennustarpeet, joilla kaikissa rakennuksissa saavutetaan runkomelun ohjearvot. Runkomelun vaimennustarvetta on arvioitu myös tulevaa maankäyttöä varten. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Kaavoittajan vastine:
Lentorata Oy on antanut yhtenevän mielipiteen 002598, Aviakujan kaavasta ja siihen annetaan vastine seuraavan otsikon alla.

Kaavaa 002598 Aviakuja koskevat mielipiteet ja vastineet:

Vantaan kaupunginmuseolla, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ja Fingrid Oy:llä ei ollut huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -

kuntayhtymän (HSY), Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSY) ja Lentorata Oy:n mielipiteet ja vastineet on esitetty alla tiivistetysti.

HSY:
Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset.

Kaavoittajan vastine: Mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset on selvitetty Aviakujan katusuunnittelun yhteydessä.

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. Uudelle puistomuuntamolle tarvitaan tilavaraus katualueelle tai puiston puolelle kujan pohjoispuolelle. Muuntamolle tarvitaan asemakaavakartalle muuntamon rakennusalan osoitus vm-merkinnällä.

Kaavoittajan vastine:
Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille. Puistomuuntamon sijoittamista on alustavasti tutkittu puiston puolelle, Aviakujan kaavamuutosalueen ulkopuolelle.

HSL:
Suunnittelualueelle tulee toimiva bussiliikenteen kääntöpaikka. HSL on mielellään mukana asemakaavan jatkosuunnittelussa sekä terminaalin että yleisemminkin kestävien kulkumuotojen osalta. Aiemmissa suunnitelmissa terminaalin toimivuus ei ole ollut optimaalinen johtuen Turbiinitien risteyksen paikasta lähellä kääntöpaikan ulosajoa. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota Aviabulevardin läpiajoliikenteen hillitsemiseen, jotta bussien liikennöinti pystytään turvaamaan. Myös kuljettajien sosiaalitilat on otettava erityiseen huomioon.

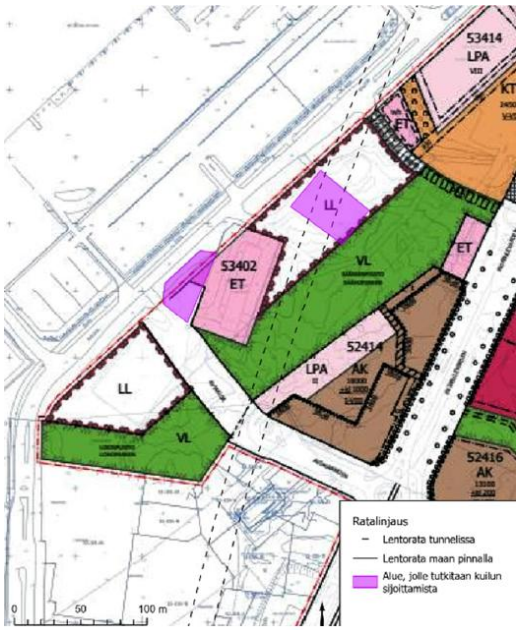
Kaavoittajan vastine:
Kääntöpaikan sijoittuminen lähelle Turbiinitietä on maankäytöllisesti järkevää. Liikennetarkasteluissa ratkaisu on myös arvioitu toimivaksi. Aviakujan ja Turbiinitien liikennemäärän arvioidaan vuoden 2050 ennusteessa olevan kohtuulliset (reilu 2000 ja reilu 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa), eikä kaduilla ei pitäisi esiintyä merkittävää jonoutumista. Aviakujalta Turbiinitielle käännyttäessä mahtuu useampi henkilöauto odottamaan vuoroaan ennen kuin jono tulisi bussien kääntöpaikan eteen. Mikäli kääntöpaikan ulosajon tukkeutumista alkaisi kuitenkin esiintyä voidaan harkita risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Risteysruudukolla muistutetaan autoilijoita jättämään kääntöpaikan ulosajon kohta vapaaksi. Aviakujan jatkaminen Turbiinitielle rauhoittaa ratikan ja bussien terminaalialuetta Aviabulevardin eteläpäässä, koska muu ajoliikenne ohjataan Turbiinitien ja Aviakujalle kautta. Sosiaalitilat on huomioitu voimassa olevassa asemakaavan muutoksessa nro 002417 (kv 8.3.2021), joka sijaitsee Aviakujan vieressä.

Lentorata Oy:
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut aluetta koskevat suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024 sekä yleissuunnitelman laadinnan kesäkuussa 2024.

Lentoradan esiselvityksessä on tutkittu Lentoradan kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Seuraavissa

suunnitteluvaiheissa tullaan tarkentamaan kuilun sijaintia ja kokoa. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla.



Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa. Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Kaavoittajan vastine:
Kaavamuutosaluetta koskevista Lentoradan suunnitelmista on kerrottu kaavaselostuksen luvussa 2.2.1. Lentorata Oy:ltä on pyydetty mielipide kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002598 ei olla tarkastelemassa kuilun sijoittamista, mutta yksi mahdollinen sijainti olisi sen vieressä. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset mm. Lentoradan kuiluja varten. Aviakujan katualueen jatke on tavoitteena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotuksessa on määrätty, että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

AVIA Real Estate Oy (AVIARE):
Aviakujan asemakaavamuutos 002598 on alun perin ollut osa asemakaavamuutosehdotusta 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, johon liittyvää viitesuunnittelua on tehty AVIA Real Estate Oy:n (AVIARE) ohjaamana. Aviakujan kadun irrottaminen omaksi asemakaava-alueekseen on tapahtunut Vantaan kaupungin ja Vantaan ratikan tahdosta. Finavia ja AVIARE ovat puoltaneet kaavamuutoksen 002564 säilyttämistä yhtenä kokonaisuutena, jolloin ei synny riskiä virheellisestä kaavarajasta alueiden välillä. Tämän lisäksi maankäyttösopimus olisi voitu tehdä

selkeästä kokonaisuudesta. Kadun kaavarajan tulee noudattaa siihen rajautuvien asuinkortteleiden korttelirajaa ja kadun länsiosan kääntöpaikan osalta Finavian hyväksymiä rajoja.

AVIARE kannattaa läpiajattevaa Aviakujaa. AVIARE:n tavoitteena on, että asemakaavamuutos ja sen mukaiset katusuunnitelmat tekevät mahdolliseksi vehreän ja kaupunkikuvallisesti laadukkaan Aviakujan katutilan. Katutila on sovitettava yhteen viereisten kortteleiden ja niiden materiaalien kanssa sekä uuden Aviabulevardin kanssa. Bussien kääntöpaikka ja latauspisteet tulee sovittaa turvalliseen paikkaan liikennettä häiritsemättä. Aviakujan varteen on varattava mahdollisuuksien mukaan joitakin lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja viemättä liiallisesti tilaa katupuilta.

Vanhojen kadun rakenteiden purkamisesta ja tarvittavista johtosiirroista on sovittava ennen Aviakujan kaavamuutoksen viemistä Vantaan kaupungin käsittelyyn. Tarvittavat purkutyöt ja johtosiirrot tulee toteuttaa Vantaan ratikan/Vantaan kaupungin kustannuksella ja lähtökohtaisesti Aviakujan toteutuksen yhteydessä esim. Mikäli purku jää asuinkorttelin vastuulle, on tästä sovittava erillinen korvaus maanomistajalle.

Katusuunnitelman mukaan kadun rakentaminen saattaa edellyttää luiskia, jotka on ulotettava myöhemmin rakennettavien asuinkortteleiden alueelle. Tarvittavista luiskista voidaan sopia katukaavan maankäyttösopimuksen yhteydessä. Aviakujan viimeistely on järkevää tehdä rakentamattomien kortteleiden rajalla (jalkakäytävät ja mahdollisesti katupuut) vasta asuinrakentamisen yhteydessä. Lisäksi tulisi sopia mahdollisuudesta käyttää katualueen osia, etenkin osia, joita ei ole rakennettu valmiiksi, asuinkorttelin työnaikaisina tukialueina. Menettelyllä voidaan säästää korttelin 52414 luonnontilaiseksi jätettäviä piha-alueita rakentamisen aikaisilta vaurioilta.

Finavia ja AVIARE edellyttävät lähekkäin sijoittuvien asemakaavamuutosten osalta ensin yhteistä kokonaistarkastelua kaavoista, jolloin tarkastelun yhteydessä käsitellään kaavarajat, Finavian ja KOy Aviatontti I-II ja kaupungin toisilleen luovuttamat alueet sekä sovitaan maankäyttösopimuksen periaatteista. Kokonaistarkastelun ja maankäyttösopimuksen periaatteista sopimisen jälkeen voidaan laatia asemakaavakohtaisia maankäyttösopimuksia, joissa on tarvittavin osin kirjauksia toisten tulevien kaavojen menettelytapojen osalta.

Kaavoittajan vastine:
Asemakaavan ja kaavassa osoitetun katualueen rajaukset on sovitettu yhteen viereisten vireillä olevien asemakaavamuutoksien kanssa. Rajaukset on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle.

Katualueen toiminnot kuten pysäköinti sekä istutukset osoitetaan katusuunnitelmassa. Aviakujan katusuunnitelmaluonnosta on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle. Asemakaavassa on osoitettu katusuunnitelmaluonnoksen (1.11.2023) mukainen katualueen tilavaraus. Katusuunnitelma on tarkoitus asettaa alkuvuodesta 2026 nähtäville.

Kaupunki ja Finavia (ja AVIARE) ovat laatineet yhteistyössä kaavamuutoksen nro 002598 maankäyttösopimusluonnoksen, jonka Finavia on hyväksynyt 16.12.2025. Sopimuksessa on sovittu katutilan ja viereisen suunnitteilla olevan kaavamuutosalueen nro 002564 korttelin yhteensovittamisesta. Nykyisten tarpeettomaksi jäävien katurakenteiden purkamisesta (kuten Aviakujan kääntöpaikasta), johtosiirroista ja kadun luiskista sovitaan asemakaavan maankäyttösopimuksella.

Vantaan ratikka -hanke, AVIARE ja Finavia ovat keskustelleet alueen suunnitelmien ja niiden toteuttamisen yhteensovituksesta. AVIARE on sulautettu osaksi Finaviaa. Ratikkahanke on jatkanut keskusteluja ja yhteensovitustyötä, kuten keskustelua Aviakujan kadun vaiheittaisesta toteutuksesta, Finavian kanssa.

Kaupunki on toimittanut Finavialle ja AVIARE:lle kokonaiskuvatarkastelun muuttuvista alueista, josta ilmenee ratikan kaavojen ja kaavamuutosten nro 002598 ja 002564 rajaukset sekä kyseisten asemakaavamuutosten myötä muuttuvat maanomistuksen muutokset. Asemakaavamuutoksista 002598 Aviakuja ja 002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie on laadittu Finavian hyväksymät maankäyttösopimusluonnokset.

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.

Uusi MAL 2030 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024.

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

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden tavoitteet (19.3.2024)

Asemakaavoituksen ja muun detaljisuunnittelun yhteydessä on huomattu, että täydellisen muodonmuutoksen kokevan Veromiehen kaupunginosan suunnittelussa on tarve kaavarunkotasoa pienipiirteisemmälle ohjaukselle sekä yleisille suunnitteluperiaatteille koko alueen kehittämisen ohjaamiseksi ja myös osa-alue-kohtaisia periaatteita. Suunnitteluperiaatetyön tuloksena on syntynyt asemakaavamääräyksiä ja määräysten aihioita käytettäväksi tulevissa asemakaavahankkeissa. Koska Vantaan ratikka tulee yhdistämään Vero-miehen entistä tiiviimmin mm. Pakkalaan, on pohdintoja ulotettu lentoasemalta Kehä III:n eteläpuolelle, Väinö Tannerin tielle ja Tasetielle asti.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työ käsittää neljä osaa:
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.
2. *Käveltävä kaupunki* keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaa kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämyksellisyyteen vaikuttavia asioita. Erityisesti kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivijalkakerroksen ominaisuudet ovat tärkeitä.
3. *Vihreä kaupunki* jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta, jolla vastataan ilmastonmuutoksen haasteisiin ja lisätään ympäristön terveyshyötyjä. Vihreämmän kaupungin työkaluvalikoimaan on vihertehokkuuden ohelle kehitetty taskupuistot ja viherkadut.
4. *Resurssiviisas kaupunki* esittelee kaavoituksessa käytettävää hiilineutraaliuden prosessimallia. Siinä esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästäisiin asemakaavoituksen osalta.

Resurssiviisautta koskevat määräykset kootaan ajantasaiseen datapankkiin, jotta niitä voidaan hyödyntää uusissa hankkeissa.

Vantaan arkkitehtuuriohjelmassa (KV 11.5.2015) linjataan kaupungin kehittämiselle:

- Teemme kaupungissa liikkumisesta ja arjesta tehokasta ja helppoa.
- Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.
- Teemme asemanseuduista toimivia ja satsaamme julkisiin viihtymisen paikkoihin ja luomme tiloja kulttuurien kohtaamisille.
- Otamme monipuolisen liikkumisen mahdollisuudet mukaan suunnitteluun.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.

- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Parannamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä ja edistämme kaupunkipyöräin mahdollisuuksia.
- Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä kuten kallioita ja puita.
- Arvostamme luonnon monimuotoisuutta ja tuomme sen kaupunkikeskustoihin.
- Lisäämme keskustoihin toimivia ja elämyksellisiä siirtymisen ja kohtaamisen paikkoja.
- Korostamme keskeisten väylien ja ratojen arkkitehtuuria ja viherrakentamisen laatua.
- Lisäämme katuestetiikkaa katupuilla ja valaistuksella.
- Toteutamme liikennemuotojen uutta tilanjakoa.
- Varmistamme pyöräilyn laatukäytävien toteutumisen.
- Uudistamme keskustojen pysäköintijärjestelyt esteettisesti korkeatasoisiksi.
- Käytämme ylimitoitettuja katutiloja eri liikennemuotojen, hulevesien tai ympäristötaiteen järjestelyissä.
- Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria.
- Edistämme kaupan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitielle.

Asemakaavaratkaisu perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) katusuunnitelman tilavarauksiin ja 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen.

Katusuunnittelun lähtökohtana on alun perin ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on Aviakujan katusuunnittelussa muokattu ja tarkennettu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) pohjalta.

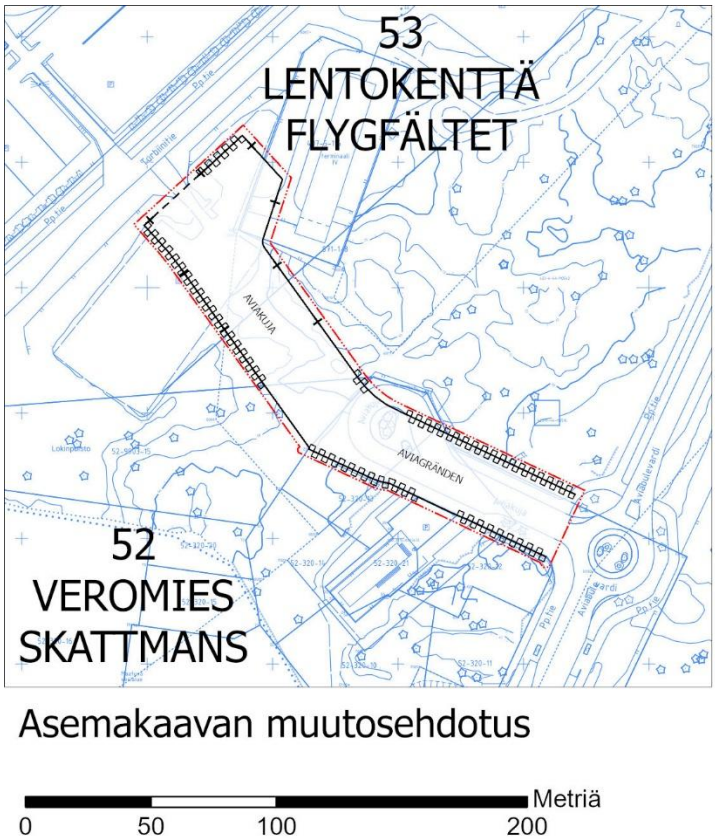
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella jatketaan nykyisin bussien kääntöpaikkaan päättyvää umpikujaa, Aviakujaa, siten että se liittyy Turbiinitiehen. Aviakujan luoteiskulmaan lähelle Turbiinitietä varataan tilaa uudelle bussien kääntöpaikalle ja Aviakujan länsipäähän kadun varteen tilaa bussien taukopysäköinnille. Kuljettajien taukotilalle on jo aiemmin asemakaavoitettu tila Aviakujan eteläpuolella olevaan kortteliin 52320. Aviakujan itäpäähän varataan tilaa autojen kadunvarsipysäköinnille. Katualueelle varataan lisäksi molemmin puolin tilaa jalankulku- ja pyöräreiteille, istutuksille ja paikoin hulevesipainanteille. Kadulle rakennetaan hulevesiviemäröinti. Katualueen suunnitelma perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) katusuunnitelman tilavarauksiin ja 1.11.2023 valmistuneisiin Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksiin.

Asemakaavamuutoksella muutetaan uudeksi katualueeksi yhteensä noin 0,38 ha lentokenttätoimintojen aluetta (LL) ja noin 0,06 ha lähivirkistysaluetta (VL).

Asemakaavamuutoksella muutetaan lisäksi Aviakujan keskellä kulkevaa kaupunginosan rajaa siten että koko kaavamuutosalue kuuluu jatkossa Veromiehen kaupunginosaan.



Kuva 28. Ote kaavamuutosehdotuksesta (19.1.2026).

4.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 0,76 ha.

Liikennealuetta ja katualuetta on yhteensä noin 0,7 ha. Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta noin 0,43 ha. Lentokenttätoimintojen alue pienenee noin 0,38 ha ja lähivirkistysalue noin 0,06 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Katusuunnitelmassa ja asemakaavan muutoksen aluevarauksessa on huomioitu hulevesien hallinnan, jalankulun ja pyöräilyn sekä kasvillisuuden tarpeet. Asemakaavassa on annettu kaupunkikuvaan, kasvillisuuteen, sekä hule- ja työmaavesien käsittelyyn liittyviä määräyksiä.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu katualueesta.

Katualue

Asemakaavamuutoksella jatketaan nykyisin bussien kääntöpaikkaan päättyvää umpikujaa, Aviakujaa, Aviabulevardilta Turbiinitielle asti. Aviakujan luoteiskulmaan lähelle Turbiinitietä varataan tilaa uudelle bussien kääntöpaikalle ja Aviakujan länsipäähän kadun varteen tilaa bussien taukopysäköinnille ja lataukselle. Aviakujan itäpäähän varataan tilaa autojen kadunvarsipysäköinnille. Katualueelle varataan lisäksi molemmin puolin tilaa jalankulku- ja pyöräreiteille, istutuksille ja

paikoin hulevesipainanteille. Kadulle rakennetaan hulevesiviemäröinti. Katualueen suunnitelma perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) sekä 1.11.2023 valmistuneen Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksen (Ramboll Oy) tilavarauksiin.

Alueella tulee olla toimiva bussien kääntöpaikka ja mahdollisuus bussien seisonnalle sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen. Alueelle tulee varata tilavaraus sähköbussien latausasemalle. Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset. Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väyläviraston. Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle. Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

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 osittain valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen ja kadun jatkaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan ja liikenteeseen. 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. Parantuvat liikenneyhteydet ja hyvä kävely-ympäristö voivat osaltaan kuitenkin lisätä muuttohalukkuutta alueen viereisiin kortteleihin suunniteltuihin asuntoihin.

Ratikan toteutuessa asuntokysyntä kasvaa myös Aviakujan ympärillä 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. Asemakaavamuutos kuitenkin mahdollistaa paremmat liikenneyhteydet autolla, jalan ja pyörällä Aviakujaa reunustaviin kortteleihin tuleviin asuinrakennuksiin. Uusi yhteys tukee näin ympäröivän alueen kehitystä ja mahdollistaa myös joukkoliikennekadun Aviabulevardille välille Tikkurilantie-Aviakuja.

Viereen suunnitellun ratikan rakentaminen vauhdittaa omalta osaltaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella, myös Aviakujan ympäristössä. Alueella 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)*

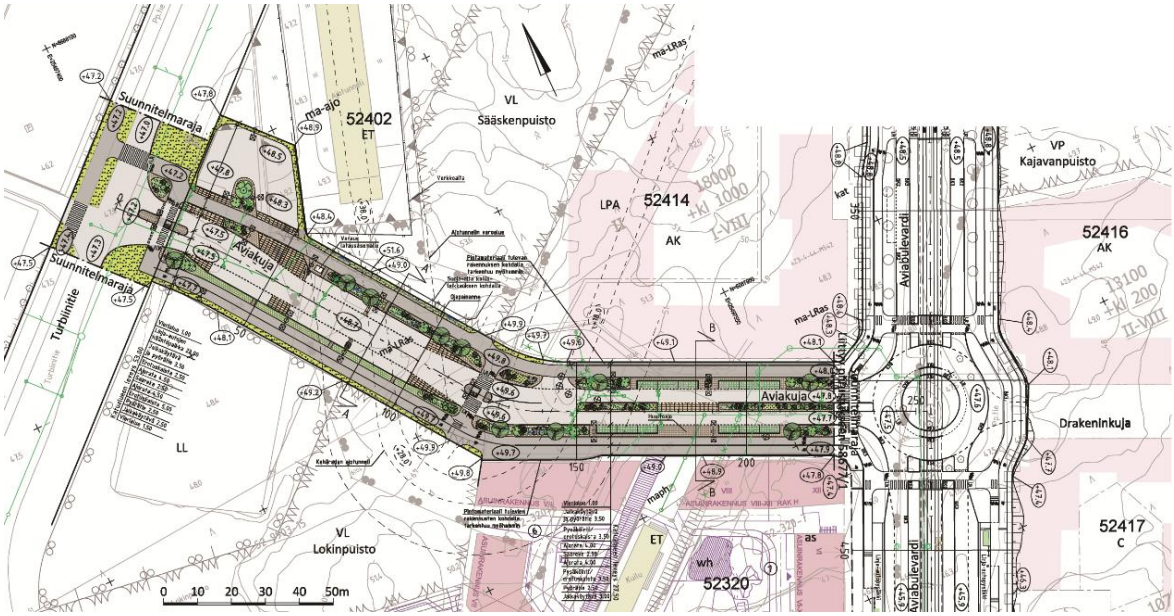
Aviakujan kaavamuutos edesauttaa omalta osaltaan tulevan Vantaan ratikan edistämää vähähiilistä ja resurssitehokasta yhdyskuntakehitystä, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Aviakujan kaavamuutos edistää kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Aviakujan kaavamuutos edesauttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa pääosin katualueen osalta. Alustavan katusuunnitelmaluonnoksen (Ramboll, 1.11.2023) mukaisesti Aviakujan katualuetta jatketaan Aviabulevardilta Turbiinitielle asti ja bussien kääntöpaikka siirtyy katualueen luoteiskulmaan lähelle Turbiinitietä. Katualueen mitoituksessa on huomioitu muun muassa hulevesi- ja istutuskaistaleet, joiden toteutuminen tarkentuu katusuunnitelmassa.

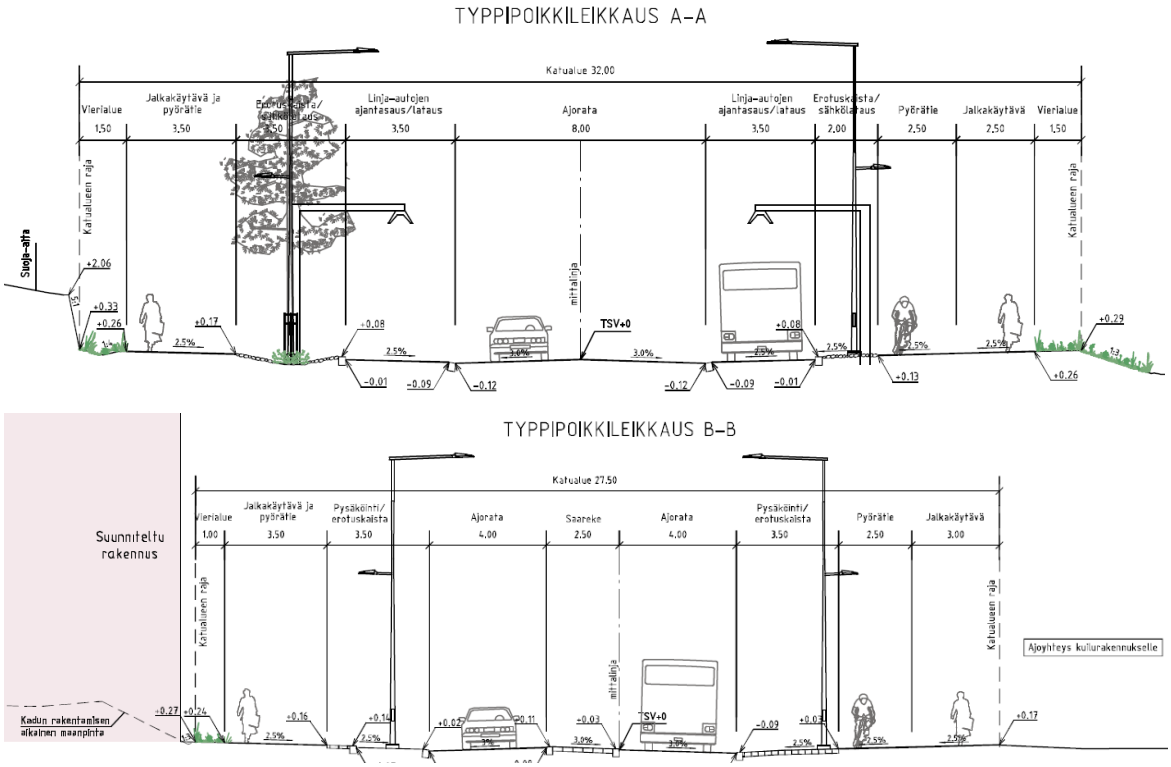
Aviakujan jatkeen toteutuksen myötä tulevaisuudessa Aviabulevardin eteläisin osuus Aviakujan ja Tikkurilantien välillä voidaan muuttaa ainoastaan joukkoliikenteelle sallituksi katuosuudeksi; junan, ratikan ja bussin terminaalialueeksi. Asemakaavamuutos mahdollistaa tällöin viereisistä korteleista ajoneuvoliikenteen Aviakujaa pitkin Turbiinitien kautta Tikkurilantielle. Kadun ja näkymien avaus Turbiinitielle nykyisin osin kallioisen ja metsäisen alueen läpi sekä kadulle suunnitellut istutus- ja hulevesialueet ovat suurin kaupunkikuvallinen muutos kaava-alueella.



Kuva 29. Aviakujan katusuunnitelmaluonnos (Ramboll 1.11.2023).

Alustavassa katusuunnitelmaluonnoksessa (*Ramboll 1.11.2023)* on käytetty vaihtelevia pinnoitteita sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Kadun keskiosan alle jää pieni alue kalliometsää, jota katusuunnitelmaluonnoksen mukaan pyritään kompensoimaan osittain katuvihreällä. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa olevat tilavaraukset ja näkymät.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen muutos ei alustavan katusuunnitelmaluonnoksen perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia, paitsi keskiosan kalliometsän kohdalla, jossa kalliota joudutaan osin poistamaan.



Kuva 30. Poikkileikkaukset A-A ja B-B Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksesta. (Ramboll 1.11.2023).

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Aviakujan rakentaminen ja sen viihtyisyyden parantaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa. Aviakuja, koska liittyy olennaisesti Ratikan pysäkkiympäristöön, toteutetaan esteettöminä.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja. Aviakujan jatkaminen Turbiinitielle sekä uusi bussien kääntöpaikka ovat kuitenkin tärkeitä Aviapoliksen alueen joukkoliikenteen ja maankäytön kehittämisen vuoksi. Aviakujan rakentaminen mahdollistaa Aviapoliksen merkittävien rakennushankkeiden, myös ratikan, rakentamisenaikaisia ja lopullisia liikennejärjestelmäratkaisuja.

Ratikan ja siihen liittyvien katujen, kuten Aviakujan, rakentaminen lisää myös alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien palvelujen ja työpaikkojen syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella, myös Aviakujan varrella, asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua.

Aviakujan rakentamisen kustannuksiksi on arvioitu vajaa 2 milj. euroa. (alv. 0 %). Aviakujan rakentamiskustannukset koostuvat maa- ja kallioleikkaustöistä, puiden poistosta sekä autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, valaisinpylväiden, istutusten ja muiden katurakenteiden, sekä hulevesipainanteiden rakentamisesta. Lisäksi kustannuksia aiheuttaa maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtäminen ja uusien rakentaminen.

Virkistys

Kaavamuutos pienentää hiukan viereistä katualueen alle pieneltä osin jäävää lähivirkistysaluetta. Kaava-alueen keskiosan alle jää kapea kaistale kalliometsää. Muuten 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 toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Aviakujalla, Aviabulevardilla ja Turbiinitiellä.

Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Aviabulevardin katualueen keskellä ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Turbiinitielle muodostuu uusi ohikulun katuyhteys, johon on suunniteltu myös jalankulun ja pyöräilyn erilliset väylät.

Aviabulevardille välillä Tikkurilantie ja Aviakuja sekä Aviakuja ja Karhunmäenportti on osoitettu ajoneuvoliittymäkiellot. Ajoneuvoliittymät suunniteltuihin Aviakujan varrelle sijoittuviin rakennuksiin voidaan johtaa Aviakujalta. Aviakujan kautta on myös ajoyhteys Turbiinitien kautta Tikkurilantielle.

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)*

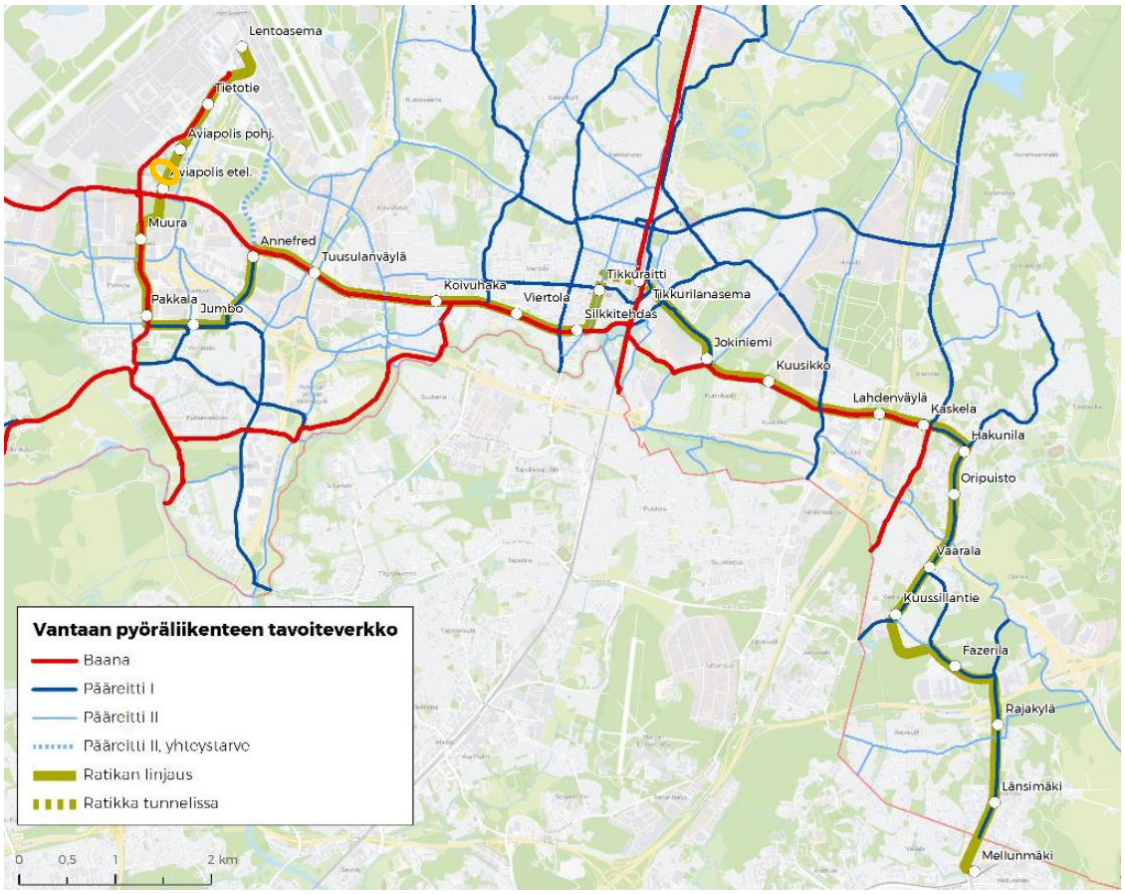
Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan bussien uusi kääntöpaikka ja pysäköinti-/latauspaikka Aviakujalla sekä edistetään ratikan reittiä ympäröivän katuympäristön toteutumista ja joukkoliikenteen sujuvuutta.

Suunnittelualueeseen rajoittuvalle Aviabulevardille tulee ratikan toteutuessa sijoittumaan Aviapolis-pysäkki, joka on noin sadan metrin päässä kaava-alueesta. Kaavamuutoksen ja Aviakujan jatkaminen mahdollistavat vireisen Aviabulevardin muuttamisen osin joukkoliikennekaduksi.

Kävely ja pyöräily

Aviakujan kaava parantaa hieman paikallisesti alueen nykyisin harvaa jalankulun ja pyöräilyn verkostoa. Kaava edistää siten kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta alueella. Aviakujan jalankulun ja pyöräilyn väylät liittyvät luontevasti Turbiinitiellä ja Aviabulevardilla kulkeviin jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin.



Kuva 31. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Aviakujan kaava-alueen sijainti on osoitettu kuvassa oranssilla ympyrällä.

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

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueella tulee pieniä muutoksia nykyiseen vesihuoltoverkostoon kadun linjauksen sekä toimintojen sijoittelun takia.

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

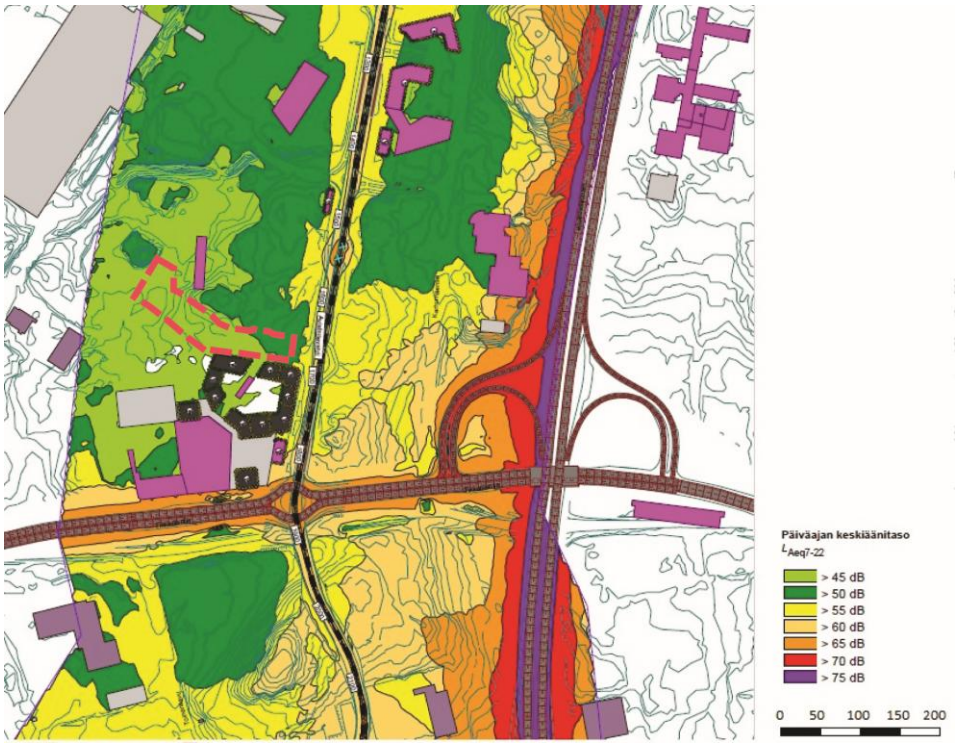
Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy kadun rakentamisen myötä. Kadulla muodostuvia hulevesiä tullaan johtamaan mahdollisuuksien mukaan viheralueille, jolloin muodostuvia hulevesiä saadaan viivytettyä/imeytettyä ennen niiden johtumista hulevesiverkostoon.

Ympäristöhäiriöt

Melu

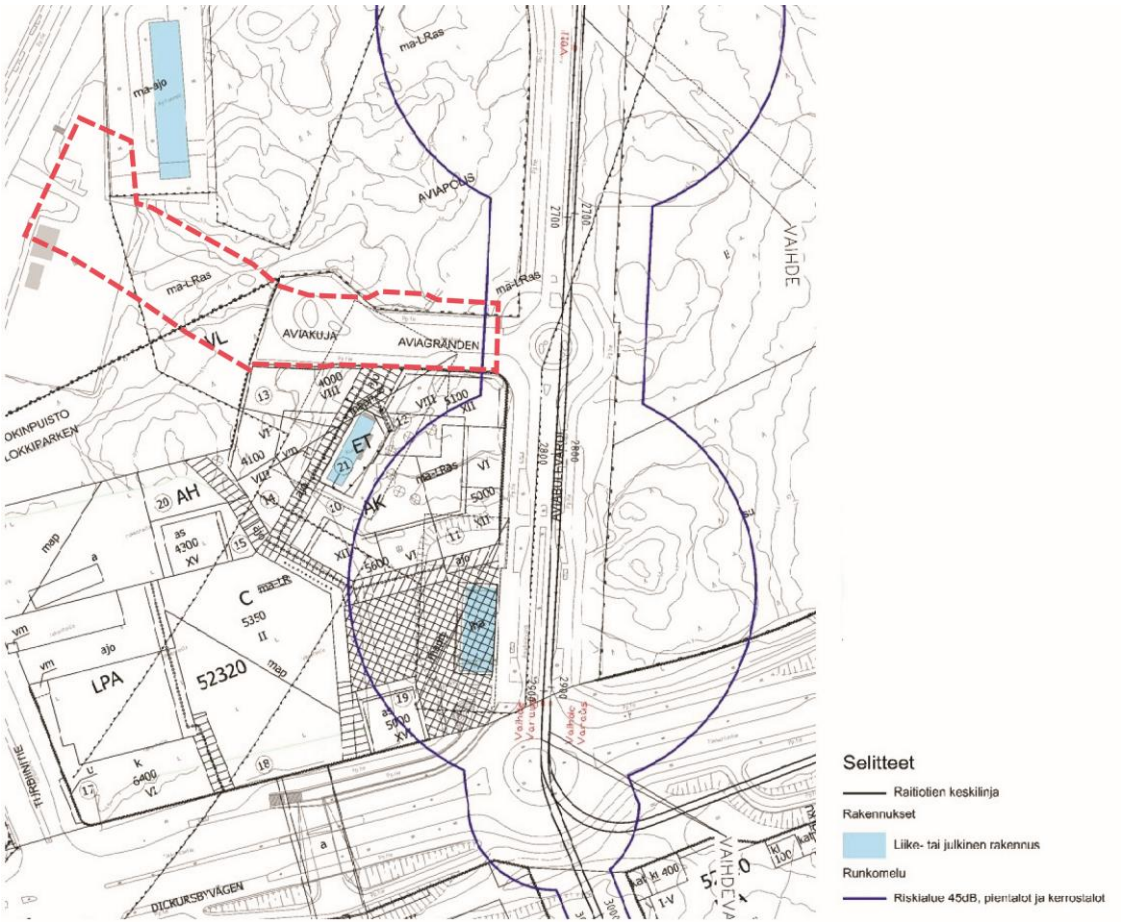
Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.1.2023 *(Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Ennustetilanteessa Aviakujan kohdalla tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.



Kuva 32. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella. (Sitowise 31.1.2023) Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on esitetty kuvassa punaisella pistekatkoviivalla.

Tärinä- ja runkomelu

Aviabulevardille on tehty Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys (*Sweco, 17.2.2023*). Kaava-alueen itäosa sijaitsee selvityksen mukaan runkomelun 45 dB riskialueella, mutta koska kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, runkomelulla ei ole huomioitavia vaikutuksia kaava-alueelle.



Kuva 33. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Aviabulevardilla ja sen ympäristössä. (Sweco, 17.2.2023) Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella katkoviivalla.

Ilmanlaatu

Kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, joten ilmanlaadulla ei ole vaikutuksia kaava-alueen maankäyttöön. Lähelle rakentuvalla 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 suurelta osin jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat jo rakentuneen alueen osalta vähäiset. Kaavamuutosalueen keskivaiheilla on noin 0,1 ha kokoinen kallioinen ja metsäinen kaistale (Vantaan ratikan kaavarungon luontoselvitykset 2020-2021, Faunatica; kuvio 23), joka liittyy hieman suurempiin metsäalueisiin, lounaassa Lokinpuiston metsäalueeseen ja koillisessa Sääskenpuiston metsäalueeseen ja on luokiteltu METSO luokkaan III. Katusuunnitelmassa alueelle on kuitenkin pyritty osoittamaan mahdollisimman paljon puita ja muita istutuksia. Luontovaikutukset kohdistuvat pääosin rajoitetusti lähiympäristöön.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat suurelta osin kadun jatkamisen ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Katualueen jatkamisen myötä kaava-alueen kallioisessa keskiosassa on tarve tehdä leikkauksia maa- ja kallioperään uuden katuyhteyden luomiseksi. Muuten 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. Kaavamuutosalue on nykisin suuralta osin asfaltoitua katualuetta ja kallioista maanpintaa. Kaavassa on määrätty, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

Katusuunnitelmaluonnoksessa hulevesien hillitsemiseksi katualueelle on suunniteltu hulevesipainanteita ja runsaasti istutuksia.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Rakentaminen itsessään aiheuttaa hiilipäästöjä, mutta kaavamuutos mahdollistaa kuitenkin välillisesti Vantaan ratikan suunnitelmien mukaisesti Aviabulevardin muuttamisen osin joukkoliikennekaduksi ja siten kestävien liikkumismuotojen tukemisen joukkoliikenteen sujuvoittamisen ja kevyenliikenteen yhteyksien parantamisen myötä.

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.

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.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä on käsitelty kohdassa 4.4.1. Alueella ei tiettävästi ole pilaantuneita maa-alueita. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaava-alueen kadulla on nimi, Aviakuja, joka säilytetään koko pidentyvällä katuosuudella. Kaavamuutoksen yhteydessä siirretään kaavamuutosalueen kohdalle sijoittuvaa kaupunginosarajaa.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2025. Kaupunginvaltuusto teki 22.5.2023 koko ratikkahanketta koskevan myönteisen investointipäätöksen. Ratikan rakentaminen tapahtuu arviolta v. 2025–2029.

Aviakuja on olennainen osa Ratikan reittiä ympäröivää katuverkostoa ja sen jatkosuunnittelu ja rakentaminen on tarkoitus toteuttaa samaan aikaan Ratikan rakentamisen kanssa.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Merja Häsänen	vs. aluearkkitehti
	Anne Polvi	asemakaava-arkkitehti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti (ratikka)
	Agon Shala	asemakaava-arkkitehti
	Charlotta Tanner	asemakaava-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
	Vuokko Rova	suunnitteluavustaja
Vantaan ratikka:	Henry Westlin	hankejohtaja, vs.
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
Kadut ja puistot:	Paula Luomala	kadunsuunnittelun alueinsinööri
	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Taina Toivanen	liikenteen alueinsinööri
	Juuso Kauppinen	liikenneinsinööri
	Satu Onnela	maisema-arkkitehti
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	kestävä kaupunki
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Muut osallistuneet:

Avia Real Estate:	Niina Puumalainen	kiinteistökehitysjohtaja
Ramboll Finland Oy:	Mikko Alilonttinen	vanhempi suunnittelija
Vantaan energia Oy:	Jukka Heino	kehityspäällikkö, energiapalvelut
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:	Antti Hartikainen	yleissuunnitteluinsinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä tammikuuta 2026

Johanna Rajala	Tea Taponen
Aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	19.11.2025
Kaavan nimi	002598 Veromies 52 kaupunginosa Aviakuja		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.5.2024
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002598
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,6923	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,6923

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

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

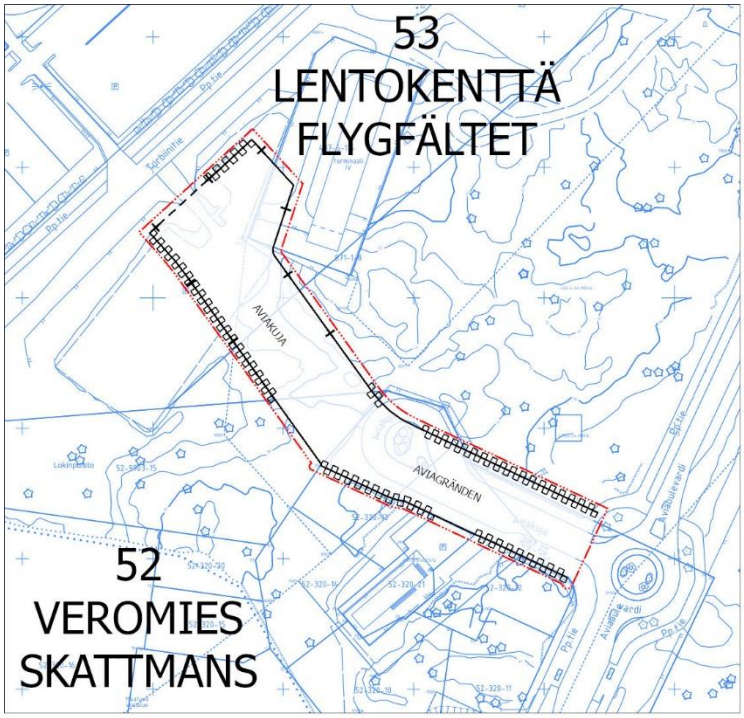
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,6923**	**100,00**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,6923	100,0	0	0,00	0,0557	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	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

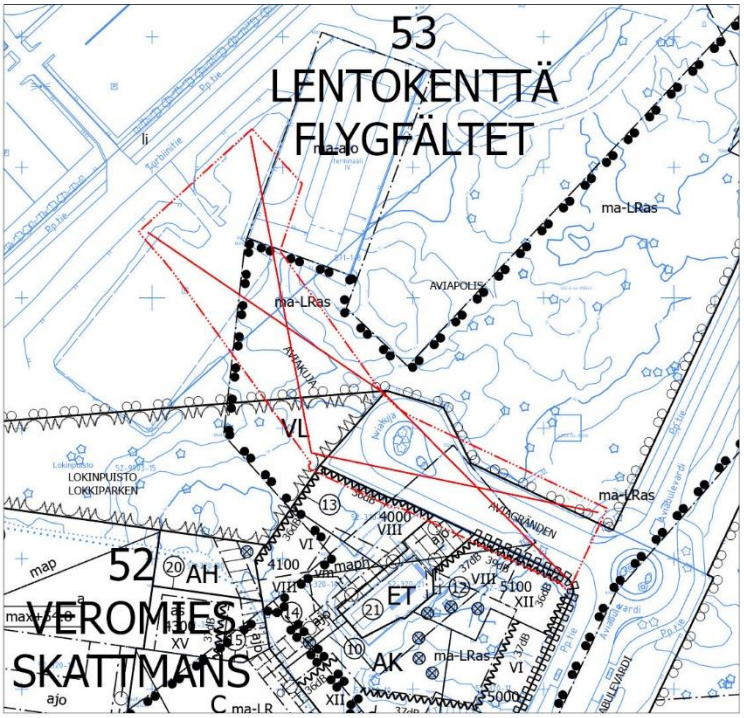
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,6923**	**100,00**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
VL	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,6923	100,0	0	0,00	0,0557	0
Kadut	0,6923	100,0	0	0,00	0,4323	0
LL	0,0000	0,0	0		-0,3766	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 19.1.2026

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002598	19.1.2026

Vantaan kaupunki

002598 AVIAKUJA

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ
Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

1:2000

Vanda stad

002598 AVIAGRÄNDEN

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET
Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
-+—+-	**Kaupunginosan raja.**	**Stadsdelsgräns.**
———	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
—x—x—	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
AVIAKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
———	**Katu.**	**Gata.**
———		
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET	BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA OMRÅDET
Alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka ja mahdollisuus bussien seisonnalle sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen.	I området ska det finnas en fungerande vändplats, möjlighet att ha bussar stående både under byggnadsfasen och efter färdigställandet.
Alueelle tulee varata tilavaraus sähköbussien latausasemalle.	I området ska en utrymmesreservering reserveras för en laddstation för elbussar.
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.
Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.	I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.
Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.	Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.
Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.	Byggandet får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille.

Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar.

I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment.

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

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Asemakaavoitus / Aviapolis

Asemakaavan muutos nro 002598, Aviakuja, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosa.

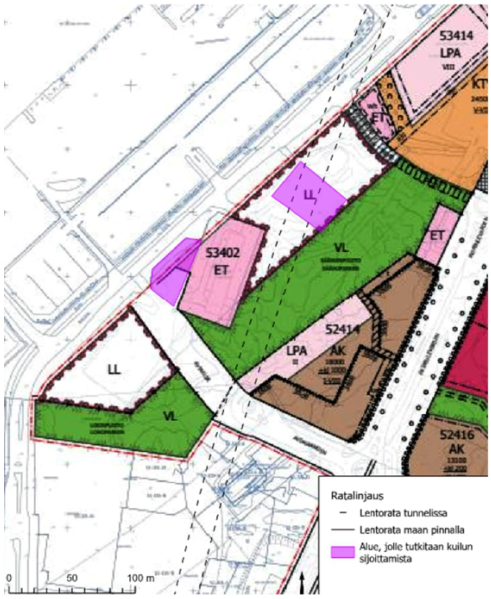
Mielipiteitä saatiin 8 kpl. Suullisia mielipiteitä ei annettu.

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	**Huomioon ottaminen**
NRO 1 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 4.6.2024	Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset.	Mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset on selvitetty Aviakujan katusuunnittelun yhteydessä.
NRO 2 Vantaan kaupunginmuseo 14.6.2024	Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.	-
NRO 3 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) 19.6.2024	Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutoksen 002598 (Aviakuja) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.	-
NRO 4 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 19.6.2024	<u>Sähköverkko</u> Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy on tuonut esille Aviakujan kaavamuutosalueen pohjoispuolella olevan asemakaavamuutoksen (kaavanro 002564) yhteydessä tarpeet uusista	Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille. Puistomuuntamon sijoittamista on alustavasti tutkittu puiston puolelle, Aviakujan kaavamuutosalueen ulkopuolelle.

	muuntamotarpeista alueelle. Puistomuuntamolle tarvitaan tilavaraus katualueelle tai puiston puolelle kujan pohjoispuolelle ET-alueen ja Aviakujan välimaastoon. Muuntamolle tarvitaan asemakaavakartalle muuntamon rakennusalan osoitus vm-merkinnällä. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. <u>Kaukolämpöverkko</u> Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. 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.	
NRO 5 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) 17.6.2024	Kasvavan Aviapoliksen alueen yhteydet turvataan huolehtimalla, että suunnittelualueelle tulee toimiva bussiliikenteen kääntöpaikka. HSL on mielellään mukana asemakaavan jatkosuunnittelussa sekä terminaalin että yleisemminkin kestävien kulkumuotojen osalta. Aiemmissa suunnitelmissa terminaalin toimivuus ei ole ollut optimaalinen johtuen Turbiinitien risteyksen paikasta lähellä kääntöpaikan ulosajoa. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota Aviabulevardin läpiajoliikenteen	Kääntöpaikan sijoittuminen lähelle Turbiinitietä on maankäytöllisesti järkevää. Liikennetarkasteluissa ratkaisu on myös arvioitu toimivaksi. Aviakujan ja Turbiinitien liikennemäärän arvioidaan vuoden 2050 ennusteessa olevan kohtuulliset (reilu 2000 ja reilu 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa), eikä kaduilla ei pitäisi esiintyä merkittävää jonoutumista. Aviakujalta Turbiinitielle käännyttäessä mahtuu useampi henkilöauto odottamaan vuoroaan ennen

	hillitsemiseen, jotta bussien liikennöinti pystytään turvaamaan. Aviapolikseen päättyy useita linjoja, minkä vuoksi myös kuljettajien sosiaalitilat on otettava erityiseen huomioon.	kuin jono tulisi bussien kääntöpaikan eteen. Mikäli kääntöpaikan ulosajon tukkeutumista alkaisi kuitenkin esiintyä voidaan harkita risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Risteysruudukolla muistutetaan autoilijoita jättämään kääntöpaikan ulosajon kohta vapaaksi. Aviakujan jatkaminen Turbiinitielle rauhoittaa ratikan ja bussien terminaalialuetta Aviabulevardin eteläpäässä, koska muu ajoliikenne ohjataan Turbiinitien ja Aviakujalle kautta. Sosiaalitilat on huomioitu voimassa olevassa asemakaavan muutoksessa nro 002417 (kv 8.3.2021), joka sijaitsee Aviakujan vieressä.
NRO 6 Lentorata Oy (aiemmin Suomi-rata Oy) 25.6.2024	Lentorata Oy on tutustunut asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa Lentoradan suunnittelun näkökulmasta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut aluetta koskevat suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu. Lentorata Oy, (aiemmin Suomi-rata Oy), on lausunut Aviapoliksen keskustan asemakaavan muutosluonnosta 28.8.2023 sekä Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle	Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on kerrottu kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohdassa ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty mielipide kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Myös aikaisemmat Lentorata Oy:n alueelta antamat lausunnot ja mielipiteet huomioidaan kaavamuutostyössä nro 002598. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002598 ei olla tarkastelemassa kuilun

	asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 8.4.2024. Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Lentoradan yleissuunnitelman käynnistämisestä on kuulutettu Liikenne- ja viestintävirasto sivuilla 13.2.2024 ja kuulutus pidetään nähtävillä 13.3.2024 – 12.4.2024. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024 sekä yleissuunnitelman laadinnan kesäkuussa 2024. Lentoradan esiselvityksessä on tutkittu Lentoradan kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. Rautatietunneliin tarvitaan kuiluja paineentasaukseen ja tekniikan sijoittamista varten sekä poikkeustilanteissa savunpoistoon ja hätäpoistumiseen. Tarvittavan kuilurakennuksen koko riippuu siitä, sijoitetaanko tekniikkaa kuten savunpoistopuhaltimia tunnelitasolle vai maan pinnalle. Myös mahdollinen palomieshissien tarve vaikuttaa myös hieman kuilurakennuksen kokoon. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tullaan tarkentamaan kuilun sijaintia ja kokoa. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä	sijoittamista, mutta yksi mahdollinen sijainti olisi sen vieressä. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset mm. Lentoradan kuiluja varten. Aviakujan katualueen jatke on tavoitteena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotuksessa on kuitenkin määrätty, että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

	tavalla.  <u>Rautatietunneli</u> Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa tunnelin katon sijoittuessa alueella noin tasoon 0… + 2 (N60). Lentorata risteää kalliossa Kehäradan tunnelin kanssa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella. Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. <u>Raideliikenteen runkomelu ja tärinä</u> Lentorata Oy muistuttaa, että kaavoitettaessa alueita suunnitellun	

	rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Yhtiö on julkaissut verkkosivuillaan selvityksen Lentoradan tärinä ja runkomelu, esiselvitys, jossa tutkittiin Lentoradan aiheuttamia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia ratalinjauksen läheisiin rakennuksiin. Mallinnustulosten perusteella määritettiin laskennassa käytetyille ratapisteille vaimennustarpeet, joilla kaikissa rakennuksissa saavutetaan runkomelun ohjearvot. Runkomelun vaimennustarvetta on arvioitu myös tulevaa maankäyttöä varten. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.	
NRO 7 Fingrid Oy 1.7.2024	Fingrid ei lausu asemakaavasta 002598 Aviakuja. Kyseisellä kaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.	-
NRO 8	1. Asemakaavamuutoksen	1. Asemakaavan ja kaavassa

Avia Real Estate Oy (AVIARE) 24.9.2024	kaavaraja Aviakujan asemakaavamuutos 002598 on alun perin ollut osa asemakaavamuutosehdotusta 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle. Finavia Oyj on jättänyt Vantaan kaupungille kyseisen asemakaavamuutoksen kaavoitushakemuksen 2.1.2023 ja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 1.2.2024. Asemakaavamuutosta korttelialueella ja siihen liittyvää viitesuunnittelua on tehty AVIA Real Estate Oy:n [AVIARE] ohjaamana, AVIARE edustaessa Finaviaa valtakirjalla. Nyt käsittelyssä oleva Aviakujan kadun irrottaminen omaksi asemakaava-alueekseen on tapahtunut Vantaan kaupungin ja Vantaan ratikan tahdosta. Finavia ja AVIARE ovat puoltaneet kaavamuutoksen 002564 säilyttämistä yhtenä kokonaisuutena, jolloin ei synny riskiä virheellisestä kaavarajasta kadun ja asuinkorttelin 52414 sekä kadun ja Sääskenpuiston välillä. Tämän lisäksi maankäyttösopimus aluevaihtoineen ja muine sopimusehtoineen olisi voitu tehdä selkeästä kokonaisuudesta. Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle asemakaavamuutosehdotus on tarkoitus viedä Vantaan kaupungin käsittelyyn 5/2025 (KALA1) ja kaavan hyväksymisen on tarkoitus tapahtua loppuvuonna 2025. AVIAREn näkemyksen mukaan asuinkorttelin kaavan aikataulu olisi mahdollistanut	osoitetun katualueen rajaukset on sovitettu yhteen viereisten vireillä olevien asemakaavamuutoksien kanssa. Rajaukset on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle. 2. Katualueen toiminnot kuten pysäköinti sekä istutukset osoitetaan katusuunnitelmassa. Aviakujan katusuunnitelmaluonnosta on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle. Asemakaavassa on osoitettu katusuunnitelmaluonnoksen (1.11.2023) mukainen katualueen tilavaraus. Katusuunnitelma on tarkoitus asettaa alkuvuodesta 2026 nähtäville. Kaupunki ja Finavia (ja AVIARE) ovat laatineet yhteistyössä kaavamuutoksen nro 002598 maankäyttösopimusluonnoksen, jonka Finavia on hyväksynyt 16.12.2025. Sopimuksessa on sovittu katutilan ja viereisen suunnitteilla olevan kaavamuutosalueen nro 002564 korttelin yhteensovittamisesta. 3.1 ja 3.2 Nykyisten tarpeettomaksi jäävien katurakenteiden purkamisesta (kuten Aviakujan kääntöpaikasta), johtosiirroista ja kadun luiskista sovitaan asemakaavan maankäyttösopimuksella. Vantaan ratikka -hanke, AVIARE ja Finavia ovat keskustelleet alueen suunnitelmien ja niiden

	Aviakujan kadun toteutuksen nopeasti ja tarvittaessa kadun toteutus olisi voitu aloittaa etupainotteisesti maanomistajan luvalla. AVIARE korostaa Finavian ja AVIAREn yhteistä näkemystä, että mikäli Aviakujan katukaava irrotetaan omaksi kokonaisuudekseen, kadun kaavarajan tulee noudattaa siihen rajautuvien asuinkortteleiden korttelirajaa ja kadun länsiosan kääntöpaikan osalta Finavian hyväksymiä rajoja. Kaavarajan tulee olla Aviakujan korttelin 52414 osalta AVIARE koordinoimana laaditun asemakaavamuutoksen viitesuunnitelman sekä Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen korttelirajan mukainen. 2. Uuden Aviakujan tarpeellisuus ja sille asetetut tavoitteet Nykyinen Aviakuja on päättyvä katu. Aviakujan muuttaminen läpiajattevaksi kaduksi Turbiintitie-Aviabulevardi välillä on tehty AVIARE aloitteesta Aviapoliksen keskustan asemakaavamuutosluonnoksen laatimisen yhteydessä. AVIARE on osallistunut aktiivisesti Vantaan kaupungin tilaamana tehtyyn katusuunnittelutyöhön ja voinut vaikuttaa liikenteellisiin ratkaisuihin. AVIARE kannattaa läpiajattevaa Aviakujaa ja pitää ratkaisua alueen liikenteen sujumisen kannalta välttämättömänä etenkin tulevaisuudessa, jolloin Aviabulevardin eteläosa tullaan rajaamaan vain joukkoliikenteen käyttöön ja liikennemäärät alueen rakentuessa kasvavat. AVIARE	toteuttamisen yhteensovituksesta. AVIARE on sulautettu osaksi Finaviaa. Ratikkahanke on jatkanut keskusteluja ja yhteensovitustyötä, kuten keskustelua Aviakujan kadun vaiheittaisesta toteutuksesta, Finavian kanssa. 4. Kaupunki on toimittanut Finavialle ja AVIARE:lle kokonaiskuvatarkastelun muuttuvista alueista, josta ilmenee ratikan kaavojen ja kaavamuutosten nro 002598 ja 002564 rajaukset sekä kyseisten asemakaavamuutosten myötä muuttuvat maanomistuksen muutokset. Asemakaavamuutoksista 002598 *Aviakuja* ja 002576 *Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie* on laadittu Finavian hyväksymät maankäyttösopimusluonnokset.

	tavoitteena on, että asemakaavamuutos ja sen mukaiset katusuunnitelmat tekevät mahdolliseksi vehreän ja kaupunkikuvallisesti laadukkaan Aviakujan katutilan katupuineen. Katutila on sovitettava yhteen viereisten kortteleiden ja niiden materiaalien kanssa sekä uuden Aviabulevardin kanssa. Kadulle sijoittuu runsaasti toimintoja, jolloin keskeisenä tavoitteena on turvallinen ja eri liikennemuodoille sujuva katu. Pohjois-eteläsuuntaiset kevyen liikenteen reitit risteävät Aviakujan yli neljässä kohdassa. Alueella tulee olemaan läheisen keskustakorttelin liikekeskuksen, Aviapoliksen rautatieaseman, asuinrakennusten kivijalan liiketilojen ja Aviapoliksen lukion vuoksi vilkasta jalankulkua ja polkupyöräliikennettä. Kadulla on myös runsaasti bussiliikennettä. Bussien kääntöpaikka ja latauspisteet tulee sovittaa turvalliseen paikkaan ja siten, ettei kääntöpaikka vaikeuta myöskään Turbiinitien liikennettä. Vantaan raitiotien vuoksi Aviabulevardin varteen ei voida sijoittaa lainkaan pysäköintipaikkoja. Alueella on kuitenkin runsaasti liiketiloja, joista 1000 kem2 sijoittuu Aviakujan asuinkorttelin asemakaavamuutoksen kortteliin. Aviakujan varteen on varattava mahdollisuuksien mukaan joitakin pysäköintipaikkoja. Pysäköinti ei kuitenkaan saa olla esteenä viereisten kortteleiden huollolle ja ajoyhteyksille pysäköintilaitokseen eikä liiallisesti syödä tilaa katupuilta. Kadun pysäköintipaikat tulisi AVIARE	

	mielestä niiden vähäisen määrän takia osoittaa lyhytaikaiselle pysäköinnille, jotta ne palvelevat ensisijaisesti liiketilojen asiointia, lyhyttä huoltoa tai tavaratoimituksia, tai esim. kotihoidon tarpeita, ei niinkään asukaspysäköintiä tai vieraspysäköintiä. Vieraspysäköinnille on varattu paikkoja kortteleiden omissa pysäköintilaitoksissa ja lisäksi vieraspysäköintiin on tarjolla vaihtoehtoja alueen kaupallisissa laitoksissa. 3. Vanha Aviakuja ja sen rakenteet, uuden Aviakujan katuluiskat 3.1 Vanha Aviakuja Nykyinen Aviakuja on lyhyt päättyvä katu, jossa kadun länsipäässä on kääntöpaikka. Uusi Aviabulevardin ja Turbiinitien välinen Aviakuja on ko. kääntöpaikan kohdalla nykyistä Aviakujaa kapeampi. Osa nykyisestä rakennetusta kadusta jää Aviakujan asuinkorttelin 52414 korttelialueen sisään, sijoittuen suunniteltujen asuinrakennusten rakennusalan sisäpuolelle ja suunnitellun Aviakujan katukaavan ulkopuolelle. Lisäksi nykyiseen Aviakujaan liittyy kunnallistekniikan putkia ja johtoja, jotka jäävät osin uuden asuinkorttelin 52414 korttelialueen sisään ja sijoittuvat suunnittelun katukaavan alueen ulkopuolelle. Mikäli Aviakuja irrotetaan omaksi asemakaavakseen, on vanhojen kadun rakenteiden purkamisesta ja tarvittavista johtosiirroista sovittava ennen Aviakujan kaavamuutoksen viemistä Vantaan kaupungin käsittelyyn. AVIARENn ja Finavian	

	näkemyksen mukaan tarvittavat purkutyöt ja johtosiirrot tulee toteuttaa Vantaan ratikan/Vantaan kaupungin kustannuksella ja lähtökohtaisesti Aviakujan toteutuksen yhteydessä esim. Allianssin toimesta. Mikäli purku jää asuinkorttelin vastuulle, on tästä sovittava erillinen korvaus maanomistajalle. 3.2 Uuden kadun toteutus Aviakujan kadun toteutus saattaa tapahtua ainakin rakennekerrosten ja kunnallistekniikan verkostojen osalta ennen asuinkorttelin 52414 rakennusten toteutusta ja myös ennen korttelin 52320 AK-korttelin toteutusta. Katusuunnitelman mukaan kadun rakentaminen saattaa siksi edellyttää luiskia, jotka on ulotettava asuinkortteleiden alueelle. Tarvittavista luiskista voidaan sopia katukaavan maankäyttösopimuksen yhteydessä. Finavia ja AVIARE eivät vastusta luiskien ulottamista korttelin puolelle, kunhan ratkaisu on tehty yhteisesti hyväksytyn suunnitelman mukaisesti ja siten, ettei luiskaus vaikeuta asuinrakennusten myöhempää toteutusta. Aviakujan viimeistely on järkevää tehdä rakentamattomien kortteleiden rajalla (jalkakäytävät ja mahdollisesti katupuut) vasta asuinrakentamisen yhteydessä ja mahdollisesti kadun jalkakäytävien käyttöönottoa tulee lykätä asuinkorttelien valmistumiseen saakka. Vantaan kaupungin tulee varautua kadun vaiheittaiseen toteutukseen. Lisäksi tulisi sopia mahdollisuudesta käyttää katualueen osia, etenkin osia, joita ei	

	ole rakennettu valmiiksi, asuinkorttelin työnaikaisina tukialueina. Menettelyllä voidaan säästää korttelin 52414 luonnontilaiseksi jätettäviä piha-alueita rakentamisen aikaisilta vaurioilta. 4. Kokonaistarkastelu ja maankäyttösopimukset Aviabulevardin, Aviakujan ja Turbiinitien katujen asemakaavamuutosten sekä Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle asemakaavamuutoksen osalta. Vantaan raitiotien vuoksi alueen kadut ovat pilkkoutuneet useiksi erillisiksi katukaavoiksi. Aviakuja ollaan lisäksi rajaamassa erilleen Aviakujan asuinkorttelin ja Sääskenpuiston asemakaavamuutoksesta. Finavia ja AVIARE edellyttävät lähekkäin sijoittuvien asemakaavamuutosten osalta ensin yhteistä kokonaistarkastelua kaavoista, jolloin tarkastelun yhteydessä käsitellään kaavarajat, Finavian ja KOy Aviatontti I-II ja kaupungin toisilleen luovuttamat alueet sekä sovitaan maankäyttösopimuksen periaatteista. Kokonaistarkastelun ja maankäyttösopimuksen periaatteista sopimisen jälkeen voidaan laatia asemakaavakohtaisia maankäyttösopimuksia, joissa on tarvittavin osin kirjauksia toisten tulevien kaavojen menettelytapojen osalta. AVIARE ja Finavia eivät hyväksy yksittäisen asemakaavan viemistä Vantaan kaupungin	

	lautakuntakäsittelyyn ilman Finavian ja AVIAREn hyväksyntää ja ilman valmiiksi neuvoteltua maankäyttösopimusta. AVIARE edellyttää Vantaan kaupungin kunnioittavan maanomistajan tahtotilaa prosessin osalta.	

12 **Asemakaavamuutos 002576, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie - Ehdotuksen uudelleenkäsittely / SP**

VD/2244/10.02.04.00/2023
SP/MSI/JRA/ASA/TTA/VIK

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle ja Tietotielle. Katualueen levennykset sekä aluevaraukset perustuvat 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin sekä 8.9.2015 valmistuneeseen Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan 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 suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Turbiinitien asemakaavamuutoksen tarkoituksena on erottaa lentokenttäalueesta katualue. Näin voidaan toteuttaa etelä-pohjoissuuntainen tieyhteys Tikkurilantieltä Ilmakehälle.

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

Asemakaavamuutos koskee katualueita ja kaupunginosan rajaa kaupunginosassa 53 Lentokenttä ja katu- ja katuaukioalueita sekä kaupunginosan rajaa kaupunginosassa 52 Veromies.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa lentokenttäaluetta ja kaupunginosan rajaa.

Alue sijaitsee Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa Aviapoliksen suuralueella. Suunnittelualue koskee Aviabulevardia Tikkurilantieltä Ilmakehälle, Turbiinitietä Tikkurilantieltä Aviabulevardille, Tietotietä Ilmakehältä Teletielle sekä osaa Ilmakehästä ja Ilmailutiestä.

Maanomistus

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

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

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 keskustatoimintojen alueelle (C), keskiosa monipuoliselle työpaikka-alueelle (TP) ja pohjoisosa

lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alueen eteläosa sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruudukko). Etelästä pohjoiseen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekatoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (sininen palloviiva). Turbiinitien ja Tietotien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Aviabulevardin ja Karhumäenportin kulmaan sijoittuu julkisten palvelujen ja hallinnon paikka (P). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet.

Asemakaavamuutos

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle, Tietotielle, Ilmakehälle ja Ilmailutielle. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Lisäksi Turbiinitie muutetaan katualueeksi koko pituudeltaan. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Katualueen levennykset perustuvat 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 valmistuneisiin ratikan katusuunnitelmien tilavarauksiin sekä 8.9.2015 valmistuneeseen Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen. Ratikan 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 kortteleissa 52413, 52410 ja 52320. Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille. Turbiinitien ja Ilmailutien katualueille on osoitettu ohjeelliset aluevaraukset sähkönsyöttöasemia varten (et). Tietotien katualueelle on osoitettu ohjeellinen alueen osa, johon saa sijoittaa ilmanvaihtokuilun, poistumistien tai savunpoistokuilun (mai). Tietotien katualueelle on osoitettu avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää (ssk).

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

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

Ratikan hankkeiden jatkosuunnittelun yhteinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Suunnittelun alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla,

Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Aviabulevardin ja Tietotien asemakaavamuutoksen alueelta 002576 saatiin 1 mielipide.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta 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.

Saatujen mielipiteiden perusteella kaava-alueelle 002576 liitettiin kaavassa 002270 aloitettu Turbiinitien osuus ja poistettiin lentokentän päädyn osuus, joka erotettiin omaksi kaava-alueeksi 002462.

Turbiinitien osuuden kaavoitus on alkanut työnumerolla 002270 ja siitä on julkaistu vireilletuloilmoitus 15.05.2015. Asemakaavamuutoksen 002270 alkamisesta on tiedotettu Vantaan Sanomissa 17.5.2015 sekä kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 15.5.2015 (MRL 62§). Kaavahankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin määräaikaan 12.6.2015 mennessä kuusi mielipidettä. Nämä mielipiteet on otettu huomioon tässä kaavatyössä nro 002576.

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 kohdistuu osittain kaupungin omistamalle maalle.

~~**Sopimus**~~
~~Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.~~

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 § 22

Kaupunkisuunnittelujohtaja va:n esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 6.6.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002576, 52 Veromies ja 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Pekka Virkamäki kannatti esitystä.

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, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Forsberg, Mutanen, Hakala, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 3 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi palautusehdotuksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtaja va:n esitys.

Merkittiin, että Janne Hartikainen, Pekka Virkamäki ja Suvi Karhu jättivät asiakohtaan 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
Asemakaavan muutosehdotus 002576 on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 21.6-31.8.2023. Tänä aikana jätettiin 3 muistutusta (Finavaia Oyj, AVIARE ja Lentorata Oy).

Finavia Oyj ja AVIARE nostavat muistutuksissaan esiin useita asemakaavamuutosehdotuksen ja sen mukaisten katusuunnitelmaehdotuksien ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön ja toteavat, että katualue on useammassa paikassa osoitettu liian leveäksi, ja että asemakaavaan liittyen tulee laatia sopimus. Finavia huomauttaa myös, että sillä tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä, uudet kunnallistekniikan sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä ja ne on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella, ja että Tietotien pysäköintialueen säilyväksi sovitusta ajoliittymästä on esitetty kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 vanhentunutta tietoa. AVIARE toteaa muistutuksessaan lisäksi mm., että asemakaavan muutosehdotus on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä on tarvetta. AVIARE esittää, että kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua.

Lentorata Oy:n muistutuksessa todetaan, että Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan

suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista
kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteystyötä, ettei Lentorata -hankkeen toteutettavuutta vaaranneta. Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa, jonka läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei
saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Lisäksi Lentorata Oy huomauttaa, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Kaavalausunnot

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 6.6.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 14 kappaletta ja saatiin 9 kappaletta.

Tukes totesi lausunnossaan, että kaava-alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Vantaan Energia Oy:n Lentoaseman lämpökeskuksen alueelle tulee olla pelastuslaitoksella pääsy vähintään kahdesta suunnasta. Lämpökeskuksen onnettomuustilanteet voivat aiheuttaa haittaa ja rajoituksia myös lähialueen liikenteelle.

Fingridillä, Traficomilla eikä Vantaan kaupunginmuseolla ollut lausuttavaa.

Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos totesi lausunnossaan, että mikäli katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen
toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus missään tilanteessa vaarannu.

Vantaan Energia lausui, että asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

HSY lausui, että raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia on siirrettävä vesihuoltoverkostoa, ja että uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Uudenmaan ELY-keskus lausui, että kaava-aineistoon on syytä täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Uudenmaan liitto lausui, ettei alueella voimassa oleva yleiskaava ole tullut asemakaavassa riittävästi huomioitua Lentoradan osalta. Lentoradan toteuttamisedellytykset on varmistettava ja kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen sekä siihen liittyvien ajotunnelien ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavaan tuotavalla Lentorataa koskevalla tunnelimerkinnällä ja sitä koskevalla määräyksellä. Kaava-alueen suunnittelussa on tehtävä

yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset ajotunnelit ja kuilurakenteet. Lisäksi Uudenmaan liitto toteaa, että asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee korjata vastaamaan nykytilannetta.

Tehdyt tarkistukset

Saatujen lausuntojen ja muistutuksien takia on tehty tarkistuksia.

Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2023 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Tietotietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Kaavaehdotuksen nro 002576 nimi muutettiin Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitieksi.

Kaava-alueen rajoja on tarkistettu ja kaava-aluetta pienennetty myös Turbiinitien ja Aviabulevardin varrella, sekä liittyvien teiden risteysalueilla. Turbiinitien sähkönsyöttöasemalle varatun ohjeellisen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueen (et) sijainti on tarkistettu viimeisimmän katusuunnitelman luonnoksen mukaiseksi ja ajoneuvoliittymäkieltoja on tarkistettu. Kaavassa annettu pilaantuneita maa-alueita koskeva määräys muutettiin koskemaan vain maaperän tilan tietojärjestelmän (Matti) mukaista PIMA-aluetta Turbiinitiellä.

Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu työmaa-, hule- ja pohjavesien osalta ja kaavakarttaan on lisätty määräyksiä, jotka koskevat maanalaisia tiloja. Kaavassa on määrätty mm., että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Lisäksi on tehty piirustusteknisiä tarkistuksia.

Tarkistukset ovat olennaisia ja asemakaavamuutos on asetettava uudelleen nähtäville.

Kaavaselostuksen tarkistukset

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä annettujen lausuntojen ja muistutuksien vuoksi. Kaavaselostuksen luvun 2.2.1 yleiskaavaa ja alueen muita suunnitelmia käsittäviä kohtia on täydennetty Lentoradan tiedoilla ja maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta. Lisäksi kaavaselostukseen tarkennettiin ajankohtainen Vantaan ratikan suunnitelmien sekä MAL 2023 -suunnitelman tilanne.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset, sekä ilmoittaa tästä päätöksestä ja antaa AKL 65 §:n mukainen kunnan perusteltu kannanotto niille muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa,
b) esittää kaupunginhallitukselle, että asetetaan uudelleen nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavan muutosehdotus 002576, 52 Veromies ja 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie, ja
c) esittää kaupunginhallitukselle, että oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:

- Asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.1.2026
- Muistutukset ja vastineet 19.1.2026
- Lausunnot ja vastineet 19.1.2026

Täytäntöönpano: kaupunkiympäristön toimiala / ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, p. 050 302 8975
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002576

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKKA: AVIABULEVARDI JA TURBIINITIE

Vanda stad

VANDASPÅRAN: AVIABULEVARDEN OCH TURBINVÄGEN

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katu- ja katuaukioalueet sekä kaupunginosan raja.

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

1:2000

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatu- och tårgområden samt stadsdelsgräns.

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
-+-+-	**Kaupunginosan raja.**	**Stadsdelsgräns.**
———	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
—·—·—	**Osa-alueen raja.**	**Gräns för delområde.**
— — —	**Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.**	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**

x — x	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
AVIABULEVARDI	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	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.
	Katuaukio/tori.	**Öppen plats/torg.**
	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.
e	**Eritasoristeys.**	**Planskild korsning.**
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.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
pima	**Alueen osa, jonka maaperä on saastunut.**	**Del av område vars mark är förorenad.**
	Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.	Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.

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.

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.

Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.

Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille.

Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

TONTTIJAKO

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

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.

I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.

Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.

Byggandet får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar.

I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment.

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

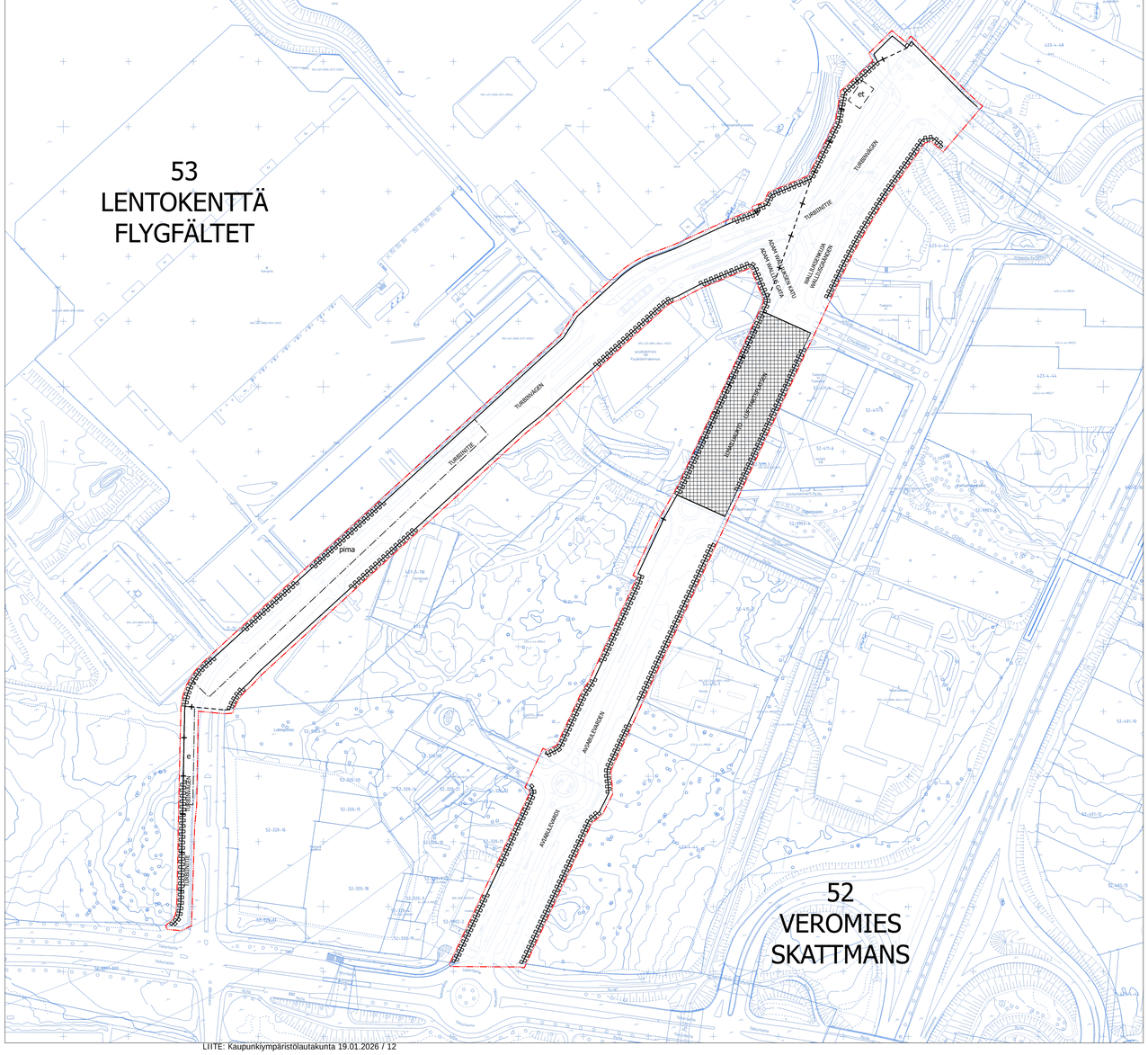
Johanna Rajala, Aluearkkitehti, 19.12.2025 15.09

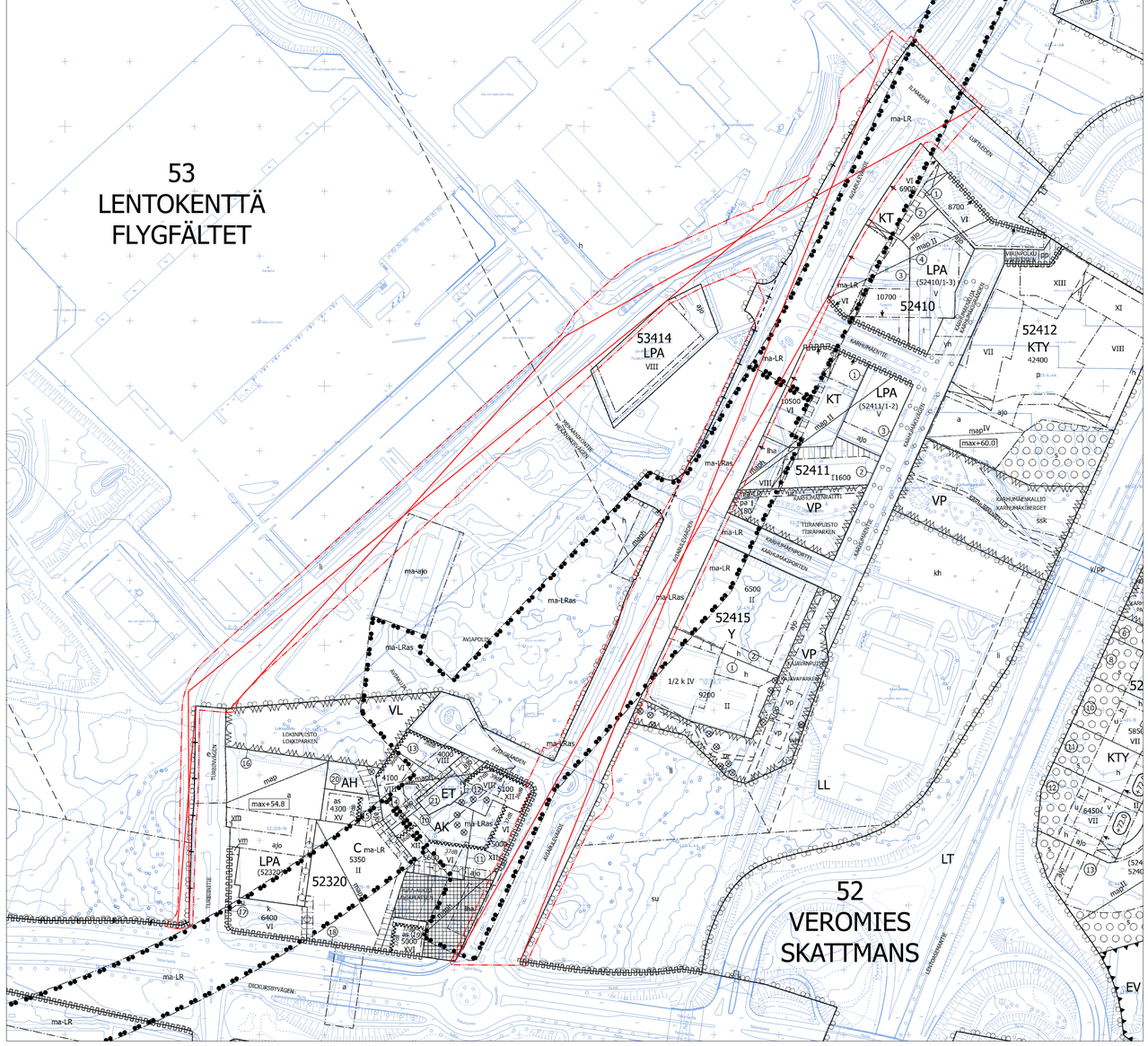
{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__





002576 Vantaan ratikka:

AVIABULEVARDI JA TURBIINITIE

VEROMIES JA LENTOKENTTÄ

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002576. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset, joka päivitettiin 17.9.2021. Lisäksi asemakaavamuutokseen liittyy erilliset osallistumis- ja arviointisuunnitelmat numero 002270, joka on julkaistu 24.3.2015, ja numero 002576, joka on julkaistu 9.10.2025.

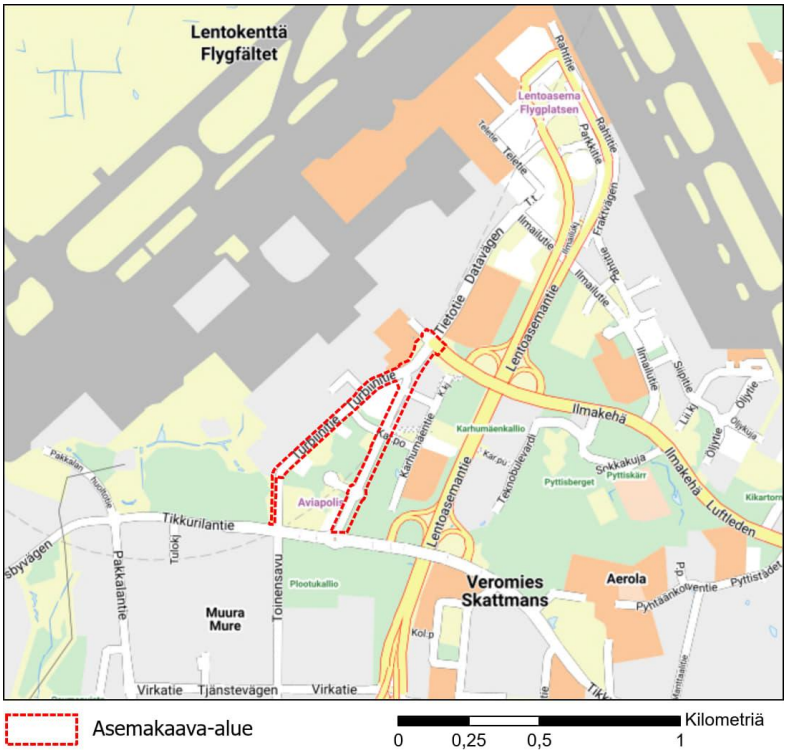
PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

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

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila eri liikennemuodoille, katuympäristölle ja kadun rakenteille. Kiinteistöjen rajauksia tarkastellaan suhteessa ratikan suunnitelmiin ja katualueiden tilantarpeisiin. Aviabulevardin pohjoispäähän osoitetaan Ilmailuaukio ja Turbiinitielle, Ilmakehän eteläpuolelle sähkönsyöttöasema ratikkaa varten. Lisäksi asemakaavamuutoksessa tarkoituksena on erottaa lentokenttäalueesta Turbiinitien katualue.

Kaavan laatija: Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; tea.taponen@vantaa.fi, puh. 040 4839054, 19.6.2023 alkaen;
Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; anna.sarikaya @vantaa.fi, puh. 050 302 9028, 18.6.2023 asti.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Aviapoliksen suuralueella. Suunnittelualue sisältää Aviabulevardin ja Turbiinitien katualueet sekä niihin liittyvän Ilmakehän risteysalueen.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla. Kaava-alueen sijainti on osoitettu punaisella katkoviivalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Asemakaavoitus tuli vireille ratikan hankkeiden yhteisen osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan

asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma postitettiin koko tarkastelualueella sijaitsevien kiinteistöjen omistajille.

- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 1 Aviabulevardin ja Tietotien kaava-aluetta 002576 koskeva palaute.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 17.12.2021 ja ne esiteltiin 27.1.–9.2.2022 sekä 3.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.–12.4.2022.
- Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022, 13.4.2023, 16.11.2023 ja 29.10.2024 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 9.3. ja 20.3.2023. Kaavamuutosalueen 002462 ja 002462ma maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 2 mielipidettä.
- Asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatujen mielipiteiden perusteella valmisteluvaiheessa esitelty kaava-alue päätettiin jakaa kahdeksi kaavaksi.
- Maanomistajien kanssa on järjestetty kokous asemakaavaehdotukseen liittyen 24.4.2023. Kokouksessa sovittiin koko Turbiinitien kaavoittamisesta asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä.
    - Maanomistaja on jättänyt Turbiinitien kaavamuutoshakemuksen 08.04.2015.
    - Turbiinitien asemakaavamuutostyö käynnistyi toukokuussa 2015 työnumerolla 002270.
    - Kaavamuutostyön vireille tulosta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 17.5.2015 sekä 15.05.2015 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet pyydettiin 12.06.2015 mennessä. (MRL 62 §) Mielipiteitä vastaanotettiin kuusi kappaletta.
    - Turbiinitien kaavamuutosta on laadittu yhteistyössä maanomistajan ja kaupungin asiantuntijoiden kanssa.
    - Kaavamuutos 002270 on keskeytetty ja kaavoitusta jatketaan asemakaavamuutoksessa nro 002576.
- Alueen Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotukset (58677-1 ja -2 Aviabulevardi, 58681-1 Karhumäentie ja 58678-1 Turbiinitie) olivat nähtävillä 21.6.-31.8.2023 välisenä aikana.
- Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.
- Kaikille avoin koko ratikan linjan asukasinfo järjestettiin 3.6.2024.
- Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 päätti asettaa asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.

- Asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 21.6-31.8.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 14 kappaletta ja niitä saatiin 9 kappaletta. Muistutuksia saatiin 3 kappaletta.
- Asemakaavamuutosehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2023 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Tietotietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Kaavaehdotuksen nro 002576 nimi muutettiin Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiini-tieksi.
    - Kaava-alueen rajoja on tarkistettu ja kaava-aluetta pienennetty myös Turbiinitien ja Aviabulevardin varrella, sekä liittyvien teiden risteysalueilla.
    - Ajoneuvoliittymäkieltoja on tarkistettu.
    - Turbiinitien sähkönsyöttöasemalle varatun ohjeellisen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueen (et) sijainti on tarkistettu viimeisimmän katusuunnitelman luonnoksen mukaiseksi.
    - Kaavassa annettu pilaantuneita maa-alueita koskeva määräys muutettiin koskemaan vain maaperän tilan tietojärjestelmän (Matti) mukaista PIMA-aluetta Turbiinitiellä.
    - Tehtiin piirustusteknisiä tarkistuksia.
    - Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu maanalaisten tilojen sekä työmaa-, hule- ja pohjavesien osalta.
- Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien, saatujen lausuntojen sekä uuden MAL 2023 -suunnitelman perusteella.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 8
2. Lähtökohdat 9
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 9
2.2 Suunnittelutilanne 15
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 37
3.4 Asemakaavaratkaisu 39
4. Asemakaavan kuvaus 39
4.1 Kaavan rakenne 39
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 41
4.3 Aluevaraukset 41
4.4 Kaavan vaikutukset 42
4.5 Ympäristön häiriötekijät 52
4.6 Nimistö 52
5. Asemakaavan toteutus 52
6. Kaavatyöhön osallistuneet 53
7. Asemakaavan seurantalomake 54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 17.11.2025
- Asemakaavakartta ja -määräykset 19.1.2026

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Ramboll (17.12.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tietotiellä välillä Terminaalitie-Ilmakehä, Tietotie 58682-1.
- Ramboll (17.12.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tietotiellä välillä Terminaalitie-Ilmakehä, Tietotie 58682-2.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Aviabulevardilla välillä Karhumäentie-Karhumäenportti, Aviabulevardi 58677-1.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Aviabulevardilla välillä Karhumäenportti-Tikkurilantie, Aviabulevardi 58677-2.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Turbiinitiellä välillä Ilmakehä-Turbiinikuja, Aviabulevardilla välillä Turbiinitie-Karhumäentie, Karhumäentiellä välillä Aviabulevardi-Turbiinitie, Turbiinitie 58678-1.
- Ramboll (4.10.2022. Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Ilmailutiellä välillä Tietotie – Terminaalitie, Ilmailutie 59048-1.
- Katusuunnitelmaluonnos Turbiinitie, Mekaanikontie, WSP Finland Oy 8.9.2015
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/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, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki.
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005

- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys 2023, Sweco, 17.2.2023.
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan runkomelun riskialueet ja vaimennus, Sweco, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1, Nykytilanteen päiväajan melutasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3, Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta 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
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Aviabulevardi 58677-1. Ramboll (10.2.2023).
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Turbiinitie 58678-1. Ramboll (10.2.2023).
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Ilmailuaukio, Walliuksenkuja 59617-1. Ramboll (10.2.2023).
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Adam Walliuksen katu 58681-1. Ramboll (10.2.2023).
- Kadun yleissuunnitelmat, Turbiinitie 59717/1 ja Turbiinitie, Mekaanikontie 59717/2. Ramboll 28.2.2025.
- Lentoradan YVA, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Suomi-rata Oy, 6/2023. Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava
- Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Lentorata Oy, 3/2025.
- Liski, J., Oksanen, B., Tervo, S. & huhtala, T. 2025: Tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentoradan yleissuunnitelma. – A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2/2025.
- Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma, 8.10.2025

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila eri liikennemuotojen vaatimalle tilalle ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä kadun rakenteille leventämällä ja osoittamalla uutta katualuetta Aviabulevardilla ja Turbiinitiellä sekä Ilmakehän risteysalueella. Asemakaavan tilavaraukset perustuvat 10.2.2023 päivättyihin Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotuksiin sekä 28.2.2025 päivättyihin Turbiinitien kadun yleissuunnitelmiin.

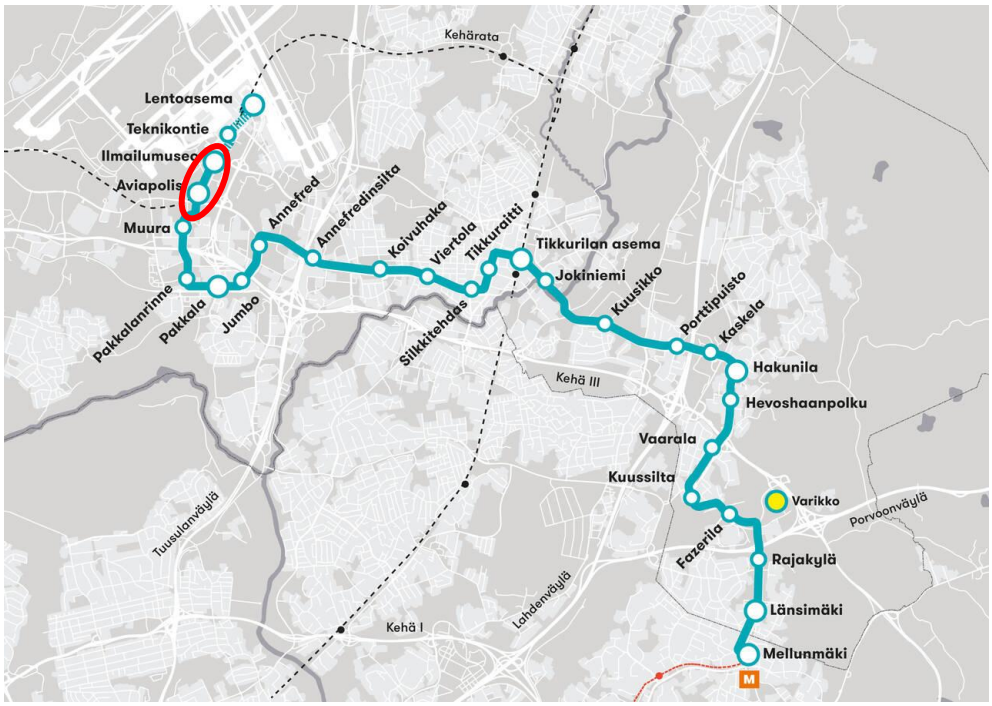
Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä lentokenttäaluetta (LL). Aviabulevardilta, Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliseltä osuudelta, varataan alue uudelle Ilmailuaukiolle. Turbiinitien ja Aviabulevardin pohjoispäässä muutetaan katujen nimiä. Ilmakehän eteläpuolelle on osoitettu ohjeellinen aluevaraus sähkönsyöttöasemaa varten (et). Kaavan katualueisiin rajautuviin kiinteistöihin on osoitettu ajoneuvoliittymäkieltomerkintöjä. Lentokentän ja Veromiehen välistä kaupunginosarajaa muutetaan osin Turbiinitien etelä- ja pohjoisosassa muuttuvan katualueen ja lentokenttäalueen välisen rajan mukaisesti. Kaavassa annetaan kaupunkikuvaan, hulevesiin, pilaantuneiden maa-alojen selvittämiseen ja kunnostamiseen ja katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyviä määräyksiä.

Vantaan ratikka on suunniteltu pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan ja Tikkurilan kautta Aviapolikseen, Ilmailumuseon päätepysäkille. Linjan jatkamista lentoasemalle asti tarkastellaan ja tarkastelun on tarkoitus valmistua kesäkuun 2026 loppuun mennessä. 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 ja hanke on osa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmaa sekä valtion ja Helsingin seudun kuntien välistä MAL-sopimusta.

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 asemakaavan muutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2025 työohjelmassa.

Kaavamuutoshankkeeseen liittyy maankäyttösopimus.



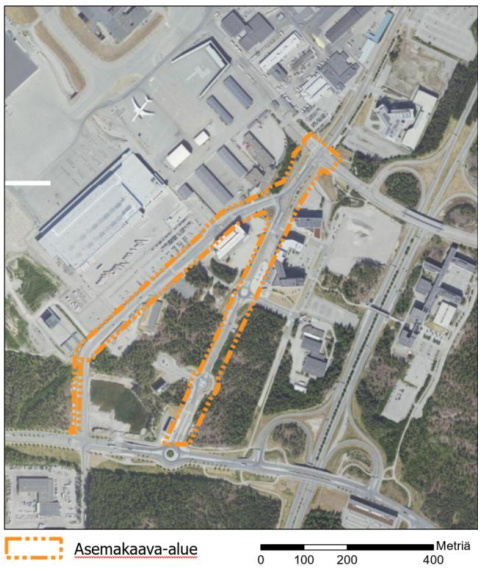
Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Ratikan päätepysäkkinä lännessä on ensimmäisessä vaiheessa tarkoitus olla kaavamuutosalueelle sijoittuva Ilmailumuseon pysäkki. Jatkoa Lentoasemalle asti tarkastellaan. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella ympyröitynä.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue koostuu Aviabulevardin ja Turbiinitien sekä Ilmakehän risteysalueen katualueista. Kaava-alue rajautuu pohjoisessa Ilmakehän risteykseen ja etelässä Tikkurilantiehen. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 5,8 hehtaaria.



Kuva 3. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alueen ja sen lähiympäristön maisemaa hallitsevat Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen toimintaan kuuluvat rakennukset ja niihin liittyvät laajat pysäköintialueet sekä kaava-alueeseen osin rajautuvat metsäalueet.

Luonnon monimuotoisuus

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

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

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

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

Vesistöt ja vesitalous

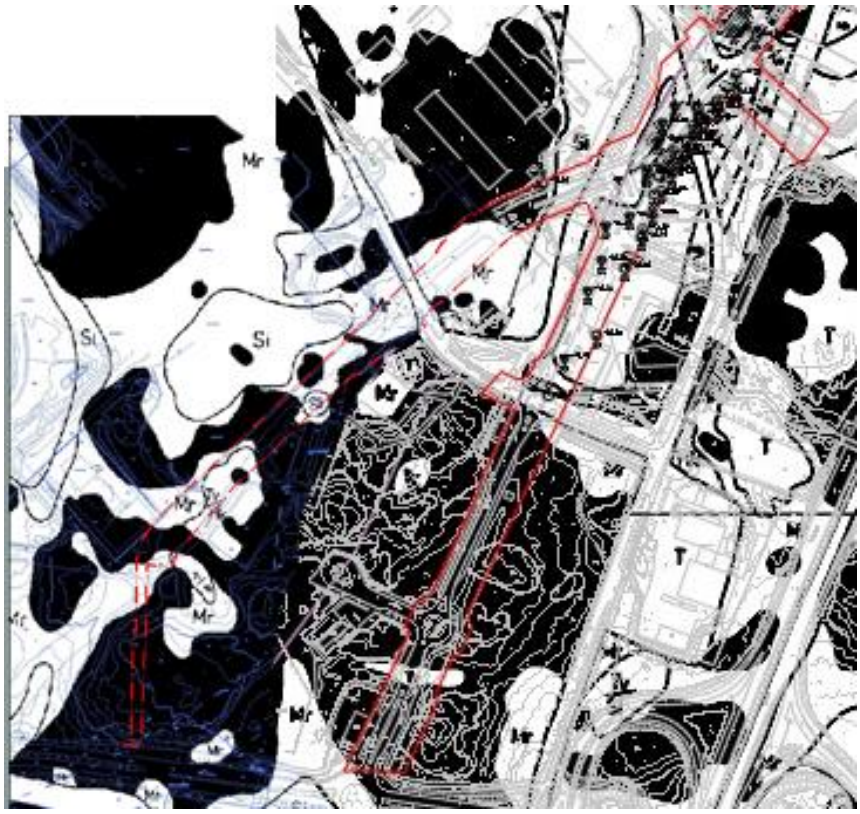
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee osin Krakanojan sekä Palo-ojan valuma-alueilla. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

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

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

Pohjavesi on korkeimmillaan n. 2 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 4. Maalajikartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

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

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

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

Topografia

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

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

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

Asuminen

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

Palvelut ja työpaikat

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

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

Aviabulevardin itäreunalle on kaavoitettu vuonna 2024 hyväksytyssä asemakaavassa (kaavanumero 002534) yleisten rakennusten korttelialue (Y) Aviapoliksen lukiota ja uutta Ilmailumuseota varten. Ilmailumuseon rakentamisen on tarkoitus alkaa vuoden 2026 aikana ja sen on arvioitu valmistuvan vuoden 2027 loppuun mennessä. Lukion on arvioitu valmistuvan keväällä 2027.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaupunkikuva on rakennettua ympäristöä ja rakennuskanta koostuu Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan liittyvistä suurimittakaavaisista liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksista. Aviabulevardin vieressä sijaitsee Aviapolis-aseman eteläinen sisäänkäynti. Joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset Kehäradan avauduttua kesällä 2015.

Rakennettu kulttuuriympäristö

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

Virkistys

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

Liikenne

Autoliikenne

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

Julkinen liikenne

Aviapoliksen juna-aseman eteläinen sisäänkäynti sijaitsee Aviabulevardin eteläpäässä. Lentokentälle aikaa kuluu noin 3 minuuttia ja Tikkurilan juna-asemalle noin 18 minuuttia. Aviabulevardilla sijaitsee paikallisliikenteen bussipysäkit.

Kävely ja pyöräily

Alueen käveltävyyttä on suunniteltu yksityiskohtaisesti Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työssä, ja tulevaisuudessa Aviapolis tulee olemaan kaupunkimainen, hyvin käveltävissä oleva kaupunginosa. Nykyisellään alueen jalankulkuverkko on kuitenkin paikoitellen harva tai katualueilla on vain tien toisella puolen yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, sillä toiminnot ovat olleet laadultaan ja sijainniltaan autoliikenteeseen tukeutuvia. Turbiinitiellä kulkee luokan II pääpyöräreitti.

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

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

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Kaukolämpökaapelit kulkevat Aviabulevardia pitkin kääntyen Karhumäenportin kautta Karhumäentielle.

Sähköverkko

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

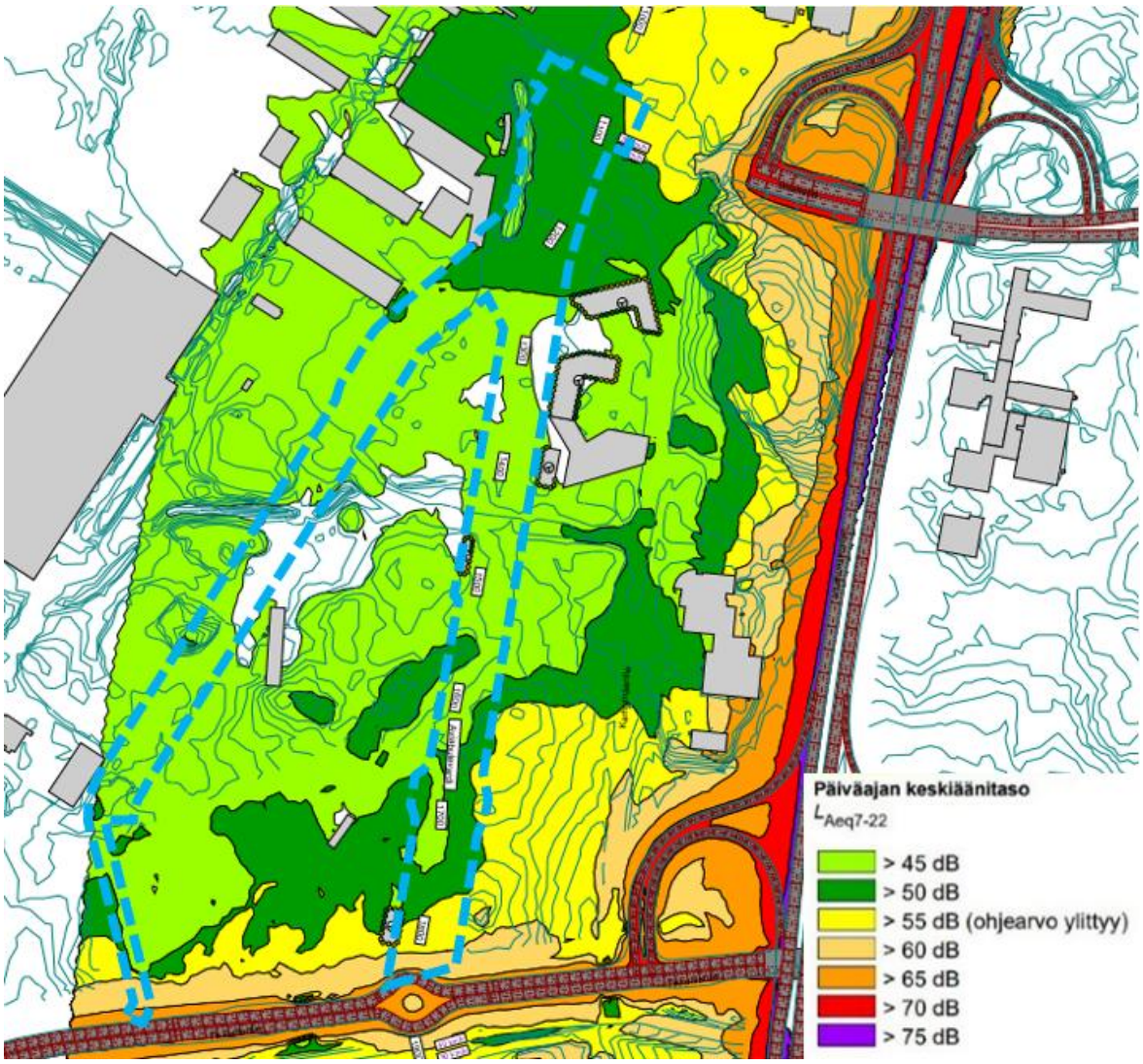
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Kaava-alueen pohjoisosa sijaitsee yleiskaavan 2020 lentomelun lentomeluvyöhykkeellä 1 (LDEN yli 60dB), keskiosa lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB) ja eteläosa lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55dB).

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

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



Kuva 5. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.1.2023, liite 1.1). Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty kuvassa turkoosilla katkoviivalla.

Pilaantuneet maa-alueet (PIMA)

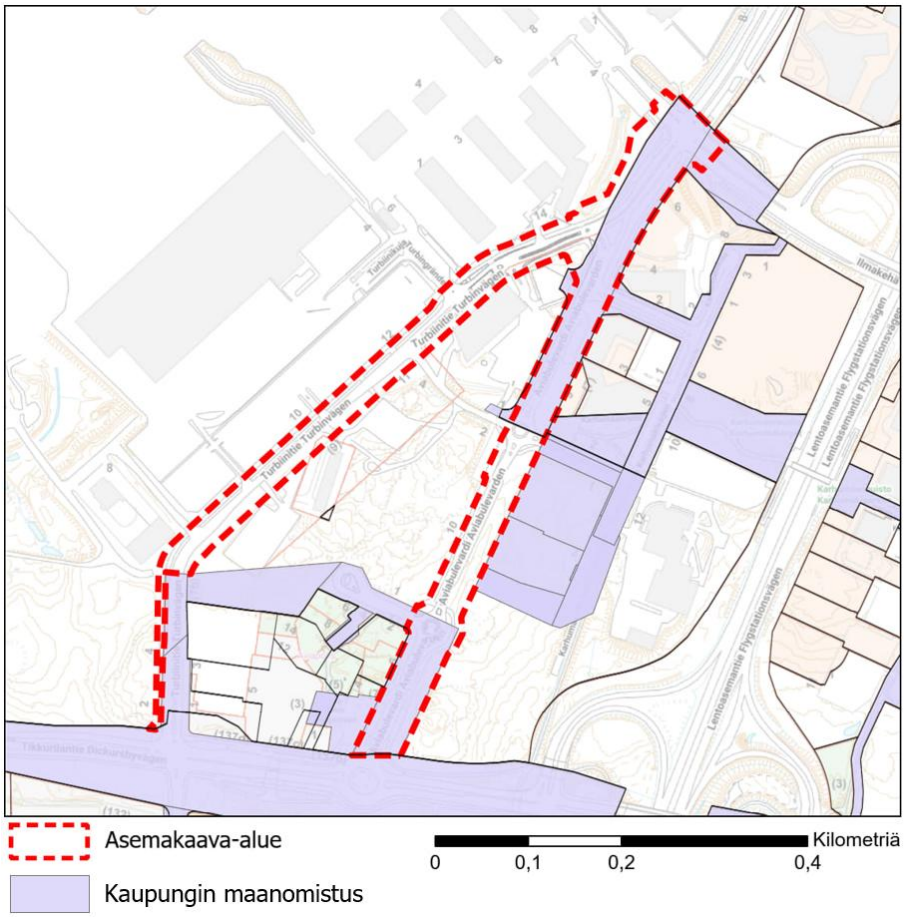
Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti. Turbniinitiellä sijaitsee alue, jolta pilaantuneet maa-alueet tulee selvittää ja tarvittaessa kunnostaa ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

2.1.4 Maanomistus

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

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:

- 92-423-4-44, 92-407-5-116, 92-407-5-117: Finavia Oyj
- 92-423-4-44-M542 (määräala): Kiinteistö Oy Aviatontti II



Kuva 6. Kaupungin maanomistus karttakuvassa lilalla värillä.

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

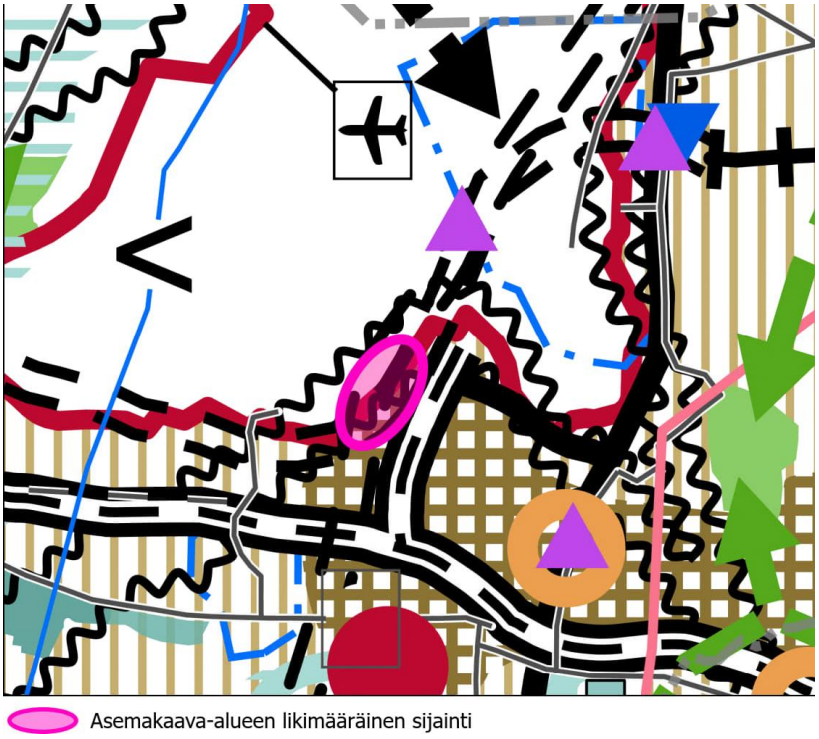
vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

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 maakunta-kaavaa, 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 kehittämis-vyöhykkeen suunnittelumääräyksen osa, joka ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

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

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



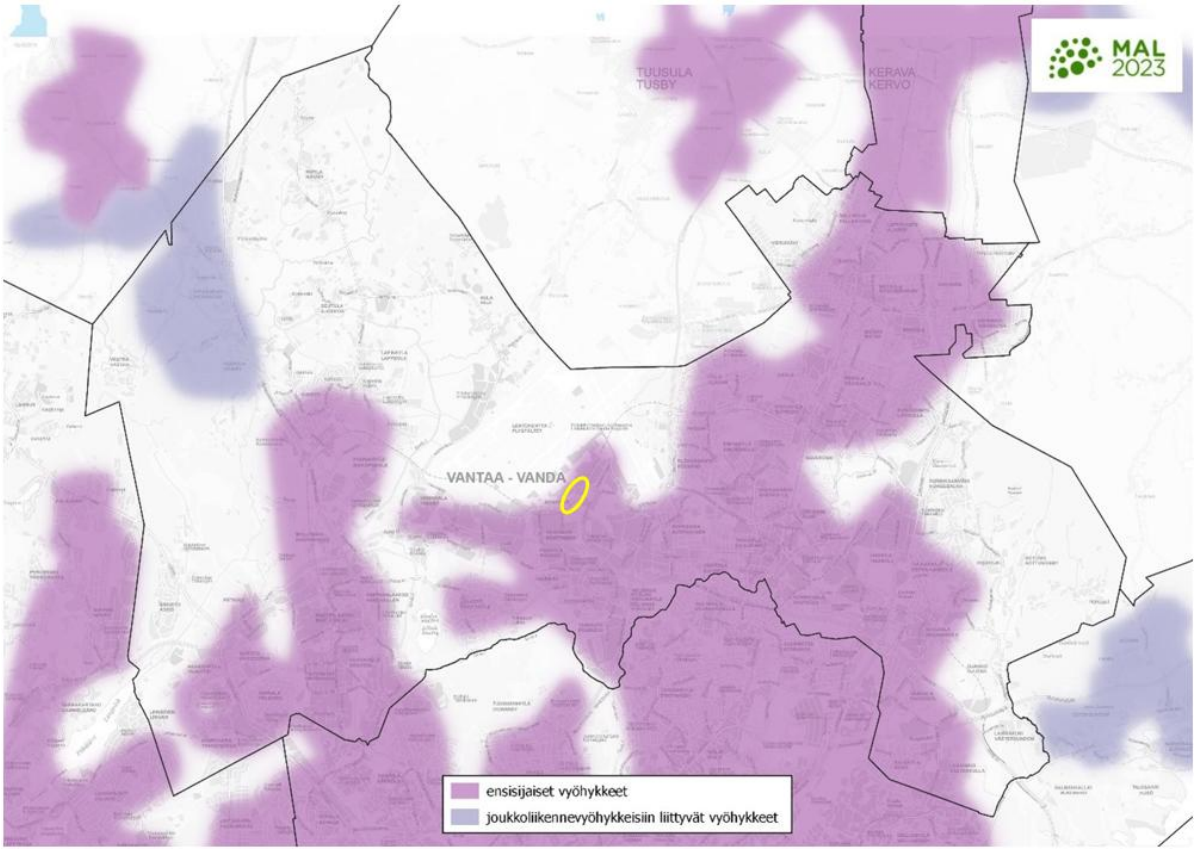
Kuva 7. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelu-alueen likimääräinen sijainti näkyy pinkillä soikiolla.

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kun-nan 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 keskeiset tavoitteena on luoda seudusta hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.



Kuva 8. Ote MAL 2023 -suunnitelmasta. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on ympyröity keltaisella.

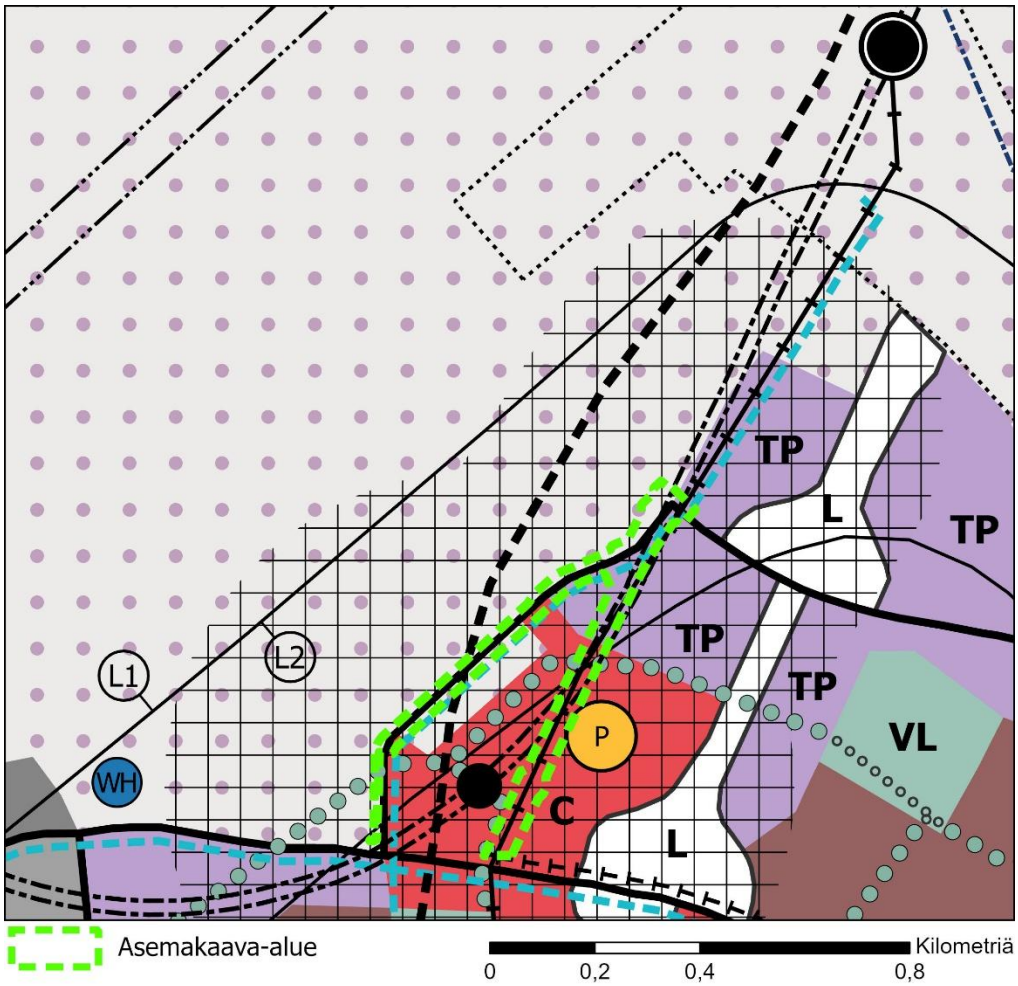
Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2030 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024. Sopimuksella vahvistetaan mm. Vantaan ratikka -hankkeen 30 % valtion rahoitusosuus ja mahdollistetaan hankkeen toteutus. Valtion rahoitusosuus koostuu suorasta valtion rahoituksesta sekä valtion maanluovutuksesta Vantaalle.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue sijoittuu osin keskustatoimintojen alueelle (C), osin monipuoliselle työpaikka-alueelle (TP) sekä osin lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alueen sijoittuu kokonaisuudessaan kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruuturasteri). Etelästä pohjoiseen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekatoviiva)

sekä raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (vihreä palloviiva). Turbiinitien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Aviabulevardin ja Karhumäenportin kulmaan sijoittuu julkisten palvelujen ja hallinnon paikka (P). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet.

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



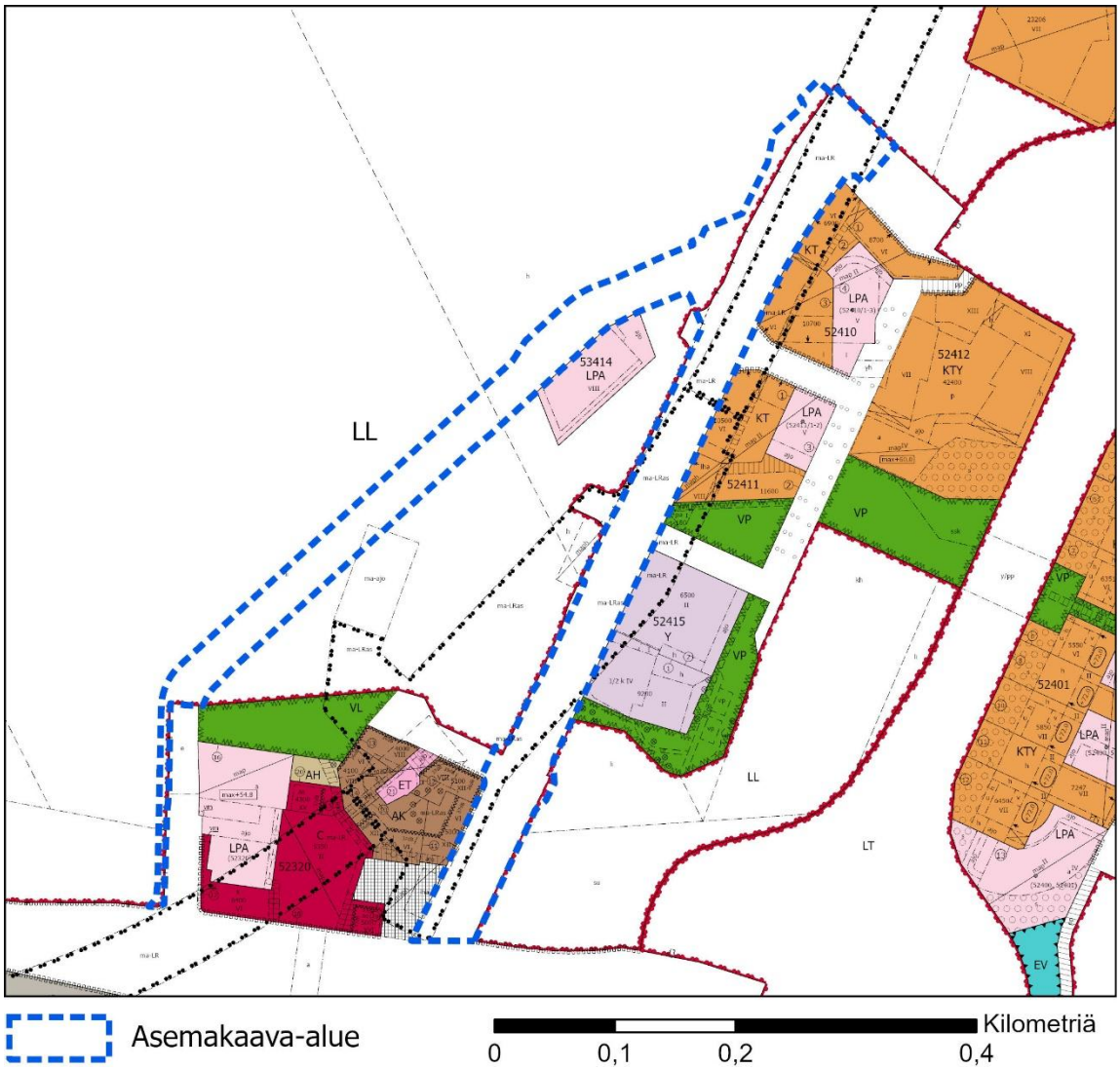
Kuva 9. *Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu vihreällä katkoviivalla.*

Asemakaava

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

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraava asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

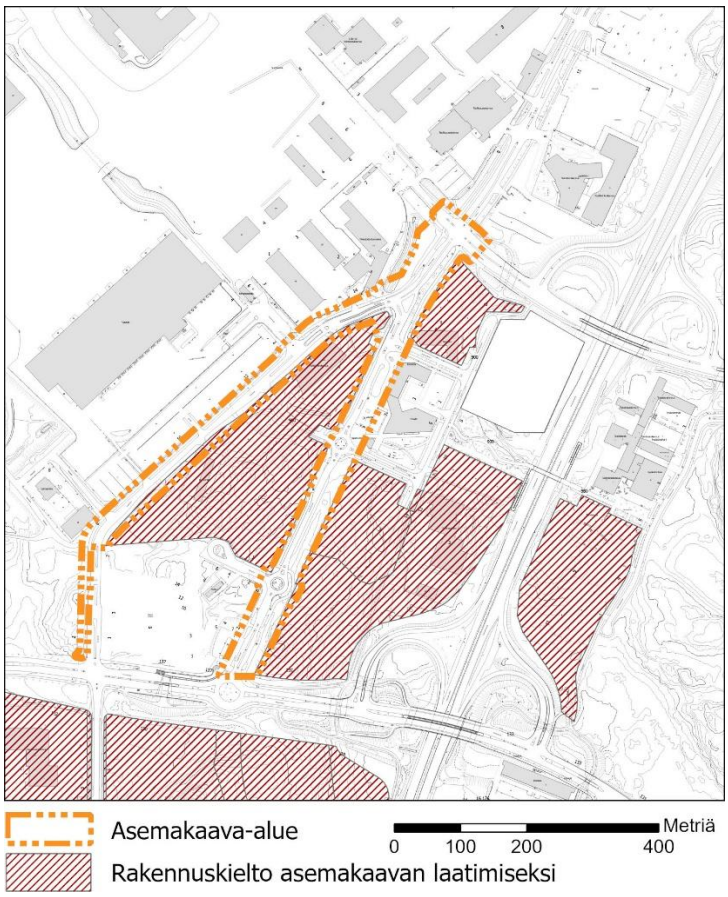
- Asemakaava Lentokenttä 1, 530100 (KV 14.8.1978)
- Asemakaavan muutos kortteli 52320 sekä katu- ja torialueet, 002151 (KV 14.12.2015)
- Maanalainen asemakaava Kehärata 4, 530800 (KV 18.6.2012)



Kuva 10. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen rajaus on esitetty sinisellä katkoviivalla.

Rakennuskielto

Kaava-alueella on vähäiseltä osin voimassa rakennuskielto nro 20099R. Kielto on annettu Vantaan ratikan asemakaavojen laatimiseksi. Rakennuskiellon avulla pyritään varmistamaan Vantaan ratikan infrastruktuurin ja siihen liittyvän katutilan tilatarpeen vaatimien ns. teknisten asemakaavamuutosten laatiminen. Kyseisillä kiinteistöillä voimassa olevan asemakaavan mukainen rakentaminen saattaisi vaikeuttaa tulevien asemakaavamuutosten laatimista ja toteuttamista.



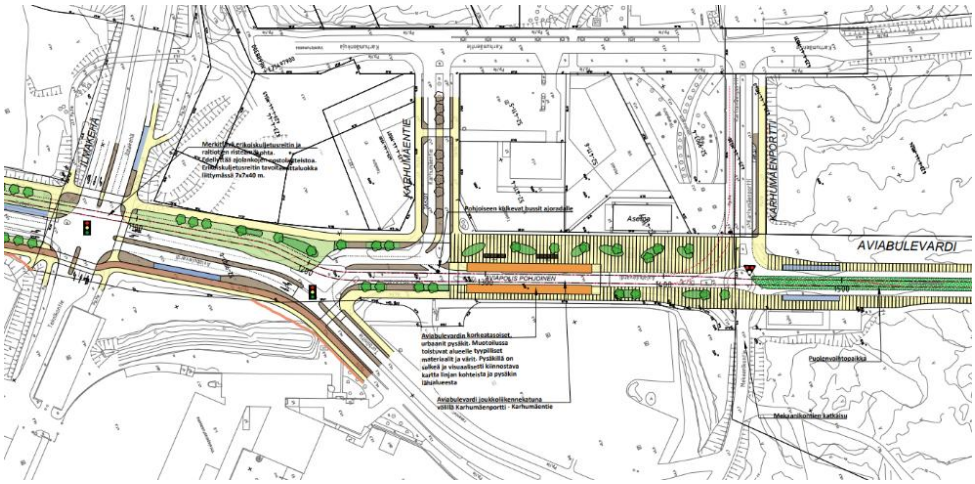
Kuva 11. Rakennuskieltoalue kaava-alueen 002576 läheisyydessä. Kaava-alueelle osuu osa rakennuskieltoaluetta 90099R.

Muut päätökset ja suunnitelmat

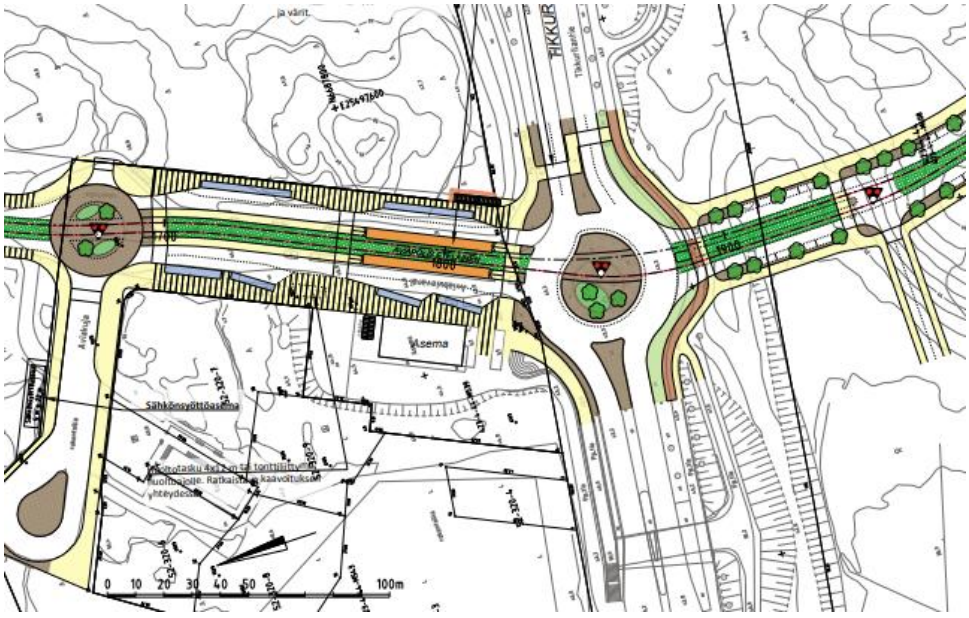
Ratikan yleissuunnitelma

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

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



Kuva 12. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Aviabulevardin pohjoispäässä (WSP Finland 2019). Raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.*



Kuva 13. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Aviabulevardin eteläpäässä (WSP Finland 2019). Raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

Katu- ja puistosuunnitelmat

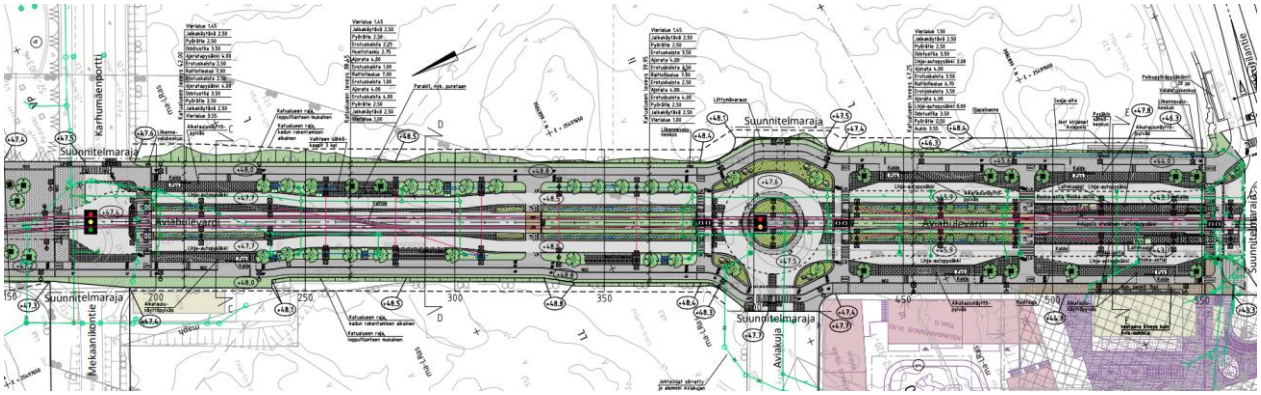
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan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

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

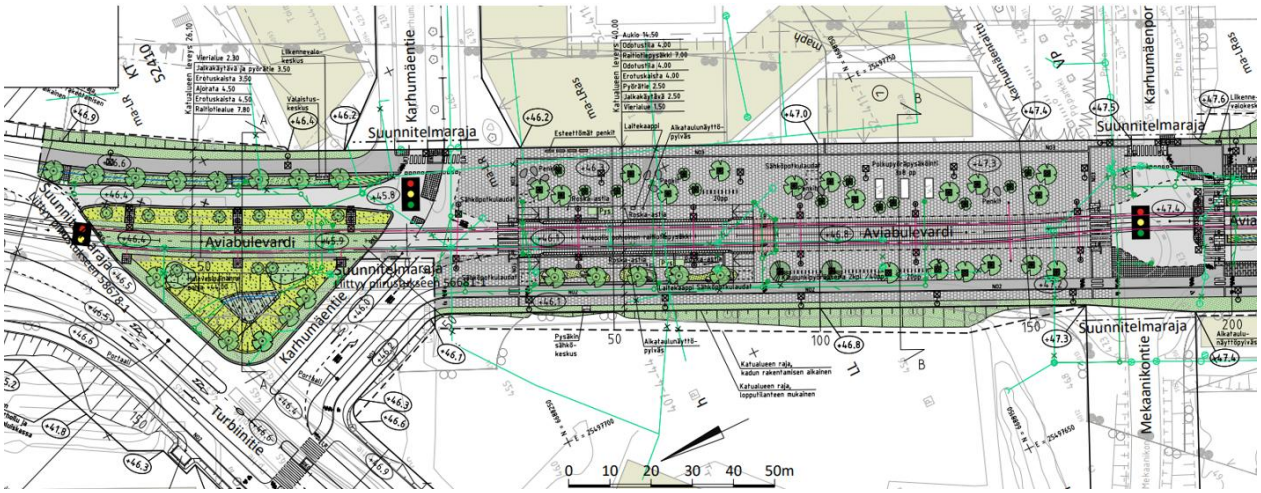
Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laadittiin tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville.

Aviabulevardin alueelle sijoittuvat katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat 17.12.2021 ja ne esiteltiin 27.1.-9.2.2022, toinen katusuunnitelmien paketti valmistui 3.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.-12.4.2022 ja kolmas paketti valmistui 4.10.2022 ja ne esiteltiin 19.10-1.11.2022.

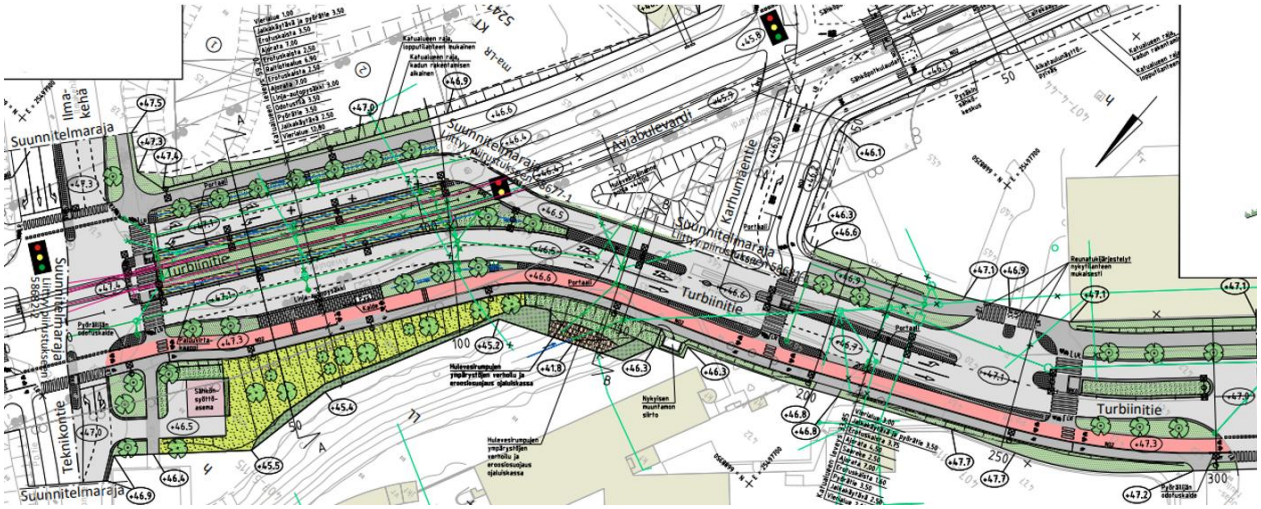
Kaavamuutosalueen katusuunnitelmaehdotukset valmistuivat 10.2.2023 ja ne esiteltiin 21.6-31.8.2023.



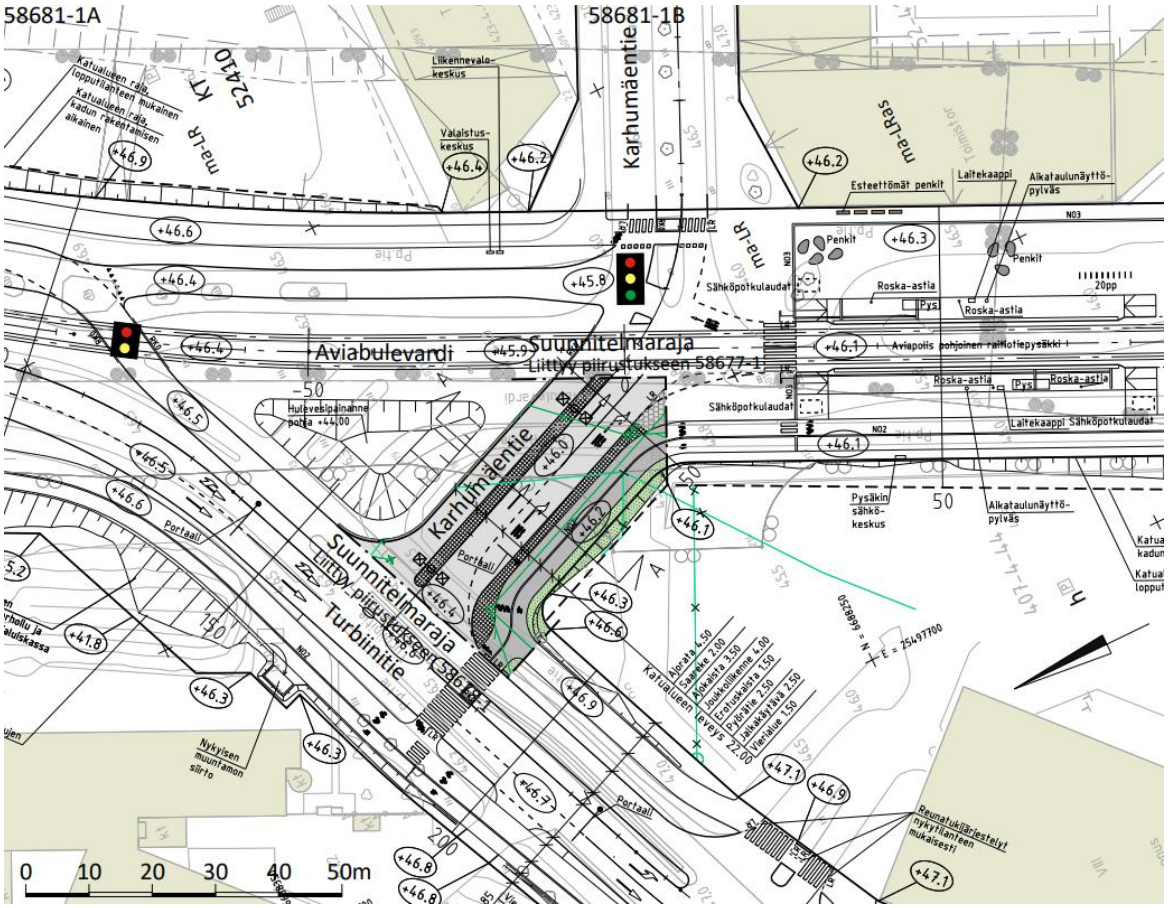
Kuva 14. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Karhunmäenportti-Tikkurilantie (Ramboll 10.2.2023).



Kuva 15. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Turbiinitie-Karhunmäenportti (Ilmailuaukio, Walliuksenkuja), (Ramboll 10.2.2023).

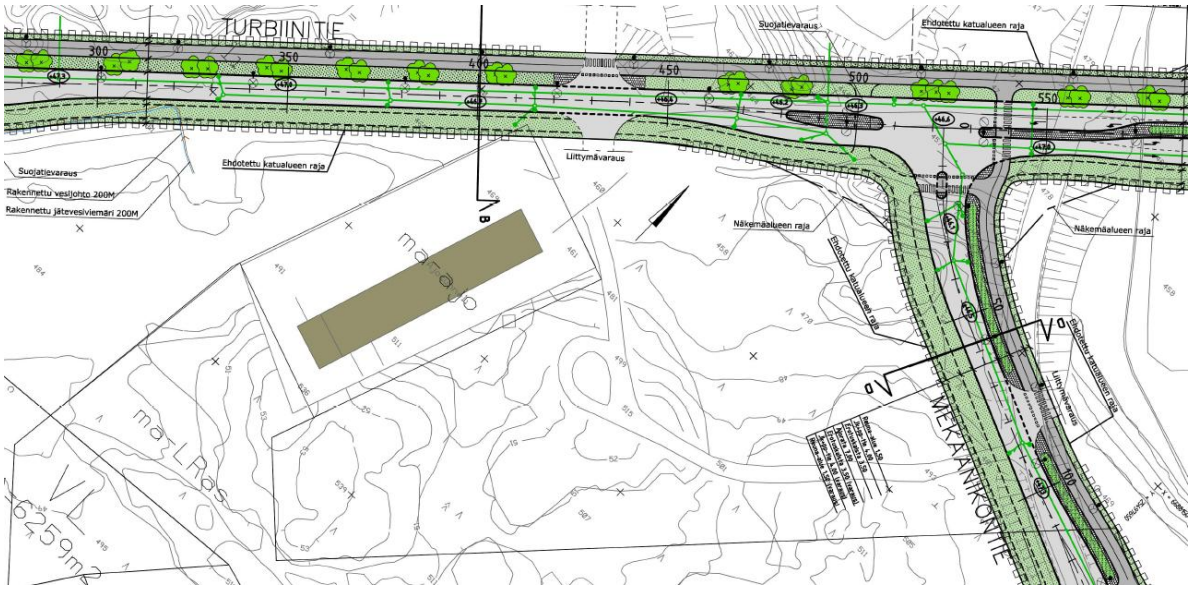


Kuva 16. Katusuunnitelmaehdotus Turbiinitie välillä Ilmakehä-Turbiinikuja (Ramboll 10.2.2023).



Kuva 17. Katusuunnitelmaehdotus Karhumäentie välillä Turbiinitie-Aviabulevardi (Adam Walliuksen katu) (Ramboll 10.2.2023).

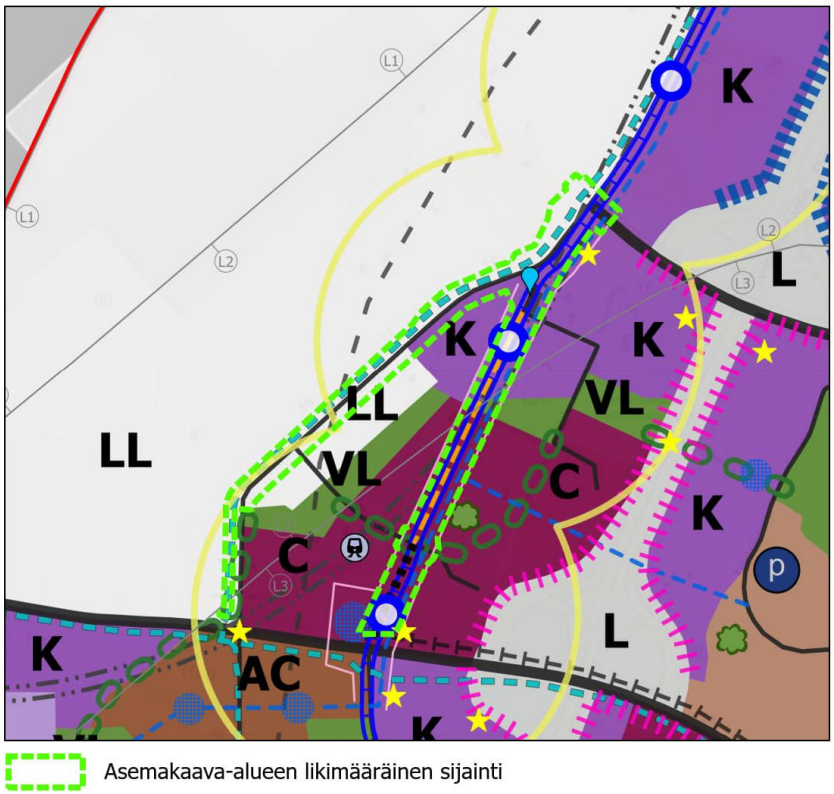
Kuva 1817. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Tikkurilantie – Lokinpuisto WSP Oy, 8.9.2015.



Kuva 19. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Lokinpuisto – Mekaanikontie, WSP Oy, 8.9.2015.

Kuva 20. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Mekaanikontie - Aviabulevardi, WSP Oy, 8.9.2015.

Ratikan kaavarunko



Kuva 21. Ote Vantaan ratikan kaavarungosta. Kaavamuutosalue on esitetty vihreällä katkoviivalla.

Vantaan ratikan reitin varrelle on laadittu 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 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. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

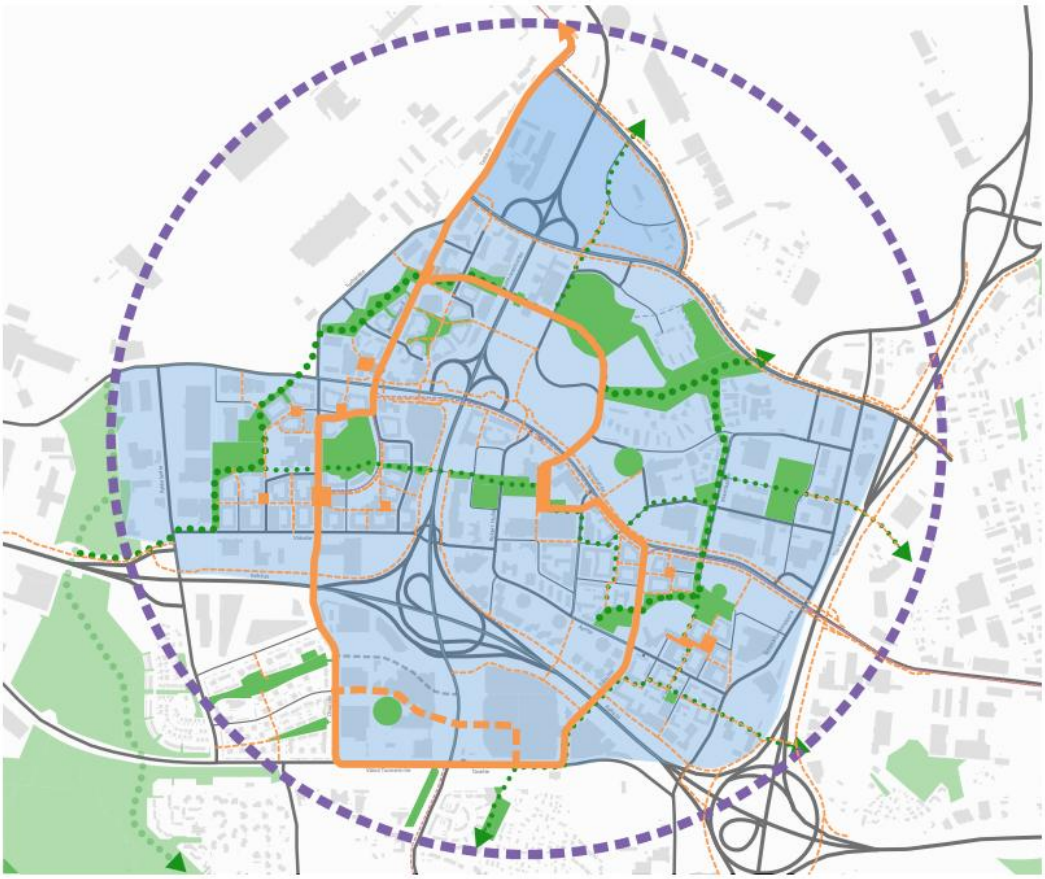
Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva

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 alussa.



Kuva 22. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sin.), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Osuustie – kaava-alueen rajaus on esitetty keltaisella ympyrällä. Lähde: Vantaan kaupunki 2022

Lentorata

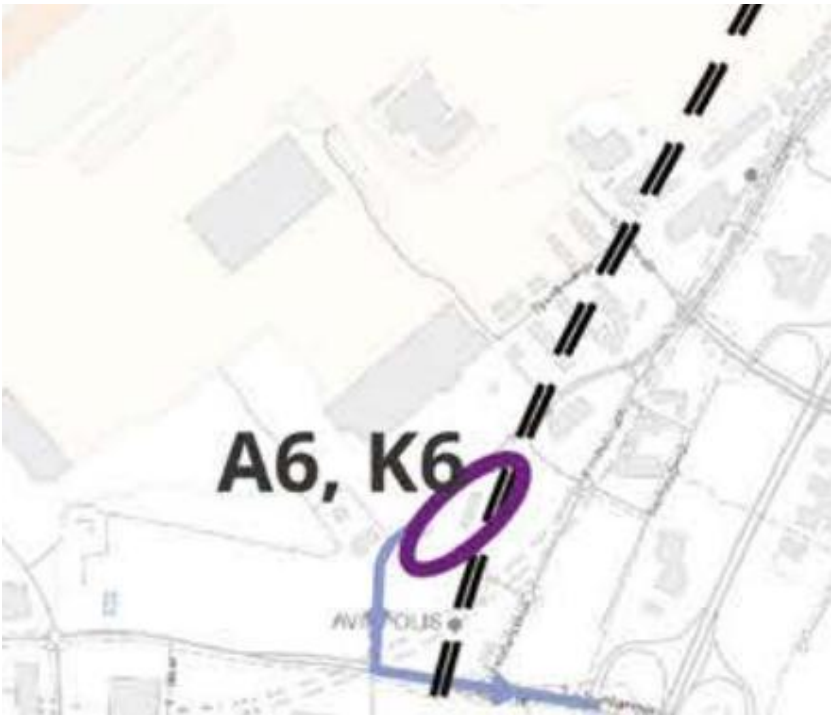
Lentorata mahdollistaisi toteutuessaan suoran kaukojunayhteyden sekä suoran yhteyden Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Pääradan kapasiteetti Pasilan ja Keravan välillä on nykyisin lähes kokonaan käytössä. Raideliikenteen kapasiteetin lisääminen parantaisi myös junaliikenteen häiriönsietokykyä sekä mahdollistaisi junatarjonnan lisäämisen matkustuskysynnän kannalta vilkkaimpina ajankohtina. Lisäkapasiteetti avaisi uusia mahdollisuuksia lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiselle, junaliikenteen kilpailun avaamiselle ja vielä jonkin täysin uuden ratasuunnan nopealle raideliikenteelle. Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Helsinki–Vantaan lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen ja vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä.

Lentoradan hanketta koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA) on kuulutettu ja ollut nähtävillä ensimmäisen kerran vuonna 2023 ja yhteysviranomainen antoi alkuvuodesta 2024 YVA-selostuksesta perustellun päätelmänsä. YVA-selostukselle on laadittu täydennys vuoden 2025 aikana ja se on nähtävillä 8.12.2025 - 21.1.2026.

Lentoradan yleissuunnitelman on määrä valmistua vuoden 2026 alussa, jonka jälkeen se laitetaan yleisesti nähtäville. Yleissuunnittelun valmistuttua suunnittelutyö jatkuu ratasuunnitelman laatimisella, joka vie noin kaksi vuotta. Suunnitelmien valmistuttua hanke voi edetä rakentamissuunnitelmaan ja rakentamisvaiheeseen, edellyttäen että hanketta koskeva investointipäätös on tehty. Rakentamisen kesto on arviolta 5–7 vuotta. Hankkeen toteutuessa liikenne radalla alkaisi aikaisintaan 2030-luvun puolivälin jälkeen

(*Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys, Lentorata Oy 3/2025;* Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava)

Lentoradan yleissuunnitelman mukainen maanalainen rautatietunneli sijoittuisi osin asemakaavamuutoksen nro 002598 alueelle. Lentoradan tunneliin liittyville kuiluille on esitetty yleissuunnitelmassa useita vaihtoehtoisia paikkoja, joista osa sijoittuu kaavamuutoksen alueelle.



Kuva 23. Ote Lentoradan YVA-selostuksen karttakuvasta kaavamuutoksen alueelta. Lentoradan tunneliosuus on esitetty mustilla katkoviivoilla ja violetilla värillä Turbiinitien vierestä on ympyröity alue, jolle on tutkittu sekä Lentoradan kuilun että ajotunnelin sijoittamista. (Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostus, Suomirata Oy 6/2023, s. 23.)

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 numeron 002576.

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

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

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

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

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

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

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

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

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

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

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

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

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

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Kaavan 002576 koskevat mielipiteet
M77

Hyvä ja monipuolinen saavutettavuus on Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan kannalta keskeinen tekijä. Vantaan ratikan myötä lentoasema verkottuu nykyistä vahvemmin Vantaan kaupungin sisäiseen liikenteeseen. Lentoaseman infrastruktuuri sen henkilöliikenteen keskiössä on tiivis – suorastaan ahdas – ja tämän vuoksi ratikan 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.

Kaavaa 002270 koskevat mielipiteet:

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

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

Vuorovaikutusaineistosta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

M1:
Avia Real Estate (jäljempänä ARE) kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja näkee sen tukevan alueen nopeaa kehittymistä ja menestystä jatkossa sekä edistävän Vantaan ja yrityksemme hiilineutraaliustavotteiden saavuttamista.

1. ARE ehdottaa, että lentoaseman päättöterminaalin osuus Ilmailutien ja Tietotien risteyksestä alkaen erotetaan omaksi, myöhemmin vahvistettavaksi asemakaava-alueeksi, jotta raitiotien päättöterminaalin linjauksen vaihtoehtoiset sijainnit ehditään kunnolla tutkia ja taloudelliset korvaukset sopia. Lentäjäntie ja Teletie pitäisi jäädä lentokenttäalueeksi. ARE esittää ratikan päättöpysäkiksi P6 pysäköintialuetta. Tämä on ehdotettu vuonna 2019 yleissuunnitelman yhteydessä Tietotien päähän maan tasoon Kehäradan juna-aseman yhteyteen.

2. Katusuunnitelmissa ja kaavan vuorovaikutusmateriaalissa esitetty ratkaisu ei mahdollista kiinteistöjemme nykyistä tai tulevaa toimintaa (turvallisuus, liikkuminen, kaupallisten toimintojen menestyminen). Siltarakenne on lukittu jo 2019 eikä ARE:a ole osallistettu aiemmin, joten suunnittelussa ei ole ollut tiedossa kiinteistöistämme tai niiden tulevaisuuden kehitystarpeista. ARE:n ja hotellioperaattoreiden välillä on yli 15 vuoden vuokrasopimuksia, hotellien kehitys on turvattava myös pitkällä aikajänteellä. Lisäksi lentokenttäterminaalin läheisyyteen on tulossa uudisrakentamista. Ratikan tulee tukea kehitystä eikä estää sitä, eikä hotellien toimintaedellytyksiä tai houkuttelevuutta saa vaarantaa.

3. ARE tuo esille suunnitelmaehdotusten aiheuttamat seuraavat haitat:
- Kapea katualue, miten turvataan liikenne, pelastusreitit, kääntymiset, kevyt liikenne, kaupunkikuva, viihtyisyys
- Silta varjostaa rakennuksia, lisäksi liikennöinnistä aiheutuu melua ja tärinää
- Rakentamisen aika, mitä häiriöitä? Rakennuksia pitäisi pystyä käyttämään normaalisti
- Taloudelliset haitat ja riskit
- Kiinteistöjen arvon aleneminen
- Hankkeiden toteutumattomuus ja kehitysmahdollisuuksien kapeneminen vaikuttaa jopa kansainvälisellä tasolla Lentokenttäkaupungin imagoon ja kehitykseen

4. Osallistamisesta ja vuorovaikutuksesta:

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

Nyt ehdotettu asemakaavahanke on nykyisessä muodossaan MRL:n vastainen:
- Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö ei toteudu. Kaavalla ei saa heikentää jo kaavoitetun ja toteutetun alueen turvallisuutta tai viihtyisyyttä. Kaavan tulee luoda edellytykset liikenteen riittävälle ja turvalliselle järjestämiselle, joka koskee erityisesti joukkoliikennettä ja pelastusajoneuvoja.
- Kaavalla ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa maanomistajalle

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

5. Huomioita kaava-alueen eteläosasta:

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

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

Kaavoittajan vastine:

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

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

M2:

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

Kaavoittajan vastine:

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

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

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo 21.6-31.8.2023 ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 21.6.-31.8.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 14 kappaletta ja niitä saatiin 9 kappaletta. Muistutuksia saatiin 3 kappaletta.

Lausunnot ja vastineet tiivistettyinä:

Fingridillä, Traficommilla ja Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut kaavaehdotuksesta huomautettavaa.

Tukes
Kaava-alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Vantaan Energia Oy:n Lentoaseman lämpökeskuksen alueelle tulee olla pelastuslaitoksella pääsy vähintään kahdesta suunnasta. Lämpökeskuksen onnettomuustilanteet (esim. tulipalot ja niiden savukaasut) voivat aiheuttaa haittaa ja rajoituksia myös lähialueen liikenteelle.

Vastine:
Jatkosuunnittelua koskevat huomiot on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle tiedoksi.

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

Vastine:
Lausunto on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle jatkosuunnittelua varten tiedoksi.

Vantaan Energia
Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli kaapeleita tai putkia siirretään, tulee toimia kaupungin ja Vantaan Energian yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Olevat maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavaehdotuksessa. Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille.

HSY
Raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia on siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Vastine:
Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa.

Uudenmaan ELY-keskus
Kaava-aineistoon on syytä täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Kaavaselostuksessa on esitetty tärinän ja runkoäänen tavoitteena pidettävät enimmäisarvot luvun 4.4.1 tärinää ja runkomelua käsittävässä osiossa.

Uudenmaan liitto
Uudenmaan liitto katsoo, ettei alueella voimassa oleva yleiskaava ole tullut asemakaavassa riittävästi huomioitua Lentoradan osalta. Lentoradan toteuttamisedellytykset on varmistettava ja kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata, joka on merkitty liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta.

Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen sekä siihen liittyvien ajotunnelien ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavaan tuotavalla Lentorataa koskevalla tunnelimerkinnällä ja sitä koskevalla määräyksellä. Kaava-alueen suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset ajotunnelit ja kuilurakenteet.

Asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee korjata vastaamaan nykytilannetta.

Vastine:
Kaavaselostuksen suunnittelutilannetta koskevaa lukua 2.2.1 on täydennetty lentoradan osalta yleiskaavaa käsittävään kohtaan raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellisen linjauksen tiedolla ja alueen muita suunnitelmia käsittävään kohtaan Lentoradan suunnittelun tiedoilla. Lentorata Oy:ltä on pyydetty muistutus kaavaehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunnelin paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutoksen nro 002576 yhteydessä ei olla osoittamassa aluevarauksia Lentoradalle, mutta kaavakarttaan on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa, sen kuiluja ja ajotunnelia varten Lentoradan tarkentuneiden suunnitelmien mukaisesti.

Kaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta.

Muistutukset ja vastineet tiivistettyinä:

Finavia Oyj
Finavia huomauttaa, että sillä tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä.

Finavia toteaa, että sen aikaisemmin ratikan asemakaavoituksesta ja katusuunnitelmista antamansa lausunnot, neuvottelut ja sopimukset tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.

Kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät kunnallistekniikan uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Uudet kunnallistekniikan sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä.

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty ajoneuvoliittymäkieltoja Finavian omistamien alueiden kohdalle siten, että kyseisten alueiden käyttö estyy tai vaikeutuu merkittävästi. Finavia katsoo, että lentoaseman kehittämisen ja toimintamuutoksiin varautumisen vuoksi tulee lentoasemalle turvata riittävä liittymien määrä. Kohteet on yksilöity tarkemmin muistutuksessa.

Finavia huomauttaa, että kaavarajaus ulottuu useissa kohdissa Finavian omistamalle maalle. Osassa kohteita Finavian omistama alue on vuokrattu muiden toimijoiden käyttöön.

Kaavaehdotuksessa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä. Finavia esittää sähkönsyöttöaseman siirtämistä hieman etelämmäs kehäradan sisäänajoväylän rasitealueelle tai taksien keräilyalueen läheisyyteen. Ratikan kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma tulee kaventaa olemassa olevan katualueen levyiseksi ja pyörätie siirtää ajokaistojen viereen.

Finavia nostaa muistutuksessaan esiin myös kohtia, joissa katualue on osoitettu liian leveäksi. Katuluiskista ja kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisten kortteleiden toimintaan on sovittava Finavian kanssa. Ratikan kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään myöhemmin suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

Ratikan katusuunnittelun yhteydessä syksyllä 2022 on kaupungin ja Finavian kesken sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköintialueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 on esitetty asiasta vanhentunutta tietoa.

Vastine:
Vantaan ratikan suunnittelua ja kaavoitusta on jatkettu yhteistyössä Finavian kanssa.

Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Osa muistutuksessa esiin nostetuista huomautuksista koskee Tietotien aluetta ja tarkoituksena on sopia niistä kaavaehdotustyön 002644 ja sen yhteydessä laadittavan maankäyttösopimuksen yhteydessä.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu Finavian ja AVIARE:n kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle Finavian omistamalle maalle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

AVIA properties II Oy (AVIARE)
AVIARE toteaa muistutuksessaan, että asemakaavan muutosehdotus on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä on tarvetta. Päättöterminaalin suunnitteluratkaisu vaikuttaa haitallisesti AVIARE:n omistamien ja hallitsemien kiinteistöjen maankäyttöön, toimintaedellytyksiin ja taloudelliselle elinvoimalle.

AVIARE esittää, että kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua, vaan päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut voidaan tehdä myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

Asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen mukaiset katusuunnitelmaehdotukset sisältävät lukuisia ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön sekä aikaisemmin suunniteltuihin kaupunkitilan laatutavoitteisiin nähden. Mikäli ristiriitoja ei korjata, kaavaehdotuksen mukainen asemakaava aiheuttaa haittaa sekä AVIAREJIe että yrityksemme osaomistaja Finavia Oyj:lle.

AVIARE edellyttää, että kaavaehdotusta muutetaan muistutuksessa tarkemmin yksilöityjen olennaisten virheiden ja puutteiden korjaamiseksi, ja että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.

Vastine:
Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Näin ollen Lentoaseman pään suunnitelmaratkaisut jäävät vireillä olevien kaavamuutoksien nro 002644 ja 002462 Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie yhteyksissä ratkaistaviksi.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu AVIARE:n ja Finavian kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Lentorata Oy
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteystyötä, ettei Lentorata- hankkeen toteutettavuutta vaaranneta.

Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa, jonka läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. On huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Vastine:
Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty jälkikäteen muistutus kaavamuutosehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunneleiden paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002576 ei olla tarkastelemassa kuilun tai ajotunnelin sijoittamista, mutta sijainteja on tarkasteltu sen viereen. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa ja sen kuiluja ja ajotunneleita varten.

Vantaan ratikkaan liittyvä kadunrakentaminen on tarkoituksena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys Lentoradan tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

Nähtävilläolon 21.6-31.8.2023 jälkeen tehdyt muutokset

Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2023 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Tietotietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Kaavaehdotuksen nro 002576 nimi muutettiin Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitieksi.

Kaava-alueen rajoja on tarkistettu ja kaava-aluetta pienennetty myös Turbiinitien ja Aviabulevardin varrella, sekä liittyvien teiden risteysalueilla. Turbiinitien sähkönsyöttöasemalle varatun ohjeellisen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueen (et) sijainti on tarkistettu viimeisimmän katusuunnitelman luonnoksen mukaiseksi ja ajoneuvoliittymäkieltoja on tarkistettu. Kaavassa annettu pilaantuneita maa-alueita koskeva määräys muutettiin koskemaan vain maaperän tilan tietojärjestelmän (Matti) mukaista PIMA-aluetta Turbiinitiellä.

Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu työmaa-, hule- ja pohjavesien osalta ja kaavakarttaan on lisätty määräyksiä, jotka koskevat maanalaisia tiloja. Kaavassa on määrätty mm., että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Lisäksi on tehty piirustusteknisiä tarkistuksia.

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä annettujen lausuntojen ja muistutuksien vuoksi. Kaavaselostuksen luvun 2.2.1 yleiskaavaa ja alueen muita suunnitelmia käsittäviä kohtia on täydennetty Lentoradan tiedoilla ja maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta. Lisäksi kaavaselostukseen tarkennettiin ajankohtainen Vantaan ratikan suunnitelmien sekä MAL 2023 -suunnitelman tilanne.

Tarkistukset ovat olennaisia ja asemakaavamuutos on asetettava uudelleen nähtäville.

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.

Uusi MAL 2030 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024. Sopimuksella vahvistetaan mm. Vantaan ratikka -hankkeen 30 % valtion rahoitusosuus ja mahdollistetaan hankkeen toteutus.

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.

Osallisten asettamat tavoitteet

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

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

Alueella on erikoiskuljetuksen tarpeita. Erikoiskuljetusreitit voidaan ohjata Turbiinitien kautta.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

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

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan katusuunnitelmaehdotuksiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle sekä Turbiinitien kadun yleissuunnitelmaan.

Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotukset ovat valmistuneet kaavamuutosalueelta 10.2.2023.

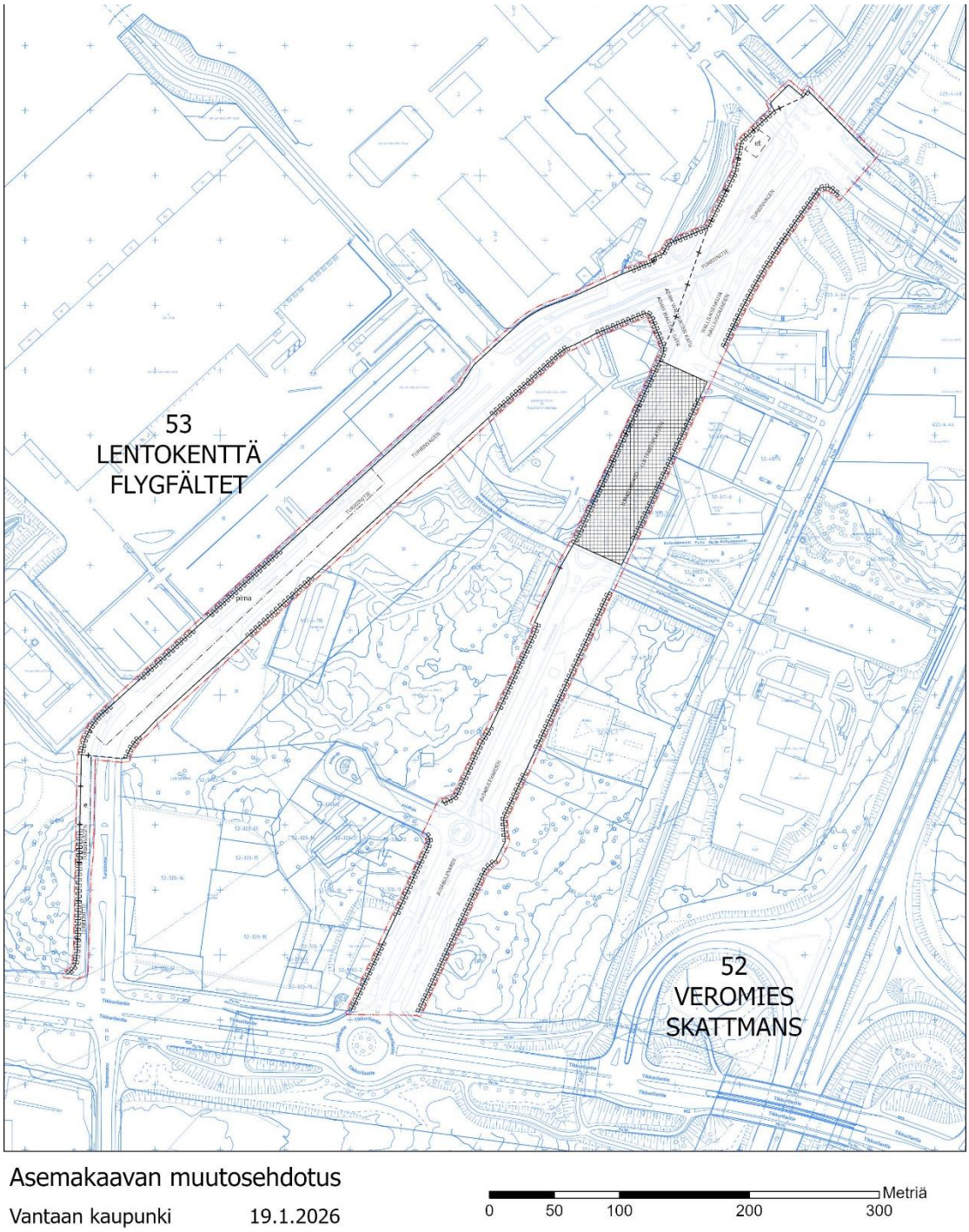
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle. Katualueen levennykset perustuvat 10.2.2023 valmistuneisiin ratikan katusuunnitelmaehdotuksiin sekä 28.2.2025 päivättyyn Turbiinitien kadun yleissuunnitelmaan. Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä noin 2 ha.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttätoimintojen aluetta (LL) katualueeksi. Ajoneuvoliittymäkieltoja lisätään mm. kortteleissa 52410, 52411, 52415, 52320 ja 53414. Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle nykyiselle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille, joka nimetään Ilmailuaukioksi. Turbiinitien katualueelle on osoitettu ohjeelliset alueevaraukset sähkönsyöttöasemaa varten (et).

Asemakaavassa on muutettu kaupunginosan rajausta.



Kuva 24. 18 Ote kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 5,8 ha.

Liikennealueita on yhteensä noin 5,8 ha. Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta noin 2 ha.

Katualueita on n. 5,2 ha ja katuaukiota n. 0,6 ha.
Lentokenttätoimintojen alue pienenee n. 2,4 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

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

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

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu katu- ja aukioalueista.

Katualueet

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle. Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaehdotuksien tilavarausten 10.2.2023 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Turbiinitien katualueen rajaus perustuu 28.2.2025 päivättyyn kadun yleissuunnitelmaan. 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.

Turbiinitien katualueelle on osoitettu ohjeellinen aluevaraus sähkönsyöttöasemaa varten (et).

Katuaukio/tori

Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Katuaukio/tori nimetään kaavaehdotuksessa Ilmailuaukioksi.

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.

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

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle 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 ja Pakkalan alueella 400 000 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. Katualueen mitoituksessa on huomioitu muun muassa istutuskaistaleet, joiden toteutuminen tarkentuu katusuunnitelmassa.

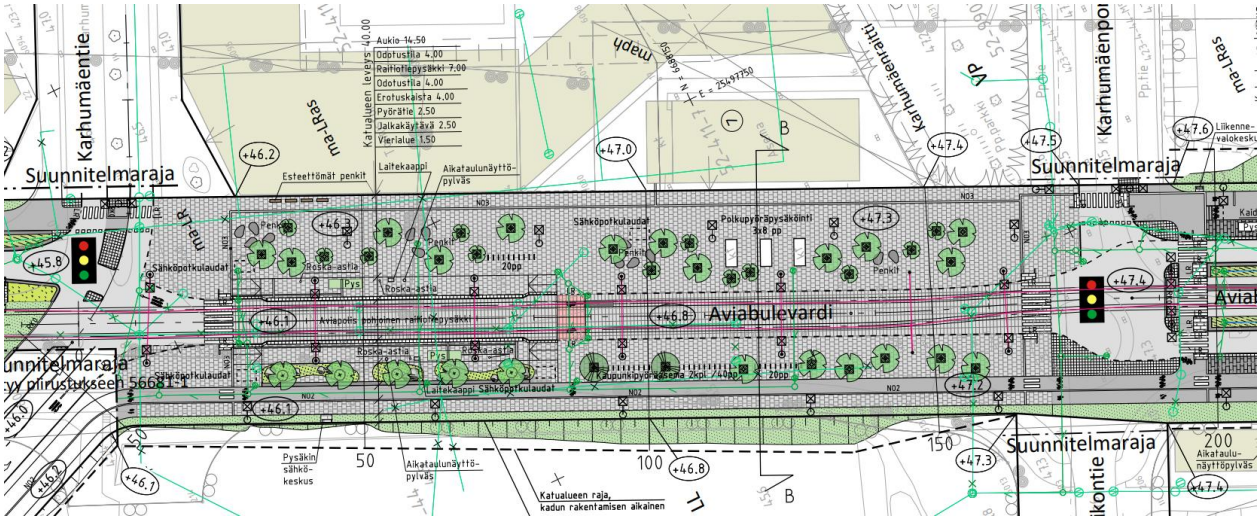
Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin *(Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020)* mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa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

sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.

Kuva 25. Raidealueen esimerkkitoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).

Katualuetta levennetään Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle. Kaava-alueelle sijoittuu kaksi raitiotien pysäkkiä, yksi Aviabulevardille ja yksi Ilmailuaukiolle. Kaavamääräysten mukaan, mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

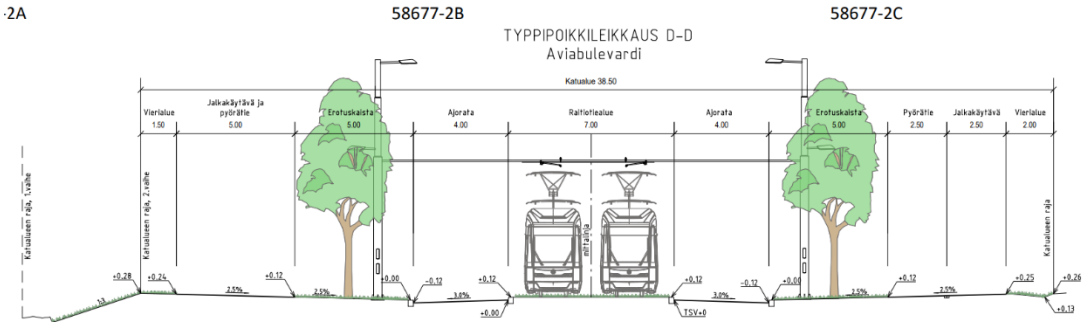
Kaava-alueella merkittävin muutos on Ilmailuaukion osoittaminen Karhumäentien ja Karhumäenportin välisellä alueella ainoastaan raitiotien ja kevyen liikenteen käyttöön. Ajoneuvoliikenne ohjautuu Mekaanikontien kautta Turbiinitielle.



Kuva 26. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi (Ilmailuauko). (Ramboll 10.2.2023)

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

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei katusuunnitelmaehdotuksien (*Ramboll 10.2.2023)* perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia.



Kuva 27. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen leventäminen ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia. Tyyppipoikkileikkaus Aviabulevardilta, jossa raitiotie kulkee ajoratojen välissä. (Ramboll, luonnos 3.3.2022)

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

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

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

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

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

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

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

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

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä *(Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022)* vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan

kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat 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 Aviabulevardilla ja Turbiinitiellä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Aviabulevardilla katualueen keskellä ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Aviabulevardin osa Karhumäentien ja Karhumäenportin välisellä alueella osoitetaan ainoastaan raitiotien ja kevyen liikenteen käyttöön. Ajoneuvoliikenne on tarkoitus ohjata Aviakujan kautta Turbiinitielle.

Kaavamuutoksen myötä Turbiinitielle muodostuu uusi ohikulun katuyhteys, jonka yhteyteen on mitoitettu myös jalankulun ja pyöräilyn erilliset väylät. Kiinteistöjen tonttiliittymille on jätetty varaukset. Katualueen mitoituksessa on huomioitu erikoiskuljetusreitin tarpeet, istutusalueet sekä kunnallistekniikan verkostot. Katusuunnittelun yhteydessä on myös päivitetty liittymistä Tikkurilantielle ja Aviabulevardille. Kaavassa on esitetty uusia ajoneuvoliittymäkieltoja.

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 Aviabulevardille sijoittuu *Aviapolis* ja Ilmailuaukiole *Ilmailumuseo* -pysäkit.

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä. Ratikan matkustajamääräennuste on noin 31 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2030, ja noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2050 (Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma 8.10.2025).

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*).

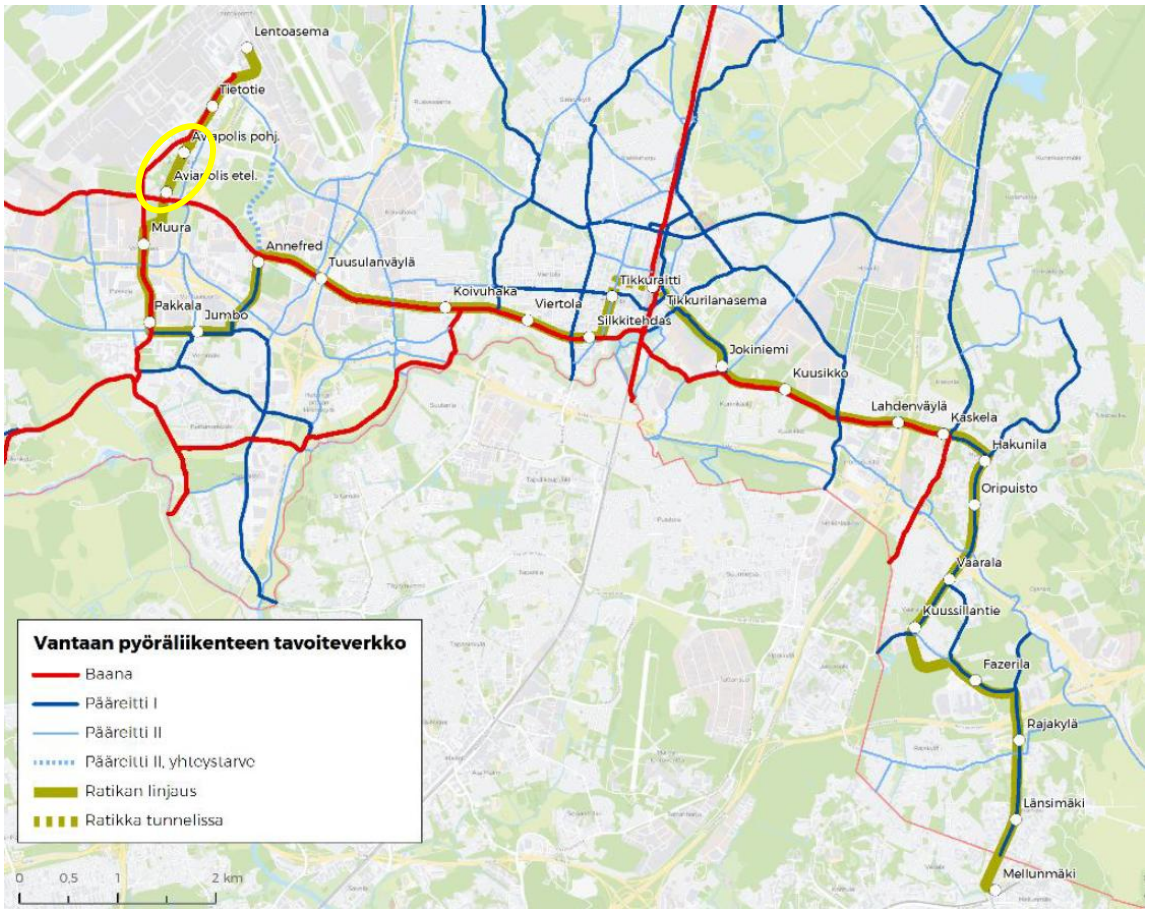
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (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 Turbiinitien varrelle on määritelty pyöräilyn baana, jonka tavoitteena on mahdollistaa nopea ja sujuva yhteys aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotuksissa on varattu tilaa polkupyöräpysäköinnille. 10.2.2023 valmistuneessa katusuunnitelmaehdotuksessa Ilmailuaukiolle on osoitettu 40 paikkainen kaupunkipyöräasema, 64 paikkainen polkupyöräpysäköinti sekä tilavaraukset sähköpotkulaudoille.



Kuva 28. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Aviabulevardin ja Tietotien kaava-alue on osoitettu kuvassa keltaisella ympyrällä.

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

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

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

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

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

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei 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 500–2900 on liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksia. Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Julkisivuihin kohdistuvat suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on 82 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvo 45 dB ei ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB.

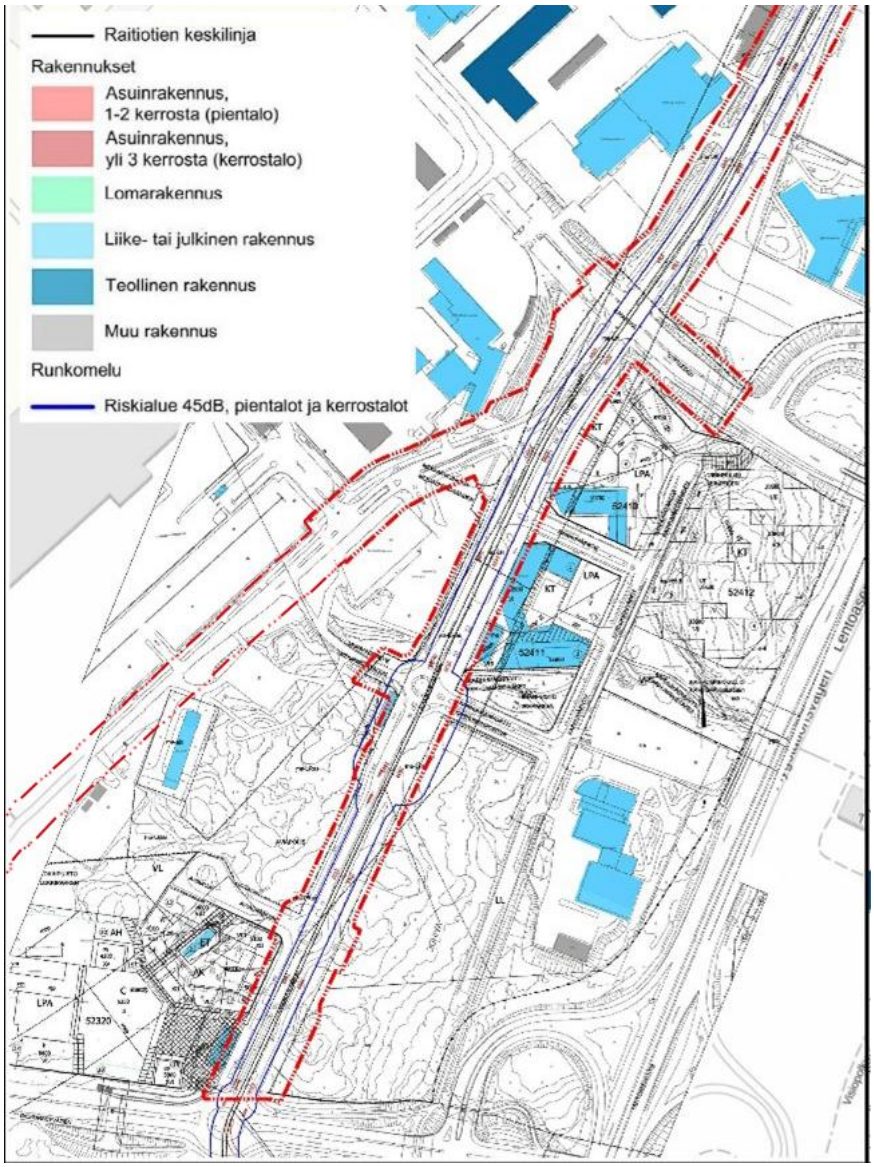
Kuva 29. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella. (Sitowise 31.1.2023) Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty kuvassa turkoosilla katkoviivalla.

Tärinä- ja runkomelu

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

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä 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 30. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Aviabulevardilla. (Sweco, 17.2.2023)

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

Ilmanlaatu

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

Maaperän pilaantuneisuus

Asemakaavassa Turbiinitielle on osoitettu alue, jonka maanperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä .

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. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan, Kirkonkylänojaan tai Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen 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

Kaava-alueella Karhumäentien ja Karhumäenportin välisen katuaukion nimeksi ehdotetaan Ilmailuaukio. Turbiinitie jatkuu Karhumäentien pohjoispuolella Ilmakehän risteykseen asti. Turbiinitien ja Karhumäentien välisen kadun nimeksi ehdotetaan Adam Walliuksen katu ja Turbiinitien ja Ilmailuaukion välisen kadun nimeksi ehdotetaan Walliuksenkuja. Uutta katualuetta muodostuu kaava-alueen eteläosassa Turbiinitielle.
Tämän kaavamuutoksen yhteydessä siirretään kaavamuutosalueen kohdalle sijoittuvaa kaupunginosarajaa.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2025. Kaupunginvaltuusto teki 22.5.2023 koko ratikkahanketta koskevan myönteisen investointipäätöksen. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuu arviolta v. 2025–2029.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti (19.6.2023 alkaen)
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti (18.6.2023 asti)
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Hannu Lehtikankare	hankejohtaja (1.1.2025 alkaen)
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö (1.9.2024 asti) hankejohtaja, va. (2.9.-31.12.2024)
	Henry Westlin	hankejohtaja (16.9.2023-1.9.2024)
	Tiina Hulkko	hankejohtaja (15.9.2023 asti)
	Heikki Väänänen	suunnittelupäällikkö (1.8.2025 alkaen)
	Justiina Nieminen	suunnittelupäällikkö (2.9.2024-28.3.2025)
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	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:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Helena Muukkonen	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä tammikuuta 2026

Johanna Rajala
aluearkkitehti

Tea Taponen
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	17.11.2025
Kaavan nimi	002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002576
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	5,8141	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	5,8141

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

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

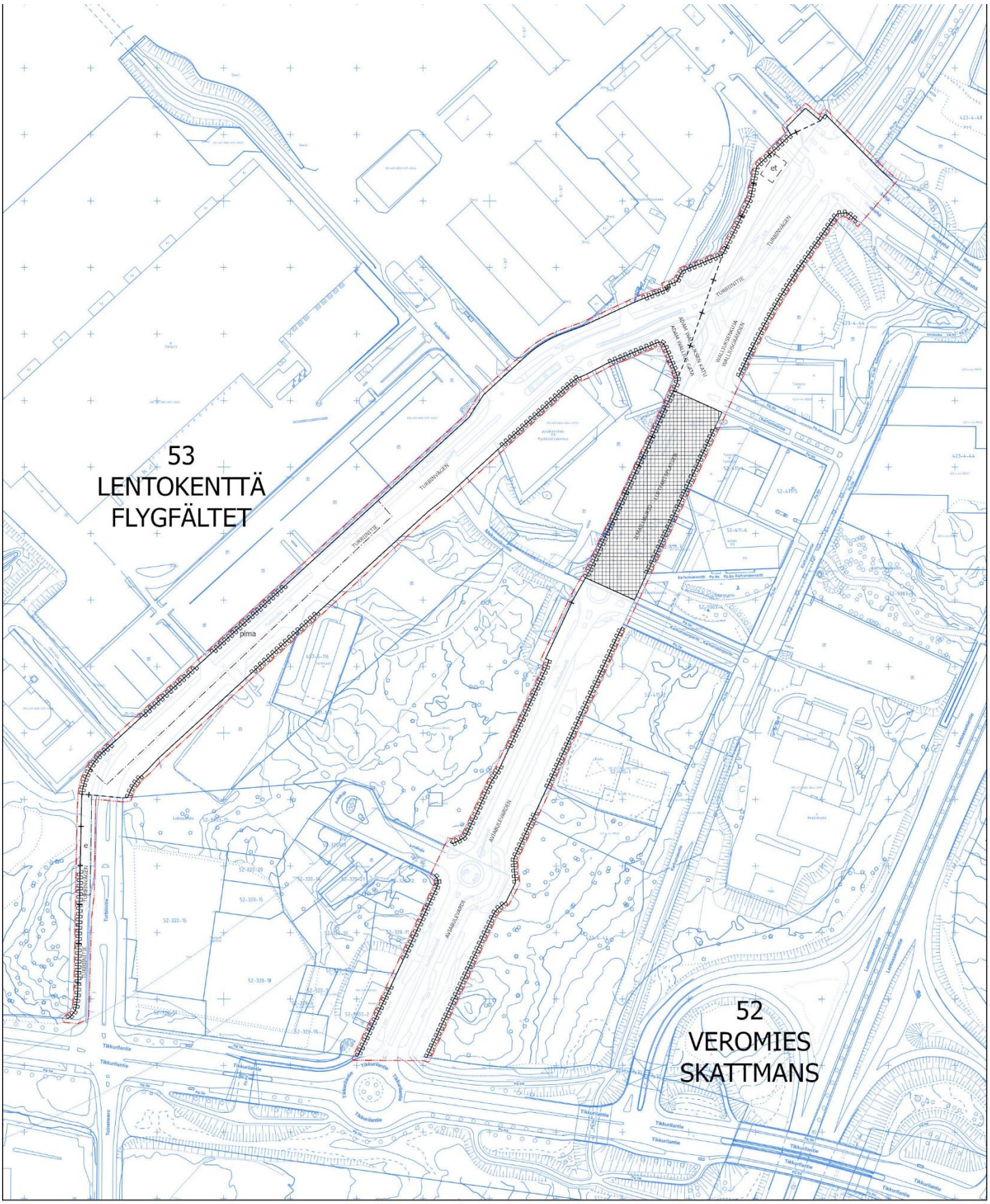
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**5,8144**	**100,01**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	5,8144	100,0	0	0,00	0,0005	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	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

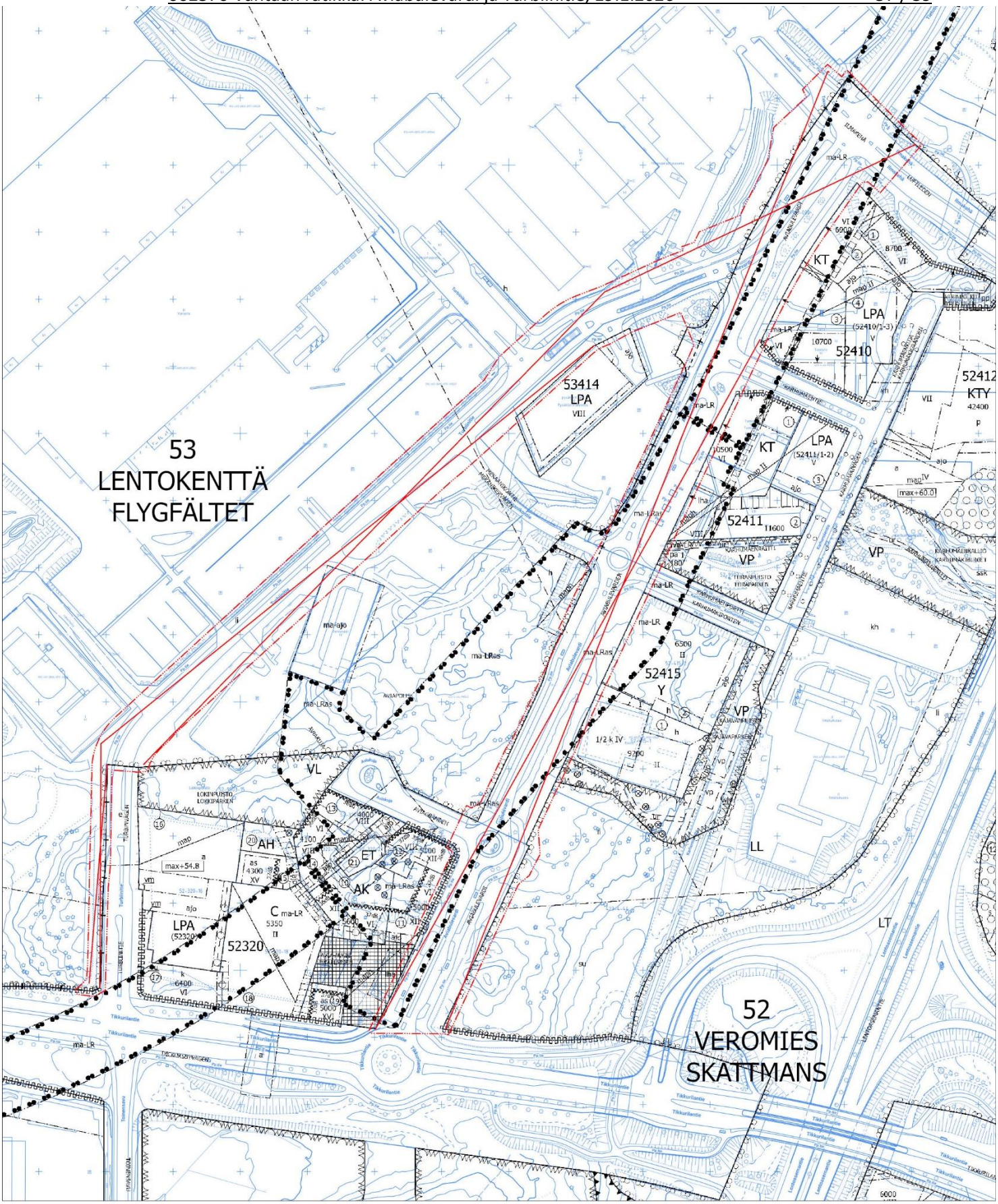
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**5,8144**	**100,01**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
KT	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	5,8144	100,0	0	0,00	0,0005	0
Kadut	5,1915	89,3	0	0,00	1,7478	0
Katuauk./torit	0,6229	10,7	0	0,00	0,6229	0
LL	0,0000	0,0	0		-2,3697	0
LPA	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki 19.1.2026

Metriä
0 50 100 200 300



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 19.1.2026

0 50 100 200 300 Metriä

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002576	19.1.2026

Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKKA: AVIABULEVARDI JA TURBIINITIE

Vanda stad

VANDASPÅRAN: AVIABULEVARDEN OCH TURBINVÄGEN

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katu- ja katuaukioalueet sekä kaupunginosan raja.

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatu- och tårgområden samt stadsdelsgräns.

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

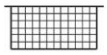
Stadsdel 53, FLYGFÄLTET

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
-+—+-	**Kaupunginosan raja.**	**Stadsdelsgräns.**
———	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
— · — · —	**Osa-alueen raja.**	**Gräns för delområde.**
— — —	**Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.**	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
—×—×—	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
AVIABULEVARDI	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
———	**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. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	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. Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.



Katuaukio/tori.

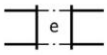
Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

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). 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.

Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.



Eritasoristeys.

Planskild korsning.

Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

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

Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.

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

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

Alueen osa, jonka maaperä on saastunut.

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

Del av område vars mark är förorenad.

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

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.

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.

Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.

Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille.

Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja 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.

I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.

Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.

Byggandet får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar.

I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment.

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.

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002576
Aviabulevardi ja Turbiinitie
MUISTUTUKSET JA VASTINEET

Asemakaavoitus / JRA, TTA / 19.1.2026

Aviabulevardi ja Turbiinitie asemakaavamuutosehdotus nro 002576 on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä **21.6-31.8.2023**. Tänä aikana jätettiin 2 kpl muistutuksia. Lisäksi Lentorata Oy:ltä pyydettiin ja saatiin muistutus (1 kpl) nähtävilläolon jälkeen.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Vastineet ja tarkistukset**
NRO 1, 31.8.2023 Finavia Oyj	Finavia huomauttaa, että sillä tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Finavia toteaa, että sen aikaisemmin ratikan asemakaavoituksesta ja katusuunnitelmista antamansa lausunnot, neuvottelut ja sopimukset tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät kunnallistekniikan uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Uudet kunnallistekniikan sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä. Asemakaavaehdotuksessa on esitetty ajoneuvoliittymäkieltoja Finavian omistamien alueiden kohdalle siten, että kyseisten alueiden käyttö estyy tai vaikeutuu merkittävästi. Finavia katsoo, että lentoaseman	Vantaan ratikan suunnittelua ja kaavoitusta on jatkettu yhteistyössä Finavian kanssa. Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro *002644 Vantaan ratikka: Tietotie*. Osa muistutuksessa esiin nostetuista huomautuksista koskee Tietotien aluetta ja tarkoituksena on sopia niistä kaavaehdotustyön 002644 ja sen yhteydessä laadittavan maankäyttösopimuksen yhteydessä. Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu Finavian ja AVIARE:n kanssa. AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen.

	kehittämisen ja toimintamuutoksiin varautumisen vuoksi tulee lentoasemalle turvata riittävä liittymien määrä. Kohteet on yksilöity tarkemmin muistutuksessa. Finavia huomauttaa, että kaavarajaus ulottuu useissa kohdissa Finavian omistamalle maalle. Osassa kohteita Finavian omistama alue on vuokrattu muiden toimijoiden käyttöön. Kaavaehdotuksessa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä. Finavia esittää sähkönsyöttöaseman siirtämistä hieman etelämmäs kehäradan sisäänajoväylän rasitealueelle tai taksien keräilyalueen läheisyyteen. Ratikan kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma tulee kaventaa olemassa olevan katualueen levyiseksi ja pyörätie siirtää ajokaistojen viereen. Finavia nostaa muistutuksessaan esiin myös kohtia, joissa katualue on osoitettu liian leveäksi. Katuluiskista ja kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisten kortteleiden toimintaan on sovittava Finavian kanssa. Ratikan kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi. Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta	Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle Finavian omistamalle maalle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa. Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

	suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään myöhemmin suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa. Ratikan katusuunnittelun yhteydessä syksyllä 2022 on kaupungin ja Finavian kesken sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköinti-alueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 on esitetty asiasta vanhentunutta tietoa.	
NRO 2, 31.8.2023 AVIA properties II Oy (AVIARE)	AVIARE toteaa muistutuksessaan, että asemakaavan muutosehdotus on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä on tarvetta. Päättöterminaalin suunnitteluratkaisu vaikuttaa haitallisesti AVIARE:n omistamien ja hallitsemien kiinteistöjen maankäyttöön, toimintaedellytyksiin ja taloudelliselle elinvoimalle. AVIARE esittää, että kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua, vaan päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut voidaan	Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro *002644 Vantaan ratikka: Tietotie*. Näin ollen Lentoaseman pään suunnitelmaratkaisut jäävät vireillä olevien kaavamuutoksien nro *002644* ja *002462 Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie* yhteyksissä ratkaistaviksi. Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu AVIARE:n ja Finavian kanssa. AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen.

	tehdä myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä. Asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen mukaiset katusuunnitelmaehdotukset sisältävät lukuisia ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön sekä aikaisemmin suunniteltuihin kaupunkitilan laatutavoitteisiin nähden. Mikäli ristiriitoja ei korjata, kaavaehdotuksen mukainen asemakaava aiheuttaa haittaa sekä AVIAREJIe että yrityksemme osaomistaja Finavia Oyj:lle. AVIARE edellyttää, että kaavaehdotusta muutetaan muistutuksessa tarkemmin yksilöityjen olennaisten virheiden ja puutteiden korjaamiseksi, ja että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.	Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.
NRO 3, 3.9.2024 Lentorata Oy	Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen	Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty jälkikäteen muistutus kaavamuutosehdotuksesta. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunneleiden paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002576 ei olla tarkastelemassa kuilun tai ajotunnelin sijoittamista, mutta sijainteja on tarkasteltu sen viereen.

	toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteystyötä, ettei Lentorata- hankkeen toteutettavuutta vaaranneta. Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa, jonka läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. On huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.	Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa ja sen kuiluja ja ajotunneleita varten. Vantaan ratikkaan liittyvä kadunrakentaminen on tarkoituksena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys Lentoradan tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

NRO 1
Finavia Oyj, 31.8.2023

Muistutus:

Finavialla tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Tämän huomioiminen suunnittelussa on erityisen tärkeää, sillä alueen toimijoilla saattaa olla omia, yksittäisiä intressejä, joissa ei välttämättä huomioida riittävästi pitkän aikavälin vaikutuksia lentoaseman maankäyttöön. Olemme valmiita käymään tarkempia neuvotteluita kaupungin kanssa.

Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Finavia muistuttaa, että sen ratikan valmisteluaineistosta antama mielipide (24.3.2023, asianumero Finavia 3163) sisältää lentoaseman kannalta merkittäviä reunaehtoja, jotka on huomioitava kaikessa ratikan suunnittelutyössä.

Finavia toteaa, että ratikan toteuttaminen aiheuttaa Helsinki-Vantaan lentoaseman ja sen omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä (mm. sähkönsyöttö, tiedonsiirtokuidut, kaukolämpö, vesihuolto). Finavia vaatii, että kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät tai sen johdosta aiheutuvat uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle.

Asemakaavaehdotuksen rajaus ja merkinnät

Asemakaavamuutoksen ehdotuksessa on esitetty ratikan asemakaava-alueiden rajaukset, sähkönsyöttöasemien ja ilmanvaihtokulun sijainnit sekä liittymäkieltoalueet. Asemakaavarajausta on Finavian pyynnöstä muutettu aiemmasta siten, että Turbiinitie on sisällytetty käsiteltävään kaavaan ja lentoaseman osuus Teletieltä alkaen kaavoitetaan erillisellä kaavalla 002462. Turbiinitien eteläosassa on voimassa Veromies/Aviapolis -aseman ympäristön ja lentokenttäalueen kaava 002151.

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty ajoneuvoliittymän kieltävää asemakaavamerkintää Finavian omistamien alueiden kohdalle siten, että kyseisten alueiden käyttö estyy tai vaikeutuu merkittävästi. Finavia katsoo, että lentoaseman kehittämisen ja toimintamuutoksiin varautumisen vuoksi tulee lentoasemalle turvata riittävä liittymien määrä. Kohteet on yksilöity tarkemmin seuraavassa kappaleessa.

Finavia huomauttaa, että kaavarajaus ulottuu useissa kohdissa Finavian omistamalle maalle. Osassa kohteita Finavian omistama alue on vuokrattu muiden toimijoiden käyttöön. Kohteiden tarkempi erittely on esitetty seuraavassa kappaleessa ja liitteenä olevassa aineistossa.

Asemakaavaehdotuksen ristiriidat ja muutostarpeet Finavia Oyj:n omistamien kiinteistöjen osalta

F1 Ratikan kaava ja Tietotien katusuunnitelma, liittymäkielto Tietotiellä (Liite, sivu 2)

Ratikan kaavassa Tietotien päähän on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Poistuva liittymä estää tontilla tällä hetkellä sijaitsevan pysäköintialueen käytön, koska alueelle ei ole muuta liittymää. Katusuunnitelmia on korjattava vastaamaan nykyistä liittymäratkaisua.

Mikäli liittymäkielto säilytetään asemakaavaehdotuksessa, on raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvän kustannuksellaan rakennettava korvaava ajoneuvoliittymä ja ajoyhteys tontille.

F2 Ratikan kaavaraja ja Ilmailutien katusuunnitelma (Liite, sivu 2)

Kaavaehdotuksessa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä.

Finavia katsoo, että koska ratikan toteuttaminen pienentää useita lentoaseman pysäköintialueita, tulee tarve Tietotien ja Ilmailutien kulmauksessa sijaitsevan pysäköintialueen laajentamiselle, joka voidaan toteuttaa kaventamalla Ilmailutien aluetta. Tämän vuoksi sähkönsyöttöasema ja katusuunnitelmassa esitetty hulevesipainanne tulee sijoittaa kaava-alueelle toiseen paikkaan. Finavia esittää sähkönsyöttöaseman siirtämistä hieman etelämmäs kehäradan sisäänajoväylän rasitealueelle tai taksien keräilyalueen läheisyyteen. Ratikan kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma tulee kaventaa olemassa olevan katualueen levyiseksi ja pyörätie siirtää ajokaistojen viereen.

F3 Olemassa olevat putket, johdot ja kaapelit sekä niiden siirrot (Liite, sivut 1 ja 2)

Tietotiellä, Ilmailutiellä, Ilmakehällä, Turbiinitiellä sekä Ilmailuaukiolla/Aviabulevardilla ratikan asemakaavan ja sen mukaisten katusuunnitelmien alueella on paljon Helsinki-Vantaan lentoasemalle elintärkeää tekniikkaa. Raitiotien ja katujen rakentamisen yhteydessä tehtävät erilaiset johto- ja putkisiirrot eivät saa aiheuttaa häiriöitä lentoasemaa palvelevan tekniikan toiminnalle.

Raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvä tekee johto- ja putkisiirrot kustannuksellaan. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla, ja mikäli johtoja tai kaapeleita siirretään katualueen ulkopuolelle, uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä (maanvuokrasopimukset, asemakaavat, asemakaavaehdotukset ja asemakaavaluonnokset).

F4 Ratikan kaavaraja ja Tietotien katusuunnitelma (Liite, sivu 2)

Ratikan asemakaavaraja ja Tietotien katusuunnitelman mukainen katualue Tietotien länsireunassa näyttävät ulottuvan Finavian ja kolmannen tahon välillä voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Ratikan kaavarajan ja katusuunnitelman katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi siten, että ne noudattavat pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa ja mm. maanvuokra-aluetta rajaavat aidat jäävät katualueen ulkopuolelle.

F5 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelma kadun pohjoispäässä (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman mukainen katualue kadun rakentamisen edellyttämän luiskan osalta ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettava alue on rajattava mahdollisimman pieneksi. Katuluiskasta ja kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisen korttelin toimintaan on sovittava Finavian kanssa.

F6 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue Turbiinikujan kohdalla (Liite, sivu 3)

Turbiinikujan kohdalla ratikan kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettavan alueen leveys on rajattava mahdollisimman pieneksi. Ratkaisuissa on otettava huomioon myös Turbiinikujan ja Turbiinitien liittymän näkemäesteet.

F7 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavaraja ja Turbiinitien katualue kadun länsireunassa ulottuvat Finavian ja kolmannen tahon välisen voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Ratikan kaavarajan ja katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi, siten että ne noudattavat voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8 Ratikan kaava, liittymäkielto Turbiinitiellä (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavassa Turbiinitielle on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Alueella on Finavian ja kolmannen tahon (Finnair Oyj) välinen voimassa oleva pitkäaikainen maanvuokrasopimus. Liittymäkiellosta ja maanvuokrasopimusalueen ajoyhteyksien ratkaisemisesta on neuvoteltava ja sovittava Finnair Oyj:n kanssa ennen ratikan kaavan ja katusuunnitelman vahvistamista maanvuokralaiselle hyväksyttävällä tavalla siten, ettei vuokra-alueen käytettävyys heikkene. Tarvittaessa ratikan kaavaa ja katusuunnitelmaa on muutettava.

F9 Ratikan kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla (Liite, sivu 4)

Ratikan kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat liiaksi itään. Ratikan kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F10 Ratikan kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla Väyläviraston alueella (Liite, sivu 4)

Ratikan asemakaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat Väyläviraston omistaman alueen pohjoisosaan. Ratikan kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F11 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue, vaikutus Finavian alueiden tulevaan maankäyttöön (Liite, sivu 4)

Ratikan kaava-alueen ja Turbiinitien katualueen vieressä on useita Finavian alueita, joiden osalta on turvattava niiden myöhempi maankäyttö maksimoimalla kortteleiden alue. Ratikan kaava ja Turbiinitien katualue ulottuvat liian syvälle Finavian alueelle. Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien luovutettavan katualueen rajat on minimoitava/ kavennettava vastaamaan nykyistä toteutettua Turbiinitien katua, jotta ne eivät estä alueen tulevaa maankäyttöä.

F12 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelma Kolmiokorttelin kohdalla (Liite, sivu 4)

Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualue ovat tarpeettoman leveitä Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 suunnitellun toimistokorttelin pohjoisosassa. Toimistokorttelin ja kadun liikennöitävien kaistojen väliin on merkitty kapea katuvihreän alue, jota varten olisi luovutettava pieni osa Finavian Kolmiokorttelin alueesta. Aviapoliksen keskustan kaavan tavoitteisiin ei kuitenkaan kuulu ko. tyyppinen viherratkaisu kaupunkikuvallisesti keskeisen toimistokorttelin julkisivun vieressä. Katusuunnitelman katualuetta ja ratikan kaavarajaa on muutettava kapeammiksi. Turbiinitien liikennöitävien (kevyen liikenteen) ajokaistojen ja tulevan toimistorakennuksen välisen alueen mahdollisesta luovutuksesta ja liittämisestä katualueeksi voidaan sopia myöhemmin Kolmiokorttelin (K52414) asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä ja samalla ratkaistaan maasuikaleen kaupunkikuvallinen toteutus.

Mikäli Turbiinitien pohjoisosan kadun rakenteisiin on tehtävä muutoksia ennen Kolmiokorttelin kaavaehdotuksen vahvistumista, voidaan katuluiskien ulottamisesta korttelin 524141 alueelle sopia erillisellä sopimuksella Finavian ja kaupungin kesken, tarvittaessa tästä voidaan tehdä maininta jo Turbiinitien luovutussopimukseen (Ojitusopimus).

F13 Aviabulevardin katusuunnitelma, katualue ja kadun rakentamisen edellyttämä alue Ilmailuaukion kohdalla (Liite, sivu 5)

Aviabulevardin (Ilmailuaukion) katusuunnitelmaan sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä alue ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 rakennusalueen sisäpuolelle. Aviabulevardin rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi kuitenkaan sisältyä katualueeseen ja Finavian kaupungille luovuttamaan alueeseen.

Kadun rakentamisen edellyttämistä korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen tulee laatia erillinen esisopimus Finavian ja kaupungin välille. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

F14 Ratikan kaavaraja Ilmailuaukion (Aviabulevardin) ja Mekaanikontien kulmaus (Liite, sivu 5)

Ratikan kaavaraja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta Ilmailuaukion (Aviabulevardi) ja Mekaanikontien kulmauksessa. Ratikan kaava ulottuu liian leveänä toimistokortteliin K53414 sen rakennusalueen sisäpuolelle. Ratikan kaava estää Aviapoliksen keskustan kaavassa kortteliin suunnitellun maankäytön eteläisen rakennusalueen osan ja viheralueen osalta.

Ratikan kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

F15 Ratikan kaavaraja Mekaanikontiellä (Liite, sivu 6)

Ratikan kaavassa on varattu tarpeettoman laaja liittymäalue Mekaanikontielle. Virheellinen mitoitus perustuu tarkistamattomiin suunnitelmiin uuden Ilmailumuseon haalausreitin tilantarpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

Ratikan kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan KTY-korttelin 53414 ja VL-alueen rajoista. Ratikan kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan mukaiseksi, jotta ratikan kaava ei estä KTY-korttelin suunniteltua maankäyttöä.

F16 Ratikan kaava, Aviabulevardin katusuunnitelma, katualueen raja Mekaanikontiellä (Liite, sivu 6)

Ratikan kaavaraja ja Mekaanikontien haalausreitin katualue ovat tarpeettoman leveitä uuden Ilmailumuseon täsmentämään haalausreitin todelliseen tilantarpeeseen nähden. Aviapoliksen keskustan kaavassa on esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävän leveä yhteys. Ratikan asemakaavaa ja Aviabulevardin katusuunnitelmaa Mekaanikontien kohdalla on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan rajauksen mukaisiksi.

Asemakaavaehdotuksen ristiriidat ja muutostarpeet AVIARE Oy:n omistamien kiinteistöjen osalta

Finavia toteaa, että ratikan asemakaavaehdotukseen merkitty kaavarajaus edellyttää tarkentamista seuraavien AVIARE Oy:n omistamien kiinteistöjen osalta.

A3 Ratikan kaavaraja korttelissa 52414 (liite, sivu 7)

Ratikan kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan mukaisesta korttelin 52414 korttelirajasta. Ratikan kaavaraja ulottuu korttelin rakennusalueen sisään. Ratikan kaavaraja on ristiriidassa myös Aviabulevardin katusuunnitelman mukaisen katualueen rajan kanssa ja on katusuunnitelmassa osoitettua varsinaista katualuetta leveämpi.

Ratikan kaavaraja on korjattava siirtämällä sitä idemmäksi Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan 52414 mukaiseksi.

A4 Aviapoliksen keskustan kaavasta poikkeavat Aviabulevardin katusuunnitelman reunaviheralueet (liite, sivu 7)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa on esitetty kadun reunaan reunaviheralue Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelin 52414 ja kadun liikennöityjen alueiden välille. Ratkaisu poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavassa esitetystä Aviabulevardin kaupunkimaisesta tavoitetilasta. Lisäksi reunaviheralue poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta ja ulottuu korttelin 52414 puolelle.

Katusuunnitelmaa on muutettava vastaamaan Aviapoliksen keskustan asemakaavaa ja reunaviheralue poistettava.

A5 Aviabulevardi, kadun rakentamisen edellyttämä tila (katuluiska) (Liite, sivu 7)

Aviabulevardin katusuunnitelmaan ja osin ratikan kaavan alueeseen sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä tila ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 52414 (korttelin rakennusalueen sisäpuolelle). Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti II:n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52414 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen ratikan toteutusta.

Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa Koy Aviatontti II:n ja kaupungin välisessä esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään myöhemmin suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

A6 Ratikan kaavaraja Aviabulevardin ja Drakeninkujan risteyksessä (Liite, sivu 8)

Drakeninkujan ja Aviabulevardin liittymässä ratikan kaavassa katualueeksi varattu alue on tarpeettoman leveä. Ratikan kaava-alueen reuna poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajoista sekä Aviabulevardin katusuunnitelman katualueen reunasta. Katualue ulottuu liian leveänä kortteleiden 52416 ja 52417 puolelle niiden rakennusalueen sisään tai aivan kiinni rakennusalueen rajaan, ja siten mahdollisesti estää kortteleiden massoittelun Aviapoliksen keskustan asemakaavan rakennusalan mukaisena.

Ratikan kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

A7 Ratikan kaavaraja ja Aviabulevardin katusuunnitelma korttelin 52417 länsireunalla (Liite, sivu 9)

Ratikan kaava-alue ja Aviabulevardin katusuunnitelman alue ovat liian leveitä ja ulottuvat Aviapoliksen keskustan kaavan korttelin 52417 rakennusalueen sisään sekä säilytettävän kallioalueen päälle. Poikkeama on merkittävä suhteessa Aviapoliksen keskustan kaavaan. Ilmeisesti poikkeama aiheutuu kallion päälle tällä hetkellä sijoitetun Aviapolis-mainostekstin ottamisesta katualueeksi. Aviapolis-tekstin säilyttämisestä alueen tulevan toteutuksen yhteydessä ei ole keskusteltu. Teksti voidaan tarvittaessa asemoida uudelleen.

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti II:n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52417 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen ratikan toteutusta.

Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa Koy Aviatontti II:n ja kaupungin välisessä esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

A8 Aviabulevardin katusuunnitelma kortteleiden 52415 ja 52416 länsireunalla (Liite, sivu 10)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty katualue on liian leveä ja poikkeaa Aviapoliksen keskustan asemakaavasta sekä kaavamuutosehdotuksesta. Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä Koy Aviatontti II:n kortteleista 52415 ja 52416 katualueeksi liitettävään alueeseen.

Katuluiska ulottuu kortteleiden rakennusalojen sisään. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi kortteleiden 52415 ja 52146 asemakaavojen muutosehdotusten vahvistamista Aviapoliksen keskustan kaavan massoittelun ja rakennusalojen mukaisena.

Muuta huomioitavaa Tietotien liittymien sijainneista

Ratikan katusuunnittelun yhteydessä syksyllä 2022 on kaupungin ja Finavian kesken sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköintialueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Kaavakartalla liittymän alue on esitetty sovitun mukaisena. Asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 on esitetty asiasta vanhentunutta tietoa (sivu 40). Finavia edellyttää tämän korjaamista sovitun mukaiseksi.

Lisäksi Finavia katsoo, että kiinteistökehitysyhtiö Antiloopin kiinteistöille (Tietotie 9–11) osoitettu liittymä Finavian pysäköintialueen rajan vieressä vaikuttaa kapealta, joten kaavoittajan on varmistettava liittymän mahdollistaminen siten, että se ei ulotu Finavian maalle.

Liite AVIARE Oy:n laatima aineisto (Liite 2 AVI_Asemakaavojen_rajatar-kastelu_230816)
[Liite on samansisältöinen AVIAREn 31.8.2023 antaman muistutuksen liitteen 1 kanssa ja liite löytyy kyseisen muistutuksen nro 2 yhteydestä.]

Vastine:
Vantaan ratikan suunnittelua ja kaavoitusta on jatkettu yhteistyössä Finavian kanssa.

Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro *002644 Vantaan ratikka: Tietotie*. Osa muistutuksessa

esiin nostetuista huomautuksista koskee Tietotien aluetta ja tarkoituksena on sopia niistä kaavaehdotustyön nro 002644 ja sen yhteydessä laadittavan maankäyttösopimuksen yhteydessä.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu Finavian ja AVIARE:n kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle Finavian omistamalle maalle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

Tarkistukset:
Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia (katualueen kavennuksia, ajoneuvoliittymäkieltojen muutoksia ja kaava-alueen muutoksia) niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon.

Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

NRO 2
AVIA Properties II Oy (AVIARE)**,** 31.8.2023

Muistutus:

Sisällys

1. Tiivistelmä 2
2. Yleistä..... 3
3. Kaavaratkaisun lainmukaisuus..... 4
4. Kaavaratkaisun epätarkoituksenmukaisuus 6
4.1 Kaavaratkaisun ja katusuunnitelmien vaikutus alueen nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön..... 6
4.2 Vantaan ratikan asemakaavanmuutosehdotusten vaikutus AVIARE: n Lentäjäntien kiinteistöihin..... 7
4.3 Vaihtoehtoinen ratkaisu 8
5. Asemakaavanmuutosehdotuksen virheet ja muutostarpeet 8
5.1 Kaavarajojen ristiriitaisuus 8
5.2 Kadun rakentamisen vaatima tila (katuluiskat) 9
5.3 Ristiriidat ja muutostarpeet AVIAREm omistamien kiinteistöjen osalta 11
5.4 Ristiriidat ja muutostarpeet Finavia Oyj:n omistamien kiinteistöjen osalta 13
5.5 Ristiriidat kadun ja kaupunkitilan laadullisissa ratkaisuissa 17
6. Lopuksi 24

LIITE

1. TIIVISTELMÄ

Tässä kirjelmässä AVIARE esittää maankäyttö- ja rakennuslain (jäljempänä: "MRL") 62 §:n mukaisen muistutuksen otsikossa mainitusta asemakaavamuutosehdotuksesta (jäljempänä myös: "kaavaehdotus"). Tässä kirjelmässä todetun muistutuksen lisäksi olemme 31.8.2023 jättäneet erillisen muistutuksen valmisteluaineistosta koskien kaavaehdotusalueen katusuunnitelmia Lentokenttä (Tietotie, Turbiinitie, Karhumäentie) ja Veromies (Ilmailutie, Tietotie, Aviabulevardi) 7.6.2026 päivätyn lausuntopyynnön johdosta.

AVIA Properties II Oy [jäljempänä: "AVIARE", entinen AVIA Real Estate Oy] toteaa, että nyt lausunnoilla oleva Vantaan Ratikan asemakaavan muutosehdotus Aviabulevardi Tietotie on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle nyt puheena olevan asemakaavamuutoksen yhteydessä on tarvetta. Asemakaavamuutosehdotuksessa nyt käytännössä tehty raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisu vaikuttaa haitallisesti AVIAREm omistamien ja hallitsemien kiinteistöjen maankäyttöön ja toimintaedellytyksiin. Tästä johtuen nyt puheena olevaan asemakaavamuutosehdotukseen sisältyvällä suunnitteluratkaisulla on negatiivisia vaikutuksia AVIARE:n hallitsemien kiinteistöjen käytettävyyteen, toiminnan kehittämiseen ja lisärakentamiseen ja sitä kautta suunnitteluratkaisulla on negatiivinen vaikutus myös alueen taloudelliselle elinvoimalle.

Lisäksi asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen mukaiset katusuunnitelmaehdotukset sisältävät lukuisia ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään Aviapoliksen keskustan, Tietotien sekä Turbiinitien alueen nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön. Mikäli ristiriitoja ei korjata, kaavaehdotuksen mukainen asemakaava aiheuttaa haittaa sekä AVIARE:lle että yrityksemme osaomistaja Finavia Oyj:lle.

Edellä sanottua taustaa vasten AVIARE esittää, että puheena olevan kaavaehdotuksen kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta tämä käsillä oleva nykyinen kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua, vaan päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut voidaan tehdä myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

AVIARE on aiemmin tuonut esiin, Lentäjäntien siltaratkaisun sijasta näkemyksemme mukaan teknisesti helpomman, rakennus- ja ylläpitokustannuksiltaan edullisemman ja kokonaisuutena toteuttajalle sekä alueen toimijoille riskittömämmän vaihtoehtoisen ratkaisun raitotien päättöterminaaliksi.

AVIARE edellyttää, että kaavaehdotusta muutetaan tässä muistutuksessa myöhemmin yksilöityjen olennaisten virheiden ja puutteiden korjaamiseksi.

Edellytämme myös, että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.

Mikäli kaavaehdotusta ei muuteta tässä muistutuksessa esitetyllä tavalla MRL:n vaatimukset täyttäväksi, on AVIARE pakotettu oikeusasemansa turvaamiseksi ryhtymään lain mahdollistamiin toimenpiteisiin.

2. YLEISTÄ

AVIARE on Aviapoliksessa ja Helsinki-Vantaan lentoaseman Ydinalueella merkittävä kiinteistöjen ja maanomistaja. Omistuksessamme on noin 170 000 kerroneliömetriä toimisto-, hotelli- ja logistiikkarakennuksia sekä lisäksi näiden pysäköintitiloja.

Lisäksi Aviapoliksen kaavoituksen myötä omistuksemme tulee kasvamaan huomattavasti. Kehitämme asemakaavoja yli 400 000 kerrosneliömetrille uutta asuin-, toimisto- ja liiketilaa Aviapoliksen keskustaan, Muuraan ja Huberilaan. Suurin osa kiinteistöistämme sijaitsee Vantaan ratikan suunnitellun reitin varrella tai sen välittömässä läheisyydessä.

AVIARE kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja edelleen lentoasemalle. Osallistumme mielellämme Vantaan ratikan jatkosuunnitteluun ja tuomme viitesuunnitelmamme ja kiinteistöjemme tietoja käyttöönne yhteensovitettaessa Aviapoliksen alueen maankäyttöä, Vantaan raitiotietä ja katusuunnitelmia sekä kortteleiden ja infran toteutusta.

AVIARE aiemmin esittämät mielipiteet Vantaan raitiotiestä

Olemme aiemmin antaneet Vantaan ratikan asemakaavaluonnoksista ja ratikkaan liittyvistä katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista seuraavat mielipiteet:

- 24.3.2023 AVIA Real Estate Oy:n mielipide asemakaavamuutoksen 002462 (Vantaan ratikka, lentoasema) ja 2.3.2023 päivätyn pyynnön johdosta,
- 24.3.2023 AVIA Real Estate Oy:n mielipide nro 2 asemakaavamuutoksen 002462 (Vantaan ratikka, Aviabulevardi ja Turbiinitie) ja 2.3.2023 päivätyn pyynnön johdosta,
- 22.4.2022 Mielipide Vantaan raitiotien 30.3.-12.4.2022 nähtävillä olleista Aviabulevardiin liittyvistä katusuunnitelmaluonnoksista, mielipiteen yhteydessä annettu mielipide myös raitiotien päättöterminaalin ratkaisusta lentoasemalla,
- 4.11.2022 Mielipide Vantaan raitiotien 19.10.-1.11.2022 nähtävillä olleista Lentokenttä-Veromies-Pakkala alueen katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista (58685-1 Lentäjänne siltataso PLV 0-270, 58685-2 Lentäjäntie maantaso PLV 0-230, 58684-1 Teletie välillä Lentäjä nti e-Tietotie PLV 0-263),
- 4.11.2022 Mielipide (nro 2) Vantaan raitiotien 19.10.-1.11.2022 nähtävillä olleista

Lentokenttä-Veromies-Pakkala alueen katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista (Veromies, Muuran kaupunkikylät katusuunnitelmaa 59171-1 Plootukatu välillä Ti kkuri lantie-Muuranraitio).

- Lisäksi Finavia Oyj on 25.10.2019 antanut lausunnon Vantaan raitiotien yleissuunnitelmasta, jossa on ehdotettu raitiotien päättöterminaalille yleissuunnitelmasta poikkeavaa sijaintia. Vaihtoehtoista sijaintia ei kuitenkaan ole tarkemmin jatkoselvitetty.

3. KAAVARATKAISUN LAINMUKAISUUS

Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotus 002462 Lentoasema-Tietotie on loppukeväällä 2023 jaettu kahdeksi asemakaavan muutosehdotukseksi, joista nyt puheena oleva kaavaehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie (nro 002576) on näistä eteläisempi.

MRL edellyttää asemakaavoitukselta riittävää vuorovaikutusta asiaan osallisten, kuten alueen kiinteistönomistajien kanssa muun muassa siten, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavavalmistelusta sekä vaikuttaa kaavavalmisteluun. Vantaan kaupunki ei ole kaavavalmistelun yhteydessä menetellyt tältä osin MRL:n mukaisesti, sillä AVIARE:lle alueen suurena kiinteistönomistajana ei ole varattu mahdollisuutta osallistua kaavahankkeeseen samalla tavalla kuin muille kiinteistönomistajille. Kaavavalmistelussa on siten selkeä menettelyvirhe. AVIARE otettiin mukaan Vantaan raitiotien suunnittelutyöhön vasta alkuvuonna 2022. Mikäli AVIARE olisi kutsuttu mukaan jo kaavoituksen alkuvaiheessa siten kuin MRL edellyttää, olisi perustellut huolemme voitu ottaa jo aikaisemmassa suunnittelussa huomioon ja vaihtoehtoisia ratkaisuja nykyiselle raitiotien päättöterminaalille olisi selvitetty tarkemmin.

AVIARE on aikaisimmissa vuosien 2022 ja 2023 aikana annetuissa mielipiteissä tuonut esiin vakavat huolemme Lentäjäntielle siltarakenteena suunnitellun ratikkalinjauksen ja raitiotien päättöterminaalin yleisistä vaikutuksista alueen toiminnallisuuden ja liikenne-, ym. turvallisuuden heikkenemiseen sekä ratikkalinjauksen vaikutuksen Lentäjäntien alueen nykyisten sekä suunniteltujen kiinteistöjen käytettävyyteen. Mikäli AVIARE olisi kutsuttu muiden maanomistajien tavoin mukaan MRL:n edellyttämällä tavalla, olisi AVIARE:n näkemykset voitu ottaa jo aikaisemmassa suunnittelussa huomioon. AVIARE on myös esittänyt vaihtoehtoisen ratkaisun raitiotien päättöterminaalista, joilla suuri osa nyt kaavaluonnoksen suunnitteluratkaisun sisältämistä negatiivisista vaikutuksista olisi vältettävissä.

Vantaan ratikan asemakaavaluonnoksesta Lentoasema ja Tietotie (asemakaavan muutosluonnos nro 002462) 24.3.2023 annetussa mielipiteessä ehdotettiin, että Vantaan ratikan lentoaseman päättöterminaalin osuus 11mailutien ja Tietotien risteyksestä alkaen erotetaan omaksi, myöhemmin vahvistettavaksi kaava-alueeksi, jotta raitiotien päättöterminaalin linjauksen vaihtoehtoiset sijainnit ehditään kunnolla tutkia. Lisäksi AVIARE edellytti, että katualueeksi siirtyvien alueiden ostohinnasta ja muista korvausmenettelyistä on sovittava ennen kaavan vahvistamista ja investointipäätöksen tekemistä. Myös Finavia Oyj on kaavaluonnoksesta nro 002462 24.3.2023 antamassaan mielipiteessään edellyttänyt samaa asiaa.

Puheena oleva asemakaavamuutosehdotus ei noudata AVIARE:n ja Finavian 24.3.2023 mielipiteissään ehdottamaa kaavarajaa, vaan sen sisältämä ratikkalinjaus ja muut katuratkaisut lukitsevat myös kaavan ulkopuolisilla alueilla olevat katuratkaisut sekä raitiotien päättöterminaalin siltaratkaisuna Lentäjäntielle. Nyt puheena oleva asemakaavamuutosehdotus ja siihen liittyvät katusuunnitelmat eivät mahdollista vaihtoehtoista ratikan päättöterminaalin ratkaisua, vaikka ratikan päättöterminaalia koskeva suunnitteluratkaisu on aidosti avoinna, ja eri suunnitteluratkaisut vielä tutkimatta.

Koska suunniteltu asemakaavan muutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie käytännössä

tarkoittaa sitä, että sen pohjoisena jatkeena oleva asemakaavamuutosehdotus välillä Teletie-Lentoasema ei täytä MRL:n asettamia vaatimuksia, ei nyt lausunnoilla oleva kaavakaan niitä täytä, ja siksi kaavaehdotusta tulee muuttaa siten, että se täyttää lain asettamat vaatimukset.

Nyt puheena asemakaavamuutosehdotus ja siinä omaksuttu ratikan suunnitteluratkaisu on MRL vastainen mm. seuraavilla perustella:

- MRL asettaa vaatimukset turvallisesta ja viihtyisästä elinympäristöstä. Tämä vaatimus koskee toisaalta sitä, että kaavalla tulee luoda turvallista ja viihtyisää elinympäristöä ja toisaalta sitä, että kaavalla ei saa heikentää jo kaavoitetun ja toteutetun alueen turvallisuutta tai viihtyisyyttä. Samoin MRL:n mukaan kaavan tulee luoda edellytykset liikenteen riittävälle ja turvalliselle järjestämiselle, joka koskee erityisesti joukkoliikennettä ja pelastusajoneuvoja. Raitiotien ehdotettu asemakaavamuutos välillä Teletie-Lentoasema johtaa kaavoitetun ympäristön turvallisuuden, toiminnallisuuden ja viihtyvyyden olennaiseen heikentymiseen.
- MRL mukaan kaavalla ei saa myöskään aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeudenhaltijalle sellaista kohtuutonta haittaa, joka olisi kaavalla asetettavia tavoitteita syrjäyttämättä vältettävissä. Mikäli siis aiheutetaan kohtuutonta haittaa, joka olisi vaihtoehtoisella kaavoitusratkaisulla vältettävissä kaavoituksen tavoitteista tinkimättä, tulisi kaava tehdä vaihtoehtoisella tavalla. Koska asemakaavan tarkoitus (raitiotieyhteyden johtaminen lentoasemalle) on saavutettavissa aiheuttamatta edellä todettua kohtuutonta haittaa AVIARE:n kiinteistöille, ei nyt ehdotettu kaavaratkaisu täytä MRL:n vaatimuksia.
- 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 AVIARE:n kanssa ole käyty [kuin vasta 2022 alusta lukien], ei asemakaavan valmistelu täytä MRL:n asettamia vaatimuksia maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta.

4. KAAVARATKAISUN EPÄTARKOITUKSENMUKAISUUS

4.1 KAAVARATKAISUN JA KATUSUUNNITELMIEN VAIKUTUS ALUEEN NYKYISEEN JA SUUNNITELTUUN MAANKÄYTTÖÖN

Lausunnoilla olevan kaavaehdotuksen tarkoituksena on mahdollistaa Vantaan raitiotien rakentaminen välille Aviabulevardi Tietotie. Kaava käsittää pelkästään katualueita ja se halkaisee olemassa olevan kaupunkirakenteen. Kaava on laadittu joukkoliikenteen näkökulmasta. Kaavan laatimisessa ei ole riittävästi kiinnitetty huomiota alueen olemassa olevan muun maankäytön ja suunnitteilla olevan maankäytön edellytysten turvaamiseen. Yhteensovitus muihin alueisiin ja toimintoihin on jäänyt puutteelliseksi.

Ratikan asemakaavamuutosehdotus 002576 ja 7.6.2023 kuulutetut, lausuntopyynnöillä olevat Tietotien katusuunnitelmat (Tietotie välillä Teletie-Ilmakehä, plv 0-400) sisältävät ratkaisun, jossa raitiotien kiskot kaartavat Tietotieltä Teletielle kohti Lentäjäntien päässä siltarakenteella sijaitsevaa raitiotien päättöterminaalia. Teletie-Ilmakehän välinen kaavaehdotus ja katusuunnitelmaehdotus eivät tee mahdolliseksi ratikka kiskojen ja kadun ajokaistojen osalta muita vaihtoehtoja. Vaikka varsinainen päättöterminaali sijoittuukin pohjoisemmalle ja myöhemmin lausunnoille tulevan kaavan ja katusuunnitelmien alueelle, nyt puheena oleva kaavaehdotus ja Tietotien katusuunnitelmat eivät mahdollista raitiotien päättöterminaalin sijoittamista Lentäjäntieltä toisaalle. Täten nyt puheena olevaa kaavaehdotusta ja katusuunnitelmaehdotusta ei voida pitää tarkoituksenmukaisina.

Aviabulevardin ja Tietotien eteläosan välisellä osuudella ratikan asemakaavaa sekä katusuunnitelmia on työstetty samanaikaisesti Aviapoliksen keskustan asemakaavojen laatimisen kanssa ja ratkaisuja on sovitettu yhteen alueen nykyisen ja tulevan maankäytön kanssa. Kaavaehdotukseen on Finavia

Oyj:n, Vantaan kaupungin ja AVIARE yhteisesti sopiman mukaisesti liitetty Turbiinille kokonaisuudessaan. Raitiotiehankkeen aikataulusyistä kunnollista yhteensovitusta Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotuksen, katusuunnitelmaehdotusten ja näiden ympäristön osalta ei kuitenkaan ole tehty, ja siksi ratikan kaavarajoihin ja katusuunnitelmien rajoihin on jäänyt useita kohtia, joissa ratkaisut ovat ristiriidassa alueen muiden kaavojen ja nykyisen maankäytön sekä pitkäaikaisten maankäyttösopimusten kanssa. Jotta ratkaisut olisivat AVIARE:n ja Finavia Oyj:n omistamien alueiden ja kiinteistöjen käytön sekä niiden kehittämisen osalta tarkoituksenmukaisia, eivätkä aiheuttaisi näille haittaa, on Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotusta ja sen kaava-alueen katusuunnitelmaehdotuksia täsmennettävä ja niissä olevat virheet korjattava. Korjaustarpeet ja yhteensovitusta vaativat kohdat on yksilöity jäljempänä kohdassa 5 ja liitteessä 1.

4.2 VANTAAN RATIKAN ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUSTEN VAIKUTUS AVIARE: N LENTÄJÄNTIEN KIINTEISTÖIHIN

Nyt puheena olevaan kaavaehdotukseen sisältyvä suunnitteluratkaisu raitiotien päättöterminaalin osalta ei mahdollista AVIARE:n Lentäjäntiellä sijaitsevien kiinteistöjen nykyistä ja tulevaa toimintaa, niihin liittyvää turvallista ja sujuvaa liikkumista sekä kaupallisten toimintojen menestymistä.

Mikäli ratikkalinjaus toteutetaan nyt puheena olevaan kaavaehdotukseen sisältyvän suunnitteluratkaisun mukaisesti, on tällä suunnitteluratkaisulla merkittävä haitallinen vaikutus AVIARE:n omistamien AVIA Fleet, AVIA Pilot ja Hotelli Hiltonin kiinteistöjen ja rakennusten käytölle. Suunnitteluratkaisuun sisältyvä siltarakenne sijoittuu käytännössä kiinni AVIARE:n omistamien rakennusten julkisivuun, jolloin siltarakenne estää näkymän rakennusten alimmista kerroksista, joissa on mm. majoitus- ja toimistotiloja. Lisäksi suunnitteluratkaisuun sisältyvä siltarakenne vaikuttaa merkittävästi turvallisten tonttiliittymien järjestämistä AVIARE:n kiinteistöille. Edelleen raitiotien aiheuttama melu ja tärinä saattaa johtaa siihen, ettei AVIARE:n omistamien rakennusten käyttö niiden nykyisessä käyttötarkoituksessa ole mahdollista.

Edellä todettujen nykyisten rakennustemme ja suunniteltujen uudisrakennustemme toiminnalla on merkittävä rooli lentokenttäkaupungin elinvoimaisuudessa ja tulevassa menestyksessä. Rakennuksissa sijaitsevien nykyisten toimintojen 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. Uudishankkeet lisäävät myös raitiotien käyttäjien määrää.

Olemme vuosina 2022-2023 suunnitteluprosessin yhteydessä, katusuunnitelmaluonnosten mielipiteiden yhteydessä ja asemakaavaluonnoksen mielipiteiden yhteydessä tuoneet seikkaperäisesti esiin suunnitelmaan liittyvät ongelmat ja kehittämistarpeet. Lisäksi Finavia Oyj on esittänyt Vantaan kaupungille ja raitiotiehankkeelle dokumentin Finavian vaatimukset Vantaan ratikan vaikutuksista välillä Ilmakehä-Terminaali

AVIARE: Ha ei ole varmuutta siitä, että suunniteltu raitiotien päättöterminaalin ratkaisu kykenee täyttämään sille asettamamme tekniset vaatimukset, miten rakentamisaikaiset järjestelyt hoidetaan ja onko Vantaan kaupunki varautunut raitiotien budjetissa rahoittamaan rakennuksiimme mahdollisesti tarvittavat muutokset.

AVIARE:n mielestä nykyiseen raitiotien päättöterminaaliratkaisuun sisältyy merkittäviä toiminnallisia ja taloudellisia haittoja ja riskejä. On oletettavaa, ettei kaikkia haittoja pystytä poistamaan.

Suunnitellulla terminaalialueen raitiotieratkaisulla on näin merkittävä haitallinen vaikutus AVIARE omistamien kiinteistöjen käytölle ja niiden arvolle ja tätä kautta yrityksellemme ja

vuokralaisillemme. AVIARE:n näkemyksen mukaan raitiotien nyt puheena olevan kaavamuutosehdotuksen sisältämän suunnitteluratkaisu saattaa toteutuessaan vaikuttaa negatiivisesti olemassa olevien kiinteistöjen arvoon ja jatkokehittämiseen.

4.3 VAIHTOEHTOINEN RATKAISU

AVIARE on aiemmin vuosien 2022 ja 2023 aikana tuonut esiin, Lentäjäntien siltaratkaisun sijasta näkemyksemme mukaan teknisesti helpomman, rakennus- ja ylläpitokustannuksiltaan edullisemman ja kokonaisuutena toteuttajalle sekä alueen toimijoille riskittömämmän vaihtoehtoisen ratkaisun raitiotien päättöterminaaliksi maantasossa Tietotien päässä.

AVIARE käsityksen mukaan tällä vaihtoehtoisella ratkaisulla voitaisiin välttää merkittävä määrä rakennusaikaisista haitoista ja myöhemmin alueen kiinteistöjen käytölle ja kehittämiselle aiheutuvista haitoista.

5. ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUKSEN VIRHEET JA MUUTOSTARPEET

5.1 KAAVARAJOJEN RISTIRIITAISUUS

Pääosalle osalle Tikkurilantien ja Tietotien välistä aluetta on Vantaan ratikkaa varten kaavoitettavien katualueiden viereen joko jo toteutettu tai yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa suunniteltu uutta maankäyttöä (asuntoja, toimistoja, pysäköintiä). Kortteleilla on jo joko voimassa oleva tuore asemakaava, valmis asemakaavan muutosehdotus, asemakaavaehdotuksen osalta muutostyö on parhaillaan käynnissä, tai alueen asemakaavamuutoksen luonnos on valmistunut vuonna 2023. Osa alueen rakennuksista tai käytössä olevista muista katuihin rajautuvista alueista on jo rakennettu. Alueella on myös voimassa olevia pitkäaikaisia maanvuokrasopimuksia.

Kortteleiden asemakaavoja on tulossa lainvoimaisiksi hyvin samanaikaisesti Vantaan ratikan asemakaavamuutoksen ja katusuunnitelmien kanssa. Etenkin Koy Aviatontti I, Koy Aviatontti II ja Aviapoliksen keskusta korttelin asemakaavojen alueella on tavoitteena, että katualueeseen rajautuvat rakennukset toteutetaan ennen raitiotien liikennöinnin aloitusta ja kortteleiden rakentamista tehdään samanaikaisesti yhteensovittaen katujen rakentamisen kanssa.

Koska alueen maankäytön suunnittelua, asemakaavoitusta ja niihin liittyviä kortteleiden viitesuunnitelmia on tehty yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa, tulee kaupungin Vantaan ratikan asemakaavoissa ja katusuunnitelmissa kunnioittaa yhteisesti tehtyä maankäytön suunnittelua ja huolehtia siitä, etteivät ratikan asemakaavat ja katusuunnitelmat ole ristiriidassa alueen muun maankäytön ja korttelirajojen kanssa, eivätkä muodosta estettä kortteleiden ratkaisujen toteutukselle. Nyt puheena olevan asemakaavamuutosehdotuksen osalta näin ei kuitenkaan ole, joten tältä osin kaavaehdotusta tulisi muuttaa.

AVIARE on aiemmissa Vantaan ratikan kaavoista ja katusuunnitelmista antamissaan mielipiteissä huomauttanut havaitsemistaan suunnitelmien mahdollisista ristiriidoista ja edellyttänyt yhteensovitusta sekä tarvittavia muutoksia Vantaan ratikan kaavaluonnokseen ja katusuunnitelmaluonnoksiin. Lisäksi AVIARE on pyytänyt Vantaan ratikan asemakaavaehdotusta tarkistettavakseen ja yhteisesti yhteensovitettavaksi ennen sen viemistä Vantaan päätöksentekoon ja nähtäville, jotta selkeät ristiriidan olisi voitu korjata ennen kaavaehdotuksen käsittelyä ja muutostarpeiden kommentoinnilta muistutusmenettelynä olisi vältytty.

Nyt puheena oleva kaavaehdotus sisältää useita ristiriitoja kaavarajoissa ja katusuunnitelmissa. Nämä on yksilöity kohdassa 5.3 ja esitetty liitteen 1 kartoissa kirjaimella A. Finavia Oyj:n muutostarpeet on listattu kohdassa 5.4. ja esitetty liitteen 1 kartoissa kirjaimella F.

Lisäksi kohdassa 5.5. kommentoimme havaitsemiamme Aviabulevardin, Aviapoliksen aukion ja Turbiinitien pohjoisosan katujen ja kaupunkitilaan liittyvää laatutasoa, joiden osalta ratikan asemakaavamuutosehdotus ja katusuunnitelmaehdotukset eivät AVIARE:n mielestä vastaa Vantaan Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa ja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa tavoiteltua tasoa.

5.2 KADUN RAKENTAMISEN VAATIMA TILA (KATULUISKAT)

Katusuunnitelmassa on esitetty paitsi katualueen raja, myös kadun rakentamisen vaatima tila, joka on paikoin varsinaista katualuetta merkittävästi leveämpi. AVIARE:n tekemän suunnitelmien vertailun perusteella ratikan kaavamuutosehdotuksen kaavaraja noudattaa paikoin katusuunnitelman katualueen rajaa, paikoin katusuunnitelman kadun rakentamisen vaatimaa rajaa ja paikoin poikkeaa näistä kummastakin.
Katusuunnitelmassa kadun rakentamisen edellyttämä tila perustuu katu luiskiin, jossa katu on rakennettu joko pengertämällä tai maata/kalliota leikkaamalla siten, että luiskaus alkaa suunnitelmiin merkityn varsinaisen katualueen reunasta tai hieman sen ulkopuolelta.

Vantaan ratikan (Tiina Hulkko 21.6.2023) lähettämän sähköpostin mukaan kadun rakentamisen edellyttämän tilan on kuuluttava ratikan kaava-alueeseen ja sisällyttävä katualueeseen ja luovutettava kaupungille. Ratkaisu on kuitenkin ristiriidassa nykyisten rakennusten ja piha-alueiden maankäytön sekä vahvistuneiden tai tekeillä olevien asemakaavojen kanssa. Rakentamisen edellyttämä alue ulottuu monissa kohdissa näiden asemakaavojen kortteleiden sisään, jopa rakennusalueen sisään tai käytössä olevien alueiden päälle. Katualueeksi muuttaminen ja alueluovutus ei siksi ole mahdollista nyt puheena olevassa kaavaehdotuksessa ja katusuunnitelmassa esitetyssä laajuudessaan.

Osa Aviapoliksen keskustan kortteleiden asemakaavoista on tulossa lainvoimaisiksi hyvin samanaikaisesti ratikan asemakaavan ja katusuunnitelman kanssa. Kortteleita toteutetaan joko jo ennen ratikan katujen rakentamista tai samanaikaisesti sen ratikan rakennustöiden kanssa.

AVIARE:n näkemyksen mukaan nyt puheena olevana ratikan asemakaavamuutokseen tulee sisältyä ja katualueeksi muuttaa vain ne alueet, jotka lopputilanteessa ovat liikennöitäviä katualueita. Asemakaavoihin ei sisälly väliaikaisia järjestelyjä, ne koskevat vain valmista pitkäaikaista tulosta. Kadun rakentamisen edellyttämien, varsinaisia katualuetta leveämpien luiskien ja reuna-alueiden osalta ratkaisut on yhteensovitettava yhdessä kortteleiden maanomistajien kanssa. Menettelystä on sovittava alustavasti ratikan asemakaavamuutoksen yhteydessä laadittavassa kaupungin ja maanomistajan välisessä esisopimuksessa ja täsmällisesti myöhemmin toteutusjärjestyksestä riippuen joko kadun tai kortteleiden toteutussuunnittelun yhteydessä.

Mikäli katu rakennetaan ennen kortteleiden toteutusta, voi kadun rakentaminen ulottua katualuetta leveämmälle alueelle korttelirakenteen sisään edellyttäen, että siitä on maanomistajan kanssa erikseen sovittu. Toteutuksen osalta on sovittava, miten pitkälle kadun rakenteet korttelin puolelle ulottuvat, millaisia rakenteet ovat sekä erilaisista vastuista rakenteisiin liittyen. Tämä ei kuitenkaan edellytä maanomistajien nykyisin hallitsemien alueiden muuttamista katualueeksi. Kadun rakenteet eivät saa kohtuuttomasti haitata tulevien kortteleiden toteutusta tai tehdä rakentamisesta merkittävästi kalliimpaa tai teknisesti vaikeampaa. Tarvittaessa katurakenne tulee toteuttaa muutoin kuin luiskaamalla. Lisäksi kadun rakentaminen on tarvittaessa vaiheistettava esim, toteuttamalla kevyenliikenteen väylät myöhäisemmässä vaiheessa samanaikaisesti kortteleiden toteutuksen kanssa.

5.3 RISTIRIIDAT JA MUUTOSTARPEET AVIARE:N OMISTAMIEN KIINTEISTÖJEN OSALTA

AI Kaavamuutosehdotuksen kaavarajd ja Tietotien katusuunnitelma (liite 1, sivu 2)
Kaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava etelämmäksi Tietotien ja llmailutien risteykseen. Tietotien pohjoispäässä ja Teletiellä asemakaavamuutosehdotusta ja katusuunnitelmaehdotuksia on muutettava siten, ettei puheena oleva asemakaavamuutosehdotus lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua. Lisäksi päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut kannattaa tehdä kokonaisuutena myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

A2 Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus Koy Vantaan Kolmioparkin maanvuokrasopimusalueella (liite 1, sivu 4)
Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualueen raja ovat liian lähellä Koy Vantaan Kolmioparkin rakennusta. Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja on ristiriidassa Aviapoliksen keskustan kaavarajan ja korttelirajan 53414 kanssa.

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualueen raja on korjattava siirtämällä se 1.5 m etäisyydelle pysäköintilaitoksen ulkoseinästä, jolloin rakennuksen perustukset ja salaojat mahtuvat Kolmioparkin tontin alueelle, pysäköintilaitoksen rakenteiden huoltaminen ja korjaaminen on mahdollista oman tontin alueelta ja katualueen raja on riittävän etäällä rakennuksesta, jotta riski julkisivun vaurioitumisesta katualueen ylläpidon yhteydessä vähenee. Rajamuutokselle ei ole estettä, sillä ajokaistojen ja rakennuksen seinän välissä on viheraluetta.

A3 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja korttelissa 52414 (liite 1, sivu 7)
Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan mukaisesta korttelin 52414 korttelirajasta. Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ulottuu korttelin rakennusalueen sisään. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja on ristiriidassa myös Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotuksen mukaisen katualueen rajan kanssa ja on katusuunnitelmassa osoitettua varsinaista katualuetta leveämpi.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja on korjattava siirtämällä sitä idemmäksi Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan 52414 mukaiseksi.

A4 Aviapoliksen keskustan kaavasta poikkeavat Avia bulevardin katusuunnitelman reunaviheralueet (liite 1, sivu 7)
Aviabulevardin katusuunnitelmassa on esitetty kadun reunaan reunaviheralue Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelin 52414 ja kadun liikennöityjen alueiden välille. Ratkaisu poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavassa esitetystä Aviabulevardin kaupunkimaisesta tavoitetilasta. Lisäksi reunaviheralue poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta ja ulottuu korttelin 52414 puolelle.

Katusuunnitelmaa on muutettava vastaamaan Aviapoliksen keskustan asemakaavaa ja reunaviheralue poistettava

A5 Aviabulevardi, kadun rakentamisen edellyttämä tila (katuluiska) (Liite 1, sivu 7)
Aviabulevardin katusuunnitelmaan ja osin ratikan asemakaavamuutosehdotuksen alueeseen sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä tila ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 52414 (korttelin rakennusalueen sisäpuolelle). Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti Ikn kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52414 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen raitiotien toteutusta.

A6 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Aviabulevardin ja Drakeninkujan risteyksessä (Liite 1, sivu 8)
Drakeninkujan ja Aviabulevardin liittymässä ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa katualueeksi varattu alue on tarpeettoman leveä. Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alueen raja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajoista sekä Aviabulevardin katusuunnitelman katualueen reunasta. Katualue ulottuu liian leveänä kortteleiden 52416 ja 52417 puolelle niiden rakennusalueen sisään tai aivan kiinni rakennusalueen rajaan, ja todennäköisesti estää kortteleiden massoittelun Aviapoliksen keskustan asemakaavan rakennusalan mukaisena.

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

A7 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus korttelin 52417 länsireunalla (liite 1, sivu 9)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Aviabulevardin katusuunnitelman alue ovat liian leveitä ja ulottuvat Aviapoliksen keskustan kaavan korttelin 52417 rakennusalueen sisään sekä säilytettävän kallioalueen päälle. Poikkeama on merkittävä suhteessa Aviapoliksen keskustan kaavaan. Ilmeisesti poikkeama aiheutuu kallion päälle tällä hetkellä sijoitetun Aviapolis-mainostekstin ottamisesta katualueeksi. Aviapolis-tekstin säilyttämisestä alueen tulevan toteutuksen yhteydessä ei ole keskusteltu. Teksti voidaan tarvittaessa asemoida uudelleen.

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti Il :n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52417 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen raitiotien toteutusta.

A8 Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus kortteleiden 52415 ja 52416 länsireunalla (Liite 1, sivu 10)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty katualue on liian leveä ja poikkeaa Aviapoliksen keskustan asemakaavasta sekä ratikan asemakaavamuutosehdotuksesta. Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä Koy Aviatontti ll:n kortteleista 52415 ja 52416 katualueeksi liitettävään alueeseen.

Katuluiska ulottuu kortteleiden rakennusalojen sisään. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi kortteleiden 52415 ja 52146 asemakaavojen muutosehdotusten vahvistamista Aviapoliksen keskustan kaavan massoittelun ja rakennusalojen mukaisena.

5.4 RISTIRIIDAT JA MUUTOSTARPEET FINAVIA OYJ:N OMISTAMIEN KIINTEISTÖJEN OSALTA

F1 Asemakaavamuutosehdotus ja Tietotien katusuunnitelmaehdotus, liittymäkielto Tietotiellä (Liite 1, sivu 2)

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa Tietotien päähän on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Poistuva liittymä estää tontilla tällä hetkellä sijaitsevan pysäköintialueen käytön, koska alueelle ei ole muuta liittymää. Mikäli liittymäkielto säilytetään asemakaavamuutosehdotuksessa, on raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvän kustannuksellaan rakennettava korvaava ajoneuvoliittymä ja

ajoyhteys tontille.

Katusuunnitelmia on korjattava vastaamaan liittymäratkaisua.

F2 Asemakaavamuutosehdotuksen kaava raja ja Ilmailutien katusuunnitelmaehdotus (Liite 1, sivu 2)

Ilmailutiellä asemakaavamuutosehdotus ja Ilmailutien katusuunnitelma katualueineen ovat liian leveitä. Ratkaisu vaikeuttaa Ilmailutien pohjoispuolella sijaitsevan Finavian alueen maankäyttöä.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-aluetta ja Ilmailutien katusuunnitelman katualuetta tulee pienentää sijoittamalla sähköasema katualueen keskeltä muualle, mieluiten ELY:n omistamalle alueelle tai esimerkiksi Tulotien varteen. Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma kavennetaan olemassa olevan katualueen levyiseksi ja myös pyörätie siirretään ajokaistojen viereen.

F3 Olemassa olevat putket, johdot ja kaapelit sekä niiden siirrot (Liite 1, sivut 1 ja 2)
Tietotiellä, Ilmailutiellä, Ilmakehällä, Turbiinitiellä, Ilmailuaukiolla/Aviabulevardilla Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen ja sen mukaisten katusuunnitelmien alueella on paljon Helsinki-Vantaan lentoasemalle elintärkeää tekniikka. Raitiotien ja katujen rakentamisen yhteydessä tehtävät erilaiset johto- ja putkisiirrot eivät saa aiheuttaa häiriöitä lentoasemaa palvelevan tekniikan toiminalle.

Raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvä tekee johto - ja putkisiirrot kustannuksellaan. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla, ja mikäli johtoja tai kaapeleita siirretään katualueen ulkopuolelle, uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä (maanvuokrasopimukset, asemakaavat, asemakaavaehdotukset ja asemakaavaluonnokset).

F4 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Tietotien katusuunnitelmaehdotus (Liite 1, sivu 2)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Tietotien katusuunnitelman mukainen katualue Tietotien länsireunassa näyttävät ulottuvan Finavian ja kolmannen tahon välillä voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajan ja katusuunnitelman katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi siten, että ne noudattavat pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa ja mm. maanvuokra-aluetta rajaavat aidat jäävät katualueen ulkopuolelle.

F5 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus kadun pohjoispäässä (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman mukainen katualue kadun rakentamisen edellyttämän luiskan osalta ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettava alue on rajattava mahdollisimman pieneksi, katuluiskasta sekä kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisen korttelin toimintaan on sovittava Finavian kanssa.

F6 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue Turbiinikujan kohdalla (Liite 1, sivu 3)

Turbiinikujan kohdalla asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Turbiinitien katualue

ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettavan alueen leveys on rajattava mahdollisimman pieneksi. Ratkaisuissa on otettava huomioon myös Turbiinikuja ja Turbiinitien liittymän näkemäesteet.

F7 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavanmuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Turbiinitien katualue kadun länsireunassa ulottuvat Finavian ja kolmannen tahon välisen voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajan ja katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi, siten että ne noudattavat voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8 Asemakaavamuutosehdotuksen liittymäkielto Turbiinitiellä (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavamuutosehdotuksen Turbiinitielle on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Alueella on Finavian ja kolmannen tahon (Finnair Oyj) välinen voimassa oleva pitkäaikainen maanvuokrasopimus. Liittymäkiellosta ja maanvuokrasopimusalueen ajoyhteyksien ratkaisemisesta on neuvoteltava Finnair Oyj:n kanssa ennen asemakaavamuutosehdotuksen ja katusuunnitelman vahvistamista ja samalla tehtävä tarvittavat muutokset maanvuokrasopimukseen. Tarvittaessa asemakaavamuutosehdotusta ja katusuunnitelmaa on muutettava.

F9 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat liiaksi itään. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F1O Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla Väyläviraston alueella (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat Väyläviraston omistaman alueen pohjoisosaan. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F11 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue, vaikutus Finavian alueiden tulevaan maankäyttöön (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alueen ja Turbiinitien katualueen vieressä on useita Finavian alueita, joiden osalta on turvattava niiden myöhempi maankäyttö maksimoimalla kortteleiden alue. Asemakaavamuutosehdotus ja Turbiinitien katualue ulottuvat liian syvälle Finavian alueelle. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien luovutettavan katualueen rajat on minimoitava/ kavennettava vastaamaan nykyistä toteutettua Turbiinitien katua, jotta ne eivät estä alueen tulevaa maankäyttöä.

F12 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus Kolmiokorttelin kohdalla (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualue ovat tarpeettoman leveitä Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 suunnitellun

toimistokorttelin pohjoisosassa. Toimistokorttelin ja kadun liikennöitävien kaistojen väliin on merkitty kapea katuvihreän alue, jota varten olisi luovutettava pieni osa Finavian Kolmiokorttelin alueesta. Aviapoliksen keskustan kaavan tavoitteisiin ei kuitenkaan kuulu ko. tyyppinen viherratkaisu kaupunkikuvallisesti keskeisen toimistokorttelin julkisivun vieressä. Katusuunnitelman katualuetta ja asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava kapeammiksi. Turbiinitien liikennöitävien (kevyen liikenteen) ajokaistojen ja tulevan toimistorakennuksen välisen alueen mahdollisesta luovutuksesta ja liittämisestä katualueeksi voidaan sopia myöhemmin Kolmiokorttelin (K52414) asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä ja samalla ratkaistaan maasuikaleen kaupunkikuvallinen toteutus.

Mikäli Turbiinitien pohjoisosan kadun rakenteisiin on tehtävä muutoksia ennen Kolmiokorttelin kaavaehdotuksen vahvistumista, voidaan katuluiskien ulottamisesta korttelin 524141 alueelle sopia erillisellä sopimuksella Finavian ja kaupungin kesken, tarvittaessa tästä voidaan tehdä maininta jo Turbiinitien luovutussopimukseen (Ojitussopimus).

F13 Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus, katualue ja kadun rakentamisen edellyttämä alue Ilmailuaukion kohdalla (Liite 1, sivu 5)

Aviabulevardin (Ilmailuaukion) katusuunnitelmaan sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä alue ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 rakennusalueen sisäpuolelle. Aviabulevardin rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi kuitenkaan sisältyä katualueeseen ja Finavian kaupungille luovuttamaan alueeseen.

Kadun rakentamisen edellyttämistä korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen laaditaan erillinen esisopimus Finavian ja kaupungin välille. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

F14 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Ilmailuaukion (Aviabulevardin) ja Mekaanikontien kulmaus (Liite 1, sivu 5)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta Ilmailuaukion (Aviabulevardi) ja Mekaanikontien kulmauksessa.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ulottuu liian leveänä toimistokortteliin K53414sen rakennusalueen sisäpuolelle. Asemakaavanmuutosehdotus estää Aviapoliksen keskustan kaavassa kortteliin suunnitellun maankäytön eteläisen rakennusalueen osan ja viheralueen osalta.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

F15 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Mekaanikontiellä (Liite 1, sivu 6)

Asemakaavamuutosehdotuksessa on varattu tarpeettoman laaja liittymäalue Mekaanikontielle. Virheellinen mitoitus perustuu tarkistamattomiin suunnitelmiin uuden Ilmailumuseon haalausreitin tilantarpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan KTY-korttelin 53414 ja VL-alueen rajoista. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan mukaiseksi, jotta Ratikka kaava ei

estä KTY-korttelin suunniteltua maankäyttöä.

F16 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja, Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus, katualueen raja Mekaanikontiellä (Liite 1, sivu 6)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Mekaanikontien haalausreitin katualue ovat tarpeettoman leveitä uuden Ilmailumuseon täsmentämään haalausreitin todelliseen tilantarpeeseen nähden. Aviapoliksen keskustan kaavassa on esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävän leveä yhteys. Asemakaavamuutosehdotusta ja Aviabulevardin katusuunnitelmaa Mekaniikontien kohdalla on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan rajauksen mukaisiksi.

5.5 RISTIRIIDAT KADUN JA KAUPUNKITILAN LAADULLISISSA RATKAISUISSA

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa ja katusuunnitelmaehdotuksissa on ristiriitoja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen ja sen yhteydessä laaditun viitesuunnitelman sekä kaupungin hyväksyminen Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden laadullisten tavoitteiden kanssa.

Vantaan kaupungin laatimissa Kiehtovakaupunki / Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa Aviapoliksen keskustan teemana on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä.

Suunnitteluperiaatteissa on mm. seuraavia kirjauksia:

- Elävä kaupunki: Monipuoliset palvelut. Luodaan edellytykset yhteisöllisyydelle ja kaupunkikulttuurille. Tehdään jalankulkuympäristöstä kaupunkielämän ydin. Pidetään huolta luonnosta.
- Tulevaisuuden lentokenttäkaupungista tehdään kaupunkimainen ja monipuolinen. Kullekin osa-alueelle luodaan omanlaisensa ilme ja tunnelma.
    - Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.
    - Korttelin kaupunkikuvallisesti merkittävä kohta tulee toteuttaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja ympäristörakentamisen keinoin.
- Taiteella ja valaistuksella korostetaan keskeisiä paikkoja ja kohennetaan ympäristön laatua ja tehdään siitä viihtyisämpi.
- Säilytetään mahdollisimman paljon metsää, puita, kallioita ym. Huomioidaan neljä vuodenaikaa ja luonnon rauhoittava vaikutus. Luodaan uutta kaupunkivihreää.

Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa on mm. seuraavia laadullisia kaavamääräyksiä, joita AVIARE mielestä tulee soveltaa myös katurakentamisessa:

- Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.
- Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.
- Noin 20 metrin välein tulee rakennusten julkisivun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.
- 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.

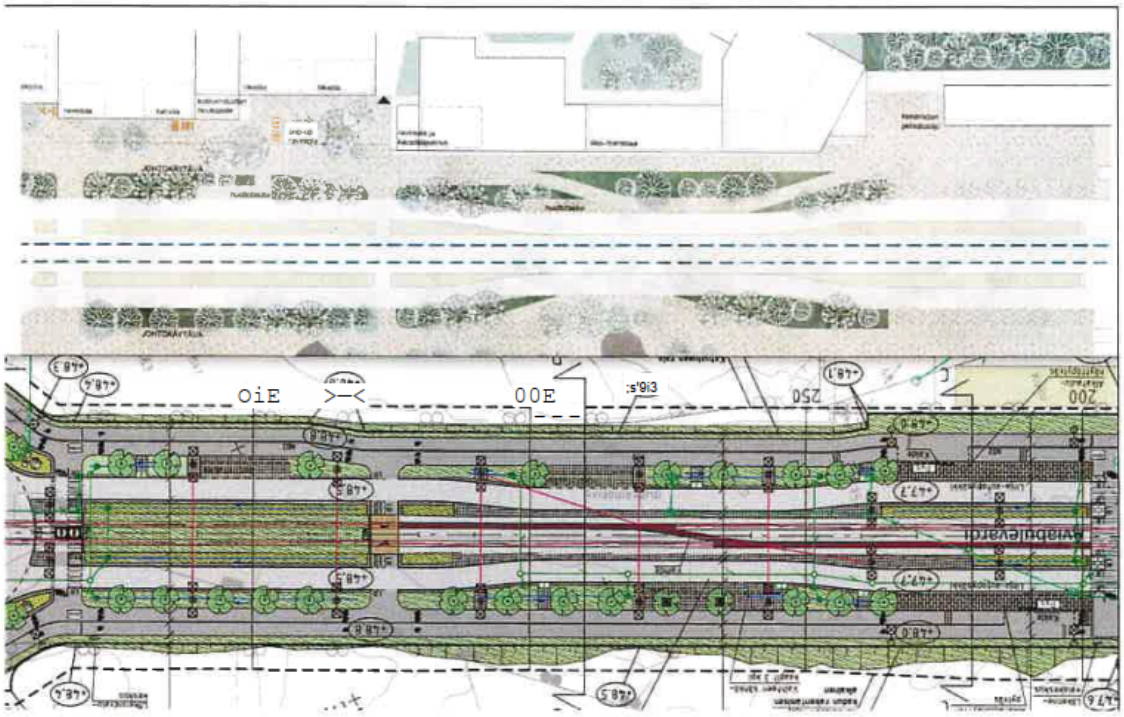
Aviabulevardi välillä Karhumäentie- Tikkurilantie (katusuunnitelma nro 58677-2)

Aviabulevardi kokonaisuudessaan koostuu useasta erityyppisestä osuudesta, minkä vuoksi bulevardimaisten, yhtenäisten suorien puurivien istuttaminen koko kadun matkalle on hankalaa. Kadulle kuitenkin tavoitellaan korkeatasoista ilmettä ja omanlaistaan identiteettiä. Sen vuoksi Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen yhteydessä Aviabulevardille Aviakujan ja Karhumäentien väliselle osuudelle on ehdotettu lajistoltaan monimuotoisia ja vapaasti ryhmiteltyjä katupuuistutuksia alueen metsäteeman mukaisesti (jo mm. Aviapolis Core Viitesuunnitelma 2019 sekä viitesuunnitelmassa osana vuoden 2023 Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnosta). Alueella pyritään säilyttämään alkuperäisiä luonnonelementtejä, kuten mäntyvaltaista puustoa, avokalliota ja siirtolohkareita. Alueen yhtenäisyyden kannalta on ollut tavoitteena, että mäntyjä sekä muuta metsälajistoa ja luonnonkiviä (sekä sellaisinaan että kiveyksissä) käytetään myös rakennettavissa julkisissa ulkotiloissa. Korkeatasoisilla kävelypainotteisilla katuosuuksilla tulisi myös suosia (luonnon)kivettyjä alueita asfaltin sijaan.

Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen viitesuunnitelman ajatuksena on ollut liitetilojen edustalla leventää jalankulkualuetta /oleskelutilaa jatkamalla kivettyä aluetta katualueelta korttelin tonttien puolelle rakennusten seinälinjaan saakka. Ratkaisu on perustunut kivettyyn pinnoitteiseen. Yhteensovitus kadun ja kortteleiden alueiden osalta on ollut tavoitteena tehdä siten, että ainakin paikoin liiketilojen yhteen niiden ulkopuolelle jää tilaa sijoittaa oleskelualueita, tilaa kahviloiden/liiketilojen/yhteistilojen terasseille, myyntitelineille, pop up- toimintaa, kausi-istutuksille tai muille katutilaa elävöittäville ratkaisuille.

Aviabulevardi ei ole alueen pääpyöräreitti. Nopean pyöräilyn reitti on osoitettu Turbiinitielle. Katusuunnitelmaehdotuksessa Avia bulevardille esitetty suora asfalttipäällysteinen pyörätie lisää pyöräilynopeutta. Avia-aukion ja joukkoliikenneterminaalin kohdalla, Aviabulevardin kivijalkakerroksen liiketilojen, Ilmailumuseon ja lukion edustalla nopea pyöräily tuottaa turvallisuusriskin alueella hitaammin liikkuville jalankulkijoille. Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksen viitesuunnitelmassa Aviabulevardin pyörätie oli esitetty välillä Aviakuja-Karhumäentie hieman mutkittelevana, jolloin ajonopeudet hidastuivat ja ratkaisu myös erottaa pyöräilyn selkeämmin jalankulusta ja liiketilojen edustan oleskelusta.

Nyt käsillä oleva asemakaavamuutosehdotus ei ota kantaa julkisten aukioiden eikä katualueiden laatutasoon. Katusuunnitelmaehdotuksissa ei myöskään ole esitetty mielestämme ratkaisuja, joista välittyisi Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden ja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen tavoitteet korkean laatutason, mielenkiintoisen jalankulkuympäristön sekä monipuolisen metsämäisen luonnon osalta.



Kuva 1. *AVIARE mielestä Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus välillä Aviakuja-Karhumäentie (alempi kuva) ei laadullisesti vastaa Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen yhteydessä laadittua kaupunkikuvallista eikä kaupunkitilallista ehdotusta. Katuvihreän osuus on selvästi vähempi ja yksipuolisempi, mm. havupuut puuttuvat. Ratkaisussa ei ole otettu huomioon liiketiloja ja tavoitetta kaupunkimaisiin aukioihin ja oleskelualueisiin.*

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotuksen muutoksiksi:

- Lisätään havupuiden (erit. mäntyjen) osuutta katupuuistutuksissa (nykyisissä suunnitelmissa on esitetty vain 2 kpl havupuita tälle osuudelle). Käytetään useampaa eri puulajia (esim, metsäteemaan sopivia mäntyä, pihlajaa, rauduskoivua, tammea).
- Etenkin Aviakujan ja Karhumäenportin välisellä osuudella lisätään katupuiden määrää ryhmittelemällä niitä 2-3 kpl ryhmiin tasavälisen istutuksen sijaan.
- Aviakujan kiertoliittymässä useampi kuin yksi puu per istutettava alue. Suositeltava puulaji mänty (kuten tälläkin hetkellä jo on, suunnitelmassa sen sijaan esitetty vain yksi lehtipuu per istutettava alue).
- Tikkuri läntien ja Karhumäentien välisellä osuudella asfaltoidut kävely- ja pyöräilyväylät toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten liiketilojen, lukion ja Ilmailumuseon edustalla, Avia-aukion reunassa ja I Imai lua ukiolla .
- Kivetyillä kävelyosuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatutasoon (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta).
- Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue).

- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin ja julkisten rakennusten kohtiin, kuten esimerkiksi Avia-aukion ja joukkoliikenneterminaalin alueet, Ilmailuaukio ja Ilmailumuseon alue sekä uuden lukion kohta sekä mahdolliset taideteosten

kohdat.
- Raitiotien kannatinpylväiden design ja sijainnit on myös suunniteltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. Sijoituksen on mahdollistettava katupuut ja ahtaassa kaupunkitilassa sijoituksessa on otettava huomioon myös viereisten kortteleiden ratkaisut.

Aviabulevardi välillä Turbiinitie-Karhumäenportti (katusuunnitelma nro 58677-1)
Aviabulevardin katuaukiotori / Ilmailuaukio

Aviabulevardin katuaukiotori eli Ilmailuaukio on yksi Aviapoliksen keskustan kaupunkielämän keskeisimpiä paikkoja. Aukion alueella sijaitsee raitiotiepysäkki ja aukion reunassa on Kehäradan Aviapoliksen aseman sisäänkäynti. Aukioon rajautuu suuria toimisto- ja hotellikortteleita, joiden kivijalassa on liiketilaa. Lisäksi aukion laidassa ovat Tiiranpuisto ja Aviapolis X-tila, tuleva uusi Ilmailumuseo ja sen eteläpuolella Aviapoliksen 700 oppilaan lukio. Aukio yhdistää toisiinsa Sääskenpuiston, Tiiranpuiston ja Karhumäenkallion viheralueet alueelliseksi viherakseliksi.

Ilmailuaukion ja sen ympäröivien torien ja puistojen jatkosuunnittelun myötä alueesta on kehitettävä paitsi liikenteellisesti toimiva (joukkoliikenne, kävely, pyöräily, rakennusten huolto ja saatto, pelastautuminen), myös kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja vehreä alue, joka mahdollistaa kaupunkielämän levittäytymisen ulkotilaan ja erilaiset tapahtumat. Tämä edellyttää alueen rajapinnan eri kaava-alueiden ja niiden suunnittelun hyvää yhteensovittamista.

AVIARE:n mielestä katusuunnitelmaehdotuksesta eikä raitiotien kaavaselostuksesta käy ilmi, miten katusuunnitelmassa esitetty kokonaisuus liittyy muuhun ympäristöön. Suunnitelmista ei myöskään käy ilmi alueelle tavoiteltu korkea laatutaso tai mielenkiintoinen jalankulkuympäristö. Katusuunnitelmissa Aviapoliksen aukion pintamateriaaliksi on esitetty harmaa luonnonkivi, mutta ei muita värejä, poikkeavia kivikokoja tai mielenkiintoista kiviladontaa. Myöskään aukion valaistuksen, kalusteiden ja varusteiden tai istutusten osalta ei ole esitetty viitesuunnitelmia, joista laatutasotavoite kävisi ilmi. AVIARE:n huolena on, että näiden tavoitteiden puutuessa suunnitelmista niihin ei myöskään ole taloudellisesti varauduttu eivät ne ole ohjeena jatkosuunnittelulle.

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotuksen muutoksiksi:

- AVIARE ehdottaa, että katusuunnitelmaa kehitetään vielä jatkosuunnittelussa laadullisesti korkeatasoisemmaksi ja sovitetaan se muuhun ympäristöön. Koska ratkaisun kustannukset ovat oletettavasti katusuunnitelmaehdotuksissa esitettyä kalliimmat, tulee näihin varautua Vantaan ratikan ja katurakentamisen budjeteissa.
- Myös Ilmailuaukion länsireunalla pyöräilyväylät toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten toimistojen sisäänkäyntien ja niiden kivijalan liiketilojen kohdalla.
- Kivetyillä osuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatutasoon (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta).
- Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue).
- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin sekä mahdolliset taideteosten kohdat.
- Raitiotien kannatinpylväiden sekä katusuunitelmassa esitettyjen pyörä katosten ja muiden aukion kalusteiden design on myös suunniteltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. Sijoituksen on mahdollistettava katupuut ja ahtaassa kaupunkitilassa sijoituksessa on

otettava huomioon myös viereisten kortteleiden ratkaisut.

Aviabulevardi välillä Turbiinitie-Karhumäen portti (katusuunnitelma nro 58677-1) ja Karhumäentie välillä Turbiinitie-Aviabulevardi (katusuunnitelma nro 58681-1)

Kolmiokorttelin (K53414/KTY) pohjoiskärki on Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa osoitettu kaupunkikuvallisesti tärkeäksi kohdaksi. Tämä asettaa laatuvaatimuksia myös Kolmiokorttelin pohjoisimman toimistorakennusmassan edessä olevaan Turbiinitien-Karhumäentien-Aviabulevardin katualueen kaupunkikuvalliseen toteutukseen ja myöhemmin alueen hoitoon.

AVIARE mielestä katujen risteykseen jäävä kolmiomainen maa-alue soveltuisi mainiosti mm. julkisen taideteoksen sijoituspaikaksi. AVIARE esittää uudelleen tarkasteltavaksi, täyttävätkö raitiotien katusuunnitelmassa alueelle osoitettu hulevesien viivytysalue sekä toimistokorttelin viereiset asfaltoitu jalkakäytävä ja pyörätie ja katualueenreunan nurmialueet korkeatasoisen kaupunkikuvan vaatimukset.

Erityisesti toimistokiinteistöihin liittyvien katualueen reunavyöhykkeiden ratkaisuja ja jalkakäytävien pintamateriaalivaihtoehtoja tulee voida tarkastella vielä uudelleen ja mahdollisesti vasta myöhemmin toimistojen rakentamisen yhteydessä, jotta kokonaisuudesta tulee kaupunkikuvallisesti yhtenäinen ja korkeatasoinen.

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotusten muutoksiksi:

- AVIARE ehdottaa, että katusuunnitelmaa kehitetään vielä jatkosuunnittelussa laadullisesti korkeatasoisemmaksi ja sovitetaan se muuhun ympäristöön. Koska ratkaisun kustannukset ovat oletettavasti katusuunnitelmaehdotuksissa esitettyä kalliimmat, tulee näihin varautua Vantaan ratikan ja katurakentamisen budjeteissa.
- Toimistokorttelin alueella jalkakäytävä ja pyörätie toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten toimistojen sisäänkäyntien ja niiden kivijalan liiketilojen kohdalla.
- Kivetyillä osuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatutasoon (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta). Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue) ja sopia myös Ilmailuaukion ratkaisuihin.
- Hulevesi ja viherratkaisun kaupunkikuvallista toteutusta kehitetään keskeisen paikan edellyttämälle tasolle ja alueelle tutkitaan taideteoksen sijoitusta.
- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin sekä mahdolliset taideteosten kohdat.

6. LOPUKSI

AVIARE kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja edelleen lentoasemalle ja näkee sen tukevan alueen nopeaa kehittymistä ja menestystä jatkossa.

Raitiotien, katujen, Aviapoliksen ja lentoaseman ydinalueen kortteleiden jatkosuunnittelu, rakentaminen sekä yhteensovitus tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä raitiotiehankkeen, Vantaan kaupungin, alueen maanomistajien, pitkäaikaisten maanvuokralaisten ja Aviapoliksen rakennuttajien kanssa. Osallistumme mielellämme tähän yhteistyöhön ja sitoutamme kumppanimme siihen.

Asemakaavamuutosehdotuksen laatimisessa ei nyt ole riittävästi kiinnitetty huomiota alueen olemassa olevan muun maankäytön ja suunnitteilla olevan maankäytön edellytysten turvaamiseen. Yhteensovitus muihin alueisiin ja toimintoihin on jäänyt puutteelliseksi. AVIARE on kutsuttu osallistumaan Vantaan ratikan suunnittelutyöhön vasta keväällä 2022 eikä esittämiämme vakavia huolia ja mielipiteitämme ole tämänkään jälkeen riittävästi kuultu.

Nyt puheena oleva kaavaehdotus on paitsi MRL:n vastainen, se ei myöskään täytä edellä kuvattuja tavoitteita.

Ratikan asemakaavamuutosehdotukset välillä Aviabulevardi-Tietotie ja Teletie-Lentoasema sekä niiden katusuunnitelmat perustuvat yhdessä ratkaisuun, jossa raitiotien päättöterminaali sijoittuu Lentäjäntiellä kadun yläpuolelle korkealle sillalle. Asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja Tietotien katusuunnitelma eivät tee mahdolliseksi raitiotiekiskojen ja kadun ajokaistojen osalta muita vaihtoehtoja. Nykyiseen raitiotien päättöterminaaliratkaisuun sisältyy merkittäviä toiminnallisia ja taloudellisia haittoja ja riskejä AVIARE:lle.

AVIARE edellyttää, että asemakaavamuutosehdotuksen Aviabulevardi-Tietotie kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta eteläinen kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua. Lisäksi päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut kannattaa tehdä kokonaisuutena myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

Vantaan kaupungin tulee Vantaan ratikan asemakaavoissa ja katusuunnitelmissa kunnioittaa maanomistajien kanssa yhteisesti tehtyä Aviapoliksen keskustan maankäytön suunnittelua ja huolehtia siitä, etteivät ratikan asemakaavat ja katusuunnitelmat ole ristiriidassa alueen muun maankäytön ja korttelirajojen kanssa, eivätkä muodosta estettä kortteleiden toiminnalle tai suunniteltujen ratkaisujen toteutukselle. Asemakaavamuutosehdotukseen välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen katusuunnitelmaehdotuksiin on aikataulusyistä jäänyt useita ristiriitoja ja olemme tuoneet nämä muutostarpeet esiin tässä muistutuksessamme. Edellytämme kaavaehdotuksen kaavarajojen sekä katusuunnitelman rajojen korjaamista näiden muutostarpeiden mukaisesti.

Aviapoliksen keskustan asemakaavoitusta, sen katujen ja kortteleiden sekä puistoalueiden sijoitusta, on tehty tiiviin keskustamaisen kaupunkikokonaisuuden kannalta epätarkoituksenmukaisena ja osin maanomistusrajoista välittämättä. Katujen ja kortteleiden toteutus edellyttää maanvaihtoa kaupungin ja maanomistajien kesken. Asemakaavamuutosehdotus on laadittu aikataulusyistä erillisenä koko alueen läpi kulkevana katukaavana ennen kortteleiden asemakaavaehdotusten vahvistamista. Raitiotien toteuttamiseen liittyvien alueluovutusten yhteydessä tulee kuitenkin tarkastella maanomistajien ja kaupungin koko alueen keskinäistä maanvaihtoa kokonaisuutena. AVIARE katsoo, että menettely, jossa yksityistä maata luovutetaan ensin edullisesti raitiotien katualueeksi ja järkevän korttelirakenteen edellyttämää kaupungille tarpeetonta kadun reuna-aluetta ostetaan markkinahintaisesti rakennusoikeuden hinnalla myöhemmin osaksi korttelialuetta, ei noudata maanomistusrajoista riippumattoman yhteisen tarkoituksenmukaisen maankäytön periaatteita.

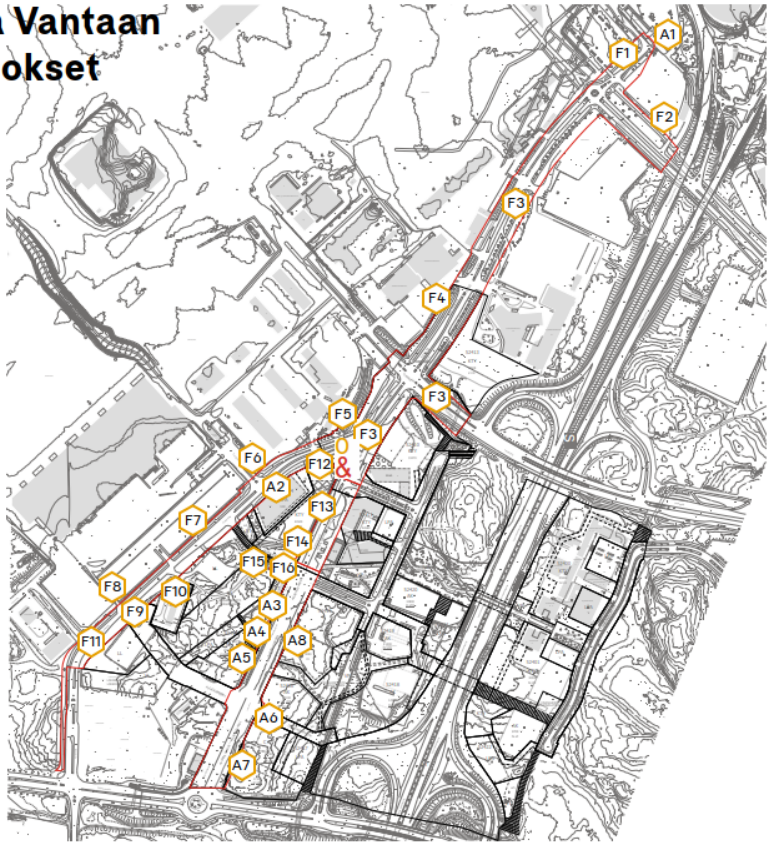
Kaupunkimaisessa korttelirakenteessa asemakaavamuutosehdotukseen voi sisältyä ja katualueeksi voidaan muuttaa vain ne alueet, jotka lopputilanteessa ovat liikennöitäviä katualueita. Asemakaavoihin ei sisälly väliaikaisia järjestelyjä, ne koskevat vain valmista pitkäaikaista tulosta. Kadun rakentamisen edellyttämien, varsinaisia katualuetta leveämpien luiskien ja reuna-alueiden osalta ratkaisut on yhteensovitettava yhdessä kortteleiden maanomistajien kanssa. Menettelystä on sovittava kaupungin ja maanomistajien välisissä esisopimuksissa.

Edellytämme, että kaupunki tekee edellä kuvaamamme muutokset asemakaavamuutosehdotuksen Aviabulevardi-Tietotie pohjoiseen rajan sijaintiin ja muihin kaavarajoihin. Mikäli muutoksia ei tehdä, kaava on mielestämme MRL vastainen. Tässä tilanteessa AVIARE on pakotettu käyttämään lainsuomat keinot oikeusasemansa turvaamiseksi. Lisäksi edellytämme, että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.

Liite 1 Karttaliite, muutostarpeet Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotukseen 002576 ja katusuunnitelmaehdotuksiin

Aviapoliksen keskustan ja Vantaan ratikan asemakaavaluonnokset

Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos ja Vantaan ratikan asemakaavan muutosehdotus sisältävät lukuisia eroavuuksia. Näistä osa poikkeaa asemakaavaprosesseissa sovituista ratkaisuista ja ne vaikeuttavat Aviapoliksen keskustan suunnitelmien toteuttamista.
Osa poikkeamista on pienempiä ja liittyvät ainakin osittain piirtotarkkuuteen.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Nykyinen rakennus

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Ax Kommentoitu alue, Avia Real Estate Oy (sivut 2-9)

Fx Kommentoitu alue, Finavia Oyj (sivut 2-9)

Muutostarpeet A1, F1-4

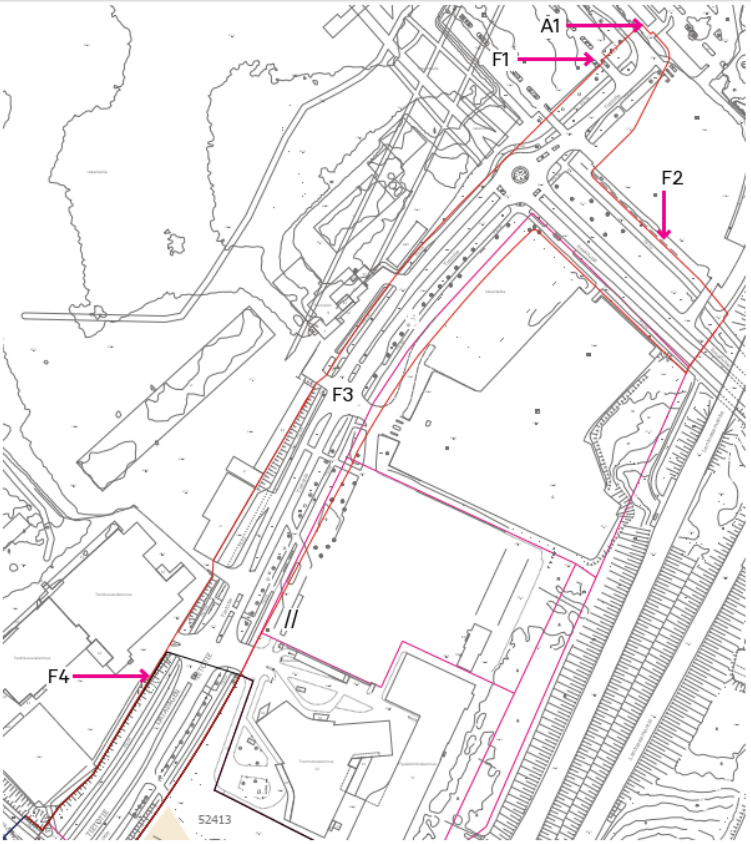
A1: Kaavaraja Tietotien päässä liian laaja

F1: Liitytmäkielto nykyisen liittymän päällä. Liittymäkielto/poistuva nykyinen liittymä estää p-alueen käytön. Hankkeeseen ryhtyvän (raitiotiehanke) pitää rakentaa korvaava ajoyhteys, jos nykyinen liittymä poistetaan

F2: Katualueen ja kaavan leveys. Ilmailutie kohdalla kaava on 16 m liian leveä. Ehdotetaan, että sähköasema siirretään muualle mieluiten ELY maalle tai Tulotien varteen. Kaava-alue kavennetaan olemassa olevan katualueen levyiseksi.

F3: Yleinen koskien koko Tietotietä ja siihen liittyviä katuja. Alueella sijaitsee paljon lentoasemalle elintärkeää tekniikkaa. Kadun muutostyöt ja johtosiirrot eivät saa aiheuttaa häiriötä tekniikan toiminnalle, Rakennushanke (raitiotie) tekee johtosiirrot kustannuksellaan.

F4: Kaavaraja varmistettava voimassa olevan maanvuokrasopimuksen mukaiseksi (esim. aidat oltava kaavan ulkopuolella).



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Nykyisen maanomistuksen rajat

Kuva: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja nykyinen maanomistus

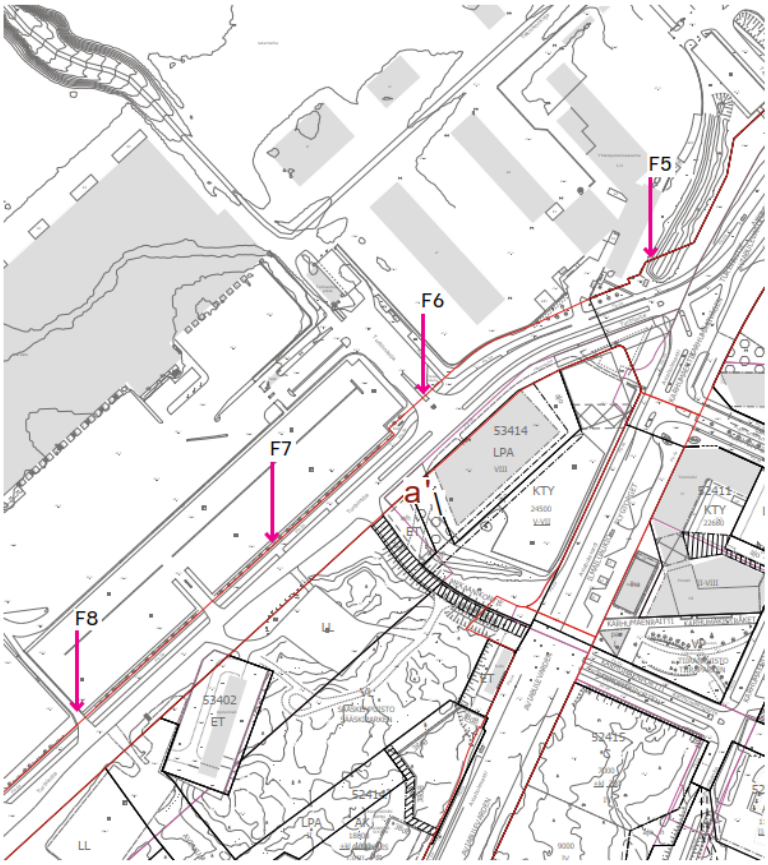
Muutostarpeet F5-8

F5: Ylileveä luiska. Yhteensovitettava, ei luovuteta vielä katualueeksi. Luovutusalue rajattava mahdollisimman pieneksi.
Finaviassa tarkistetaan vielä kesän aikana alueella olevan hulevesialtaan rooli.

F6: Turbiinikuja. Kaava-alue on minimoitava, näkemäesteet on huomiotava. Maa-alueen käytettävyys on varmistettava

F7: Kaavaraja varmistettava vastaamaan voimassaolevaa maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8: Liittymäkielto kaavassa. Kohdassa nykyisin Finairin liittymä. Aluetta koskee maanvuokrasopimus Finavian ja Finnairin kesken. Neuvoteltava ratkaisusta Finnairin kanssa



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Nykyisen maanomistuksen rajat

Kuva: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja nykyinen maanomistus

Muutostarpeet A2, F5, F9-12

Ratikkakaavan rajassa on lukuisia poikkeamia Vantaan kaupungin ja Finavia Oyj:n asemakaavan 002404 muutoksen yhteydessä tehtyyn esisopimukseen nähden.

A2: Kaavan ja katualueen raja ulottuu liian lähelle kolmioparkkia

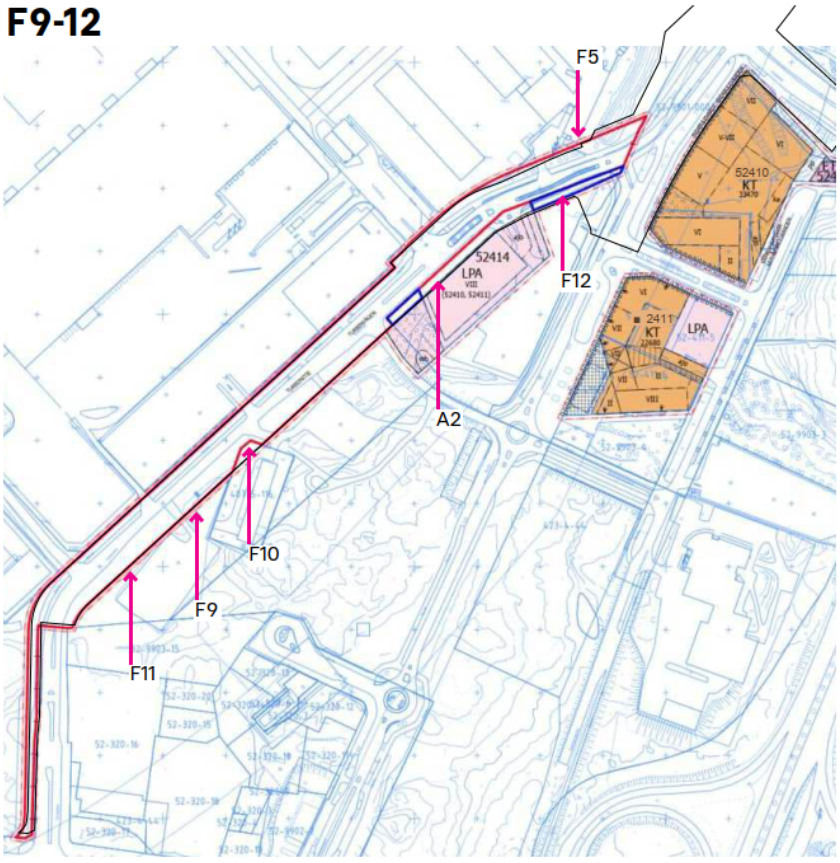
F5: Ylileveä luiska. Yhteensovitettava, ei luovuteta vielä katualueeksi. Luovutusalue rajattava mahdollisimman pieneksi.
Finaviassa tarkistetaan vielä kesän aikana alueella olevan hulevesialtaan rooli.

F9: Turbiinitien kaavan raja itään on ylileveä. Kaavaraja kavennetaan vastaamaan toteutettua katurakennetta

F10: Väyläviraston alue.

F11: Kaikissa kuvan sopimuksen rajoissa mahdollisia poikkeiamia. Rajat tarkistettava.

F12: Poikkeama Turbiinitien sopimuksen kanssa. Järjestelystä sovittava.



Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Kuva: Esisopimus määräalan luovutuksesta ja Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

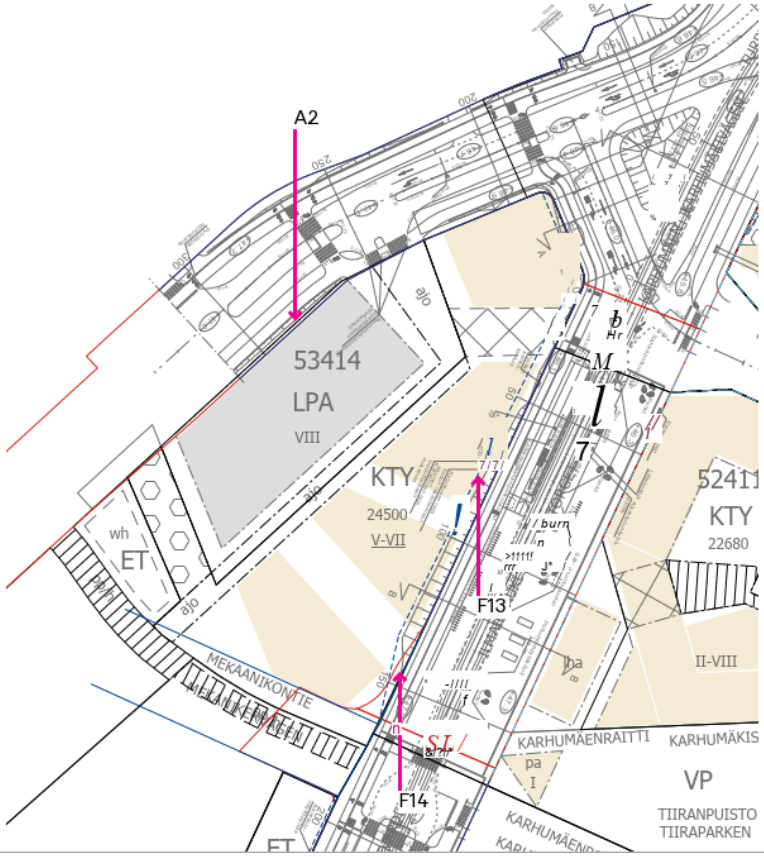
Muutostarpeet A2, F13-14

Niin kutsutun Kolmiokorttelin rakennettavuus vaikeutuu ratikkakaavassa ja katusuunnitelmissa ehdotettujen ratkaisujen myötä.

A2: Kaavan ja katualueen raja ulottuu liian lähelle kolmioparkkia

F13: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualuetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.

F14: Ratikkakaavan raja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajasta Aviabulevardin ja Mekaanikontien kulmauksessa.
Rajaus tulee olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Kadun rakentamiseen vaadittavan alueen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

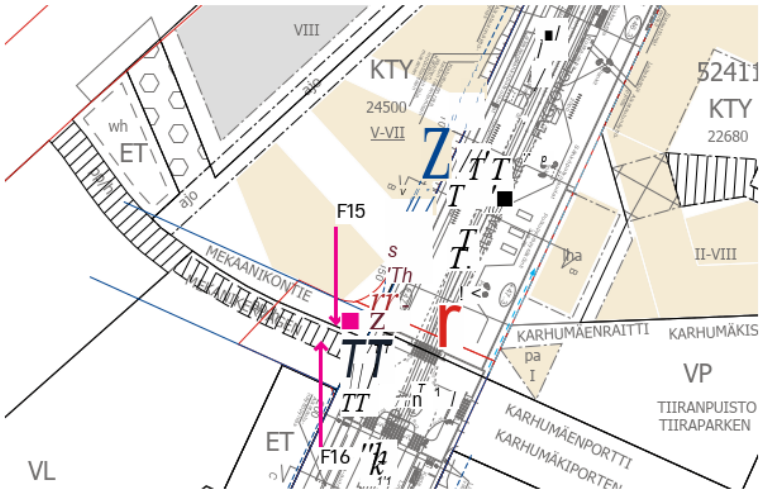
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Muutostarpeet F15-16

Mekaanikontielle on ratikkakaavassa varattu tarpeettoman laaja liittymäalue. Virheellinen mitoitus perustuu vanhoihin tarkistamattomiin suunnitelmiin Ilmailumuseon haalausreitin tilantarpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

F15: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa esitetty KTY-korttelin ja VL- alueen raja, jonka mukaan rajaus tulee toteuttaa. Ratikkakaavassa esitetty rajaus vaikeuttaa merkittävästi korttelin 53414 toteutusta.

F16: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävä yhteys. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen

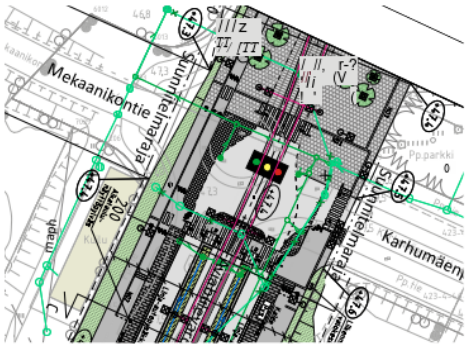


Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus



Kuva 2: Ote ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotuksesta

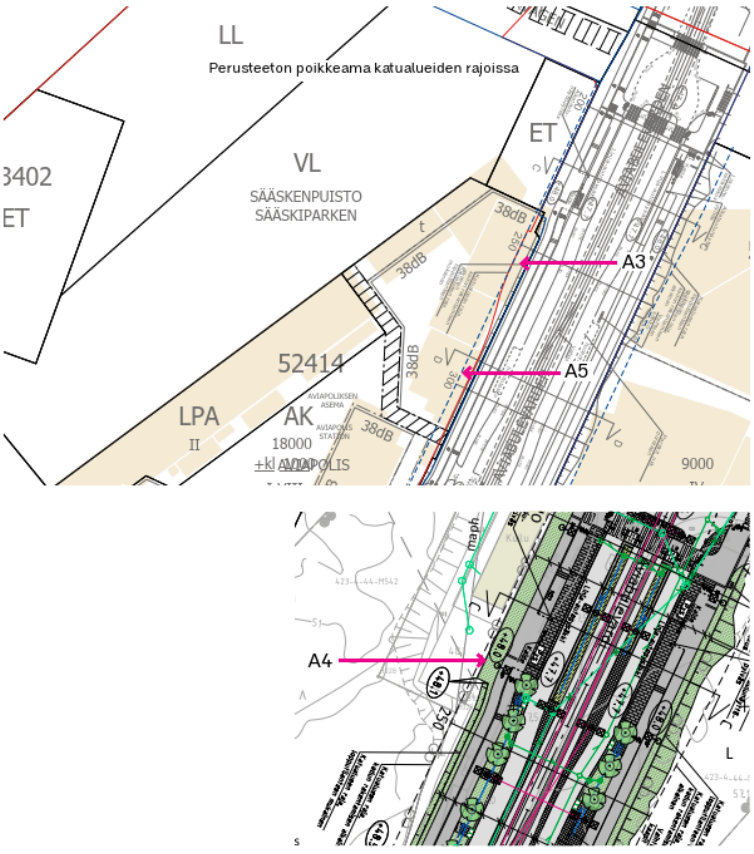
Muutostarpeet A3-5

Korttelin 52414 pohjoisosassa on merkittävä poikkeama Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnokseen nähden. Katusuunnitelmasta ei löydy perustetta korttelin toteuttamista merkittävästi haittaavalle rajaukselle.

A3: Perusteeton poikkeama katualueiden rajoissa. Rajaus tuleee olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen

A4: Ei reunaviheralueita korttelien rajoille tai kehäradan pelastuspaikalle. Katusuunnitelman reunaviheralueet eivät ole Aviabulevardin Tikkurilantien ja Ilmakehän välisen alueen kaupunkimaisen tavoitetilan mukaiset

A5: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualuetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

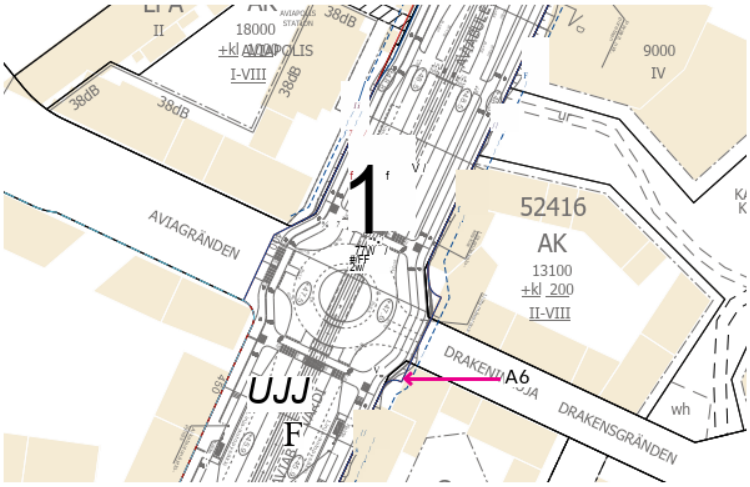
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Kuva 2: Ote ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotuksesta

Muutostarpeet A6

Drakeninkujalle on ratikkakaavassa varattu tarpeettoman laaja liittymäalue. Mitoitus perustuu vanhoihin katusuunnitteluvaiheisiin, jolloin Drakeninkujan luonnetta ja mitoituksellisia tarpeita ei ole vielä tarkasteltu.
Drakeninkuja ei vaadi keskisaarekkeellista liittymää.

F6: Esitetty rajaus vaikeuttaa korttelien 52416 ja 52417 toteutusta. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

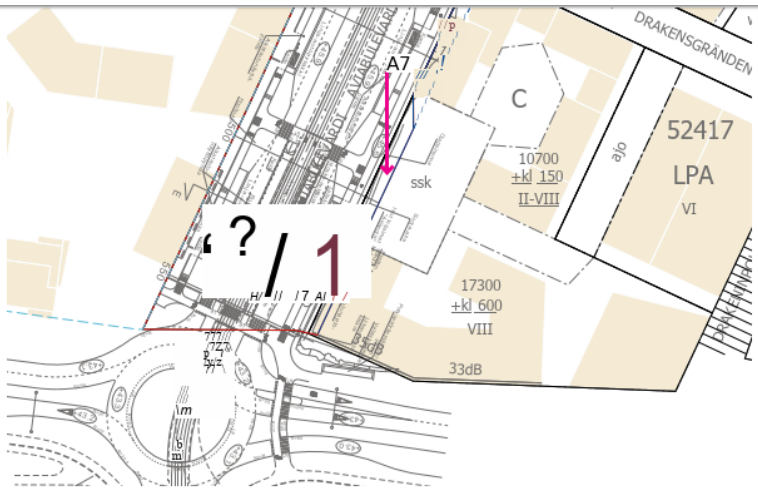
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Kuva 2: Drakeninkujan liikenteellinen periaate ja tilantarve Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen viitesuunnitelmassa

Muutostarpeet A7

Aviabulevardin katualueen rajauksessa on merkittävä poikkeus suhteessa Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnokseen. Korttelialueen leikkaukselle ei löydy perusteita katusuunnitelmaehdotuksesta. Kalliolla oleva Aviapolis- teksti ja vanha verkkoaita on ilmeisesti otettu katualueeseen mukaan.

A7: Katualueen perusteeton laajennus. Mahdollisesti tarvittava suoja-aita kallioleikkauksen reunalla ja Aviapolis- teksti voidaan säilyttää ja tarvittaessa asemoida uudelleen korttelin 52417 alueella. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Verkkoaita

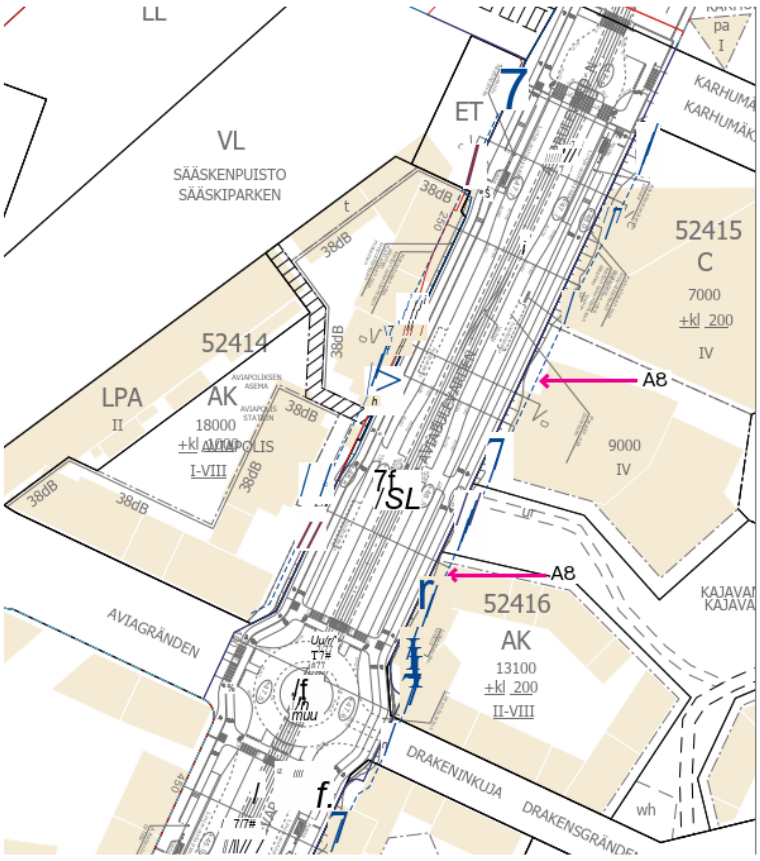
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Kuva 2: Aviapolis- kyltti ja verkkoaita (maps.google.fi)

Muutostarpeet A8

Korttelieiden 52415 ja 52146 rakennettavuus vaikeutuu ratikkakaavassa ja katusuunnitelmissa ehdotettujen ratkaisujen myötä.

A8: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualuetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Kadun rakentamiseen vaadittavan alueen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Vastine:
Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro *002644 Vantaan ratikka: Tietotie*. Näin ollen Lentoaseman pään suunnitelmaratkaisut jäävät vireillä olevien kaavamuutoksien nro *002644* ja *002462 Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie* yhteyksissä ratkaistaviksi.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu AVIARE:n ja Finavian kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa (tytäryhtiö). Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Tarkistukset:
Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia (katualueen kavennuksia, ajoneuvoliittymäkieltojen muutoksia ja kaava-alueen muutoksia) niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon.

NRO 3
Lentorata Oy, 3.9.2024

Muistutus:
Lentorata Oy on tutustunut asemakaavamuutokseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa Lentoradan suunnittelun näkökulmasta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

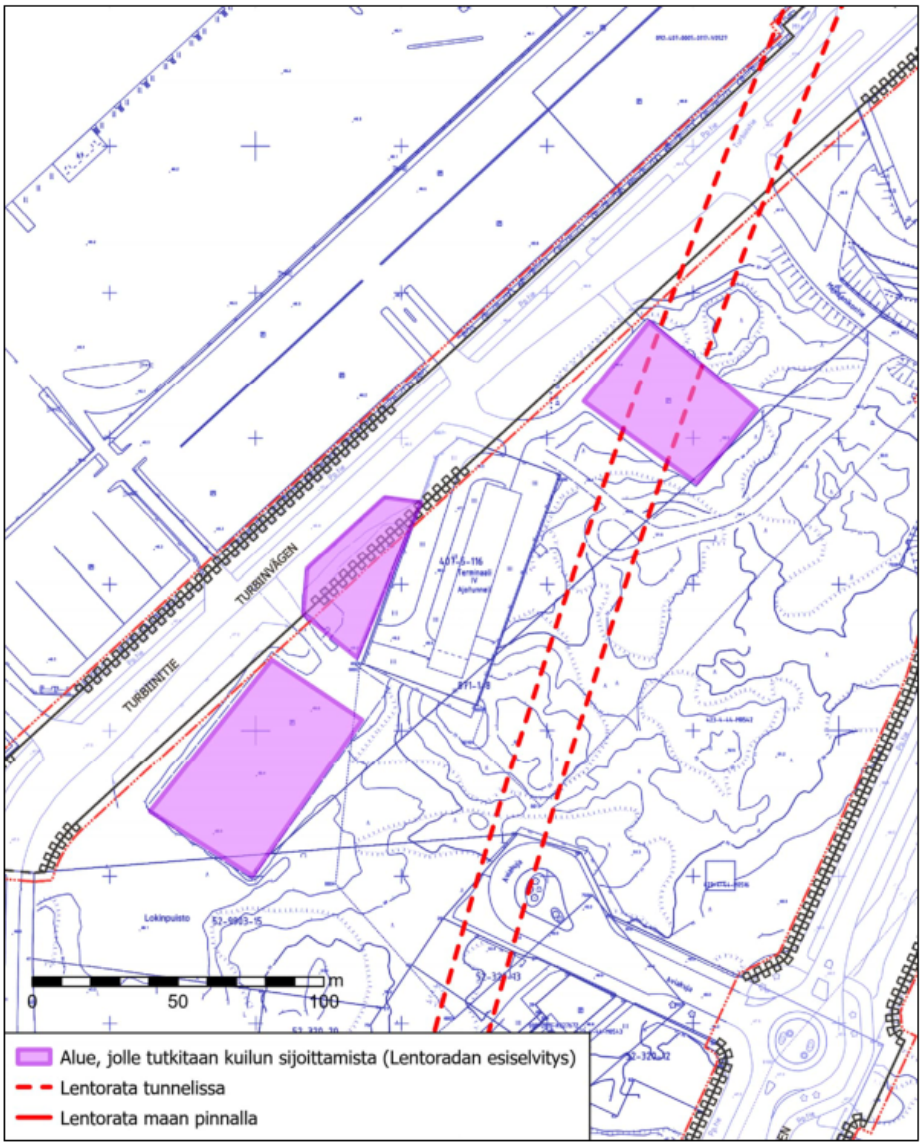
Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Lentoradan yleissuunnitelman käynnistämisestä on kuulutettu Liikenne- ja viestintävirasto sivuilla 13.2.2024 jakuulutus pidetään nähtävillä 13.3.2024 – 12.4.2024. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024 sekä yleissuunnitelman laadinnan kesäkuussa 2024.

Lentorata Oy, (aiemmin Suomi-rata Oy), on lausunut Aviapoliksen keskustan asemakaavan muutosluonnosta 28.8.2023 sekä Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 8.4.2024.

Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla. Kyseiset paikat on sovittu yhteisesti kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana.

Aiemmissa lausunnoissaan yhtiö on esittänyt kaksi vaihtoehtoista Aviapoliksen kuilun paikkaa. Koska ensisijaisen kuilun (kuvassa keskimmäinen) tilavaraus ei näyttäisi kaava-alueelle mahtuvan, palauttaa yhtiö kolmannen vaihtoehdon takaisin.

Rautatietunneliin tarvitaan kuiluja paineentasaukseen ja tekniikan sijoittamista varten sekä poikkeustilanteissa savunpoistoon ja hätäpoistumiseen. Tarvittavan kuilurakennuksen koko riippuu siitä, sijoitetaanko tekniikkaa kuten savunpoistopuhaltimia tunnelitasolle vai maan pinnalle. Myös mahdollinen palomieshissien tarve vaikuttaa myös hieman kuilurakennuksen kokoon.



Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteystyötä Ratikka- hankkeen, kaavoittajan, maanomistajien sekä yhtiön kesken, jotta kaikkien tarpeet tulee huomioitua niin, ettei Lentorata- hankkeen toteutettavuutta vaaranneta.

Rautatietunneli

Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa tunnelin katon sijoittuessa alueella noin tasoon 0… + 2 (N60). Lentorata risteää kalliossa Kehäradan tunnelin kanssa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella.

Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle.

Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Raideliikenteen runkomelu ja tärinä

Lentorata Oy muistuttaa, että kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Yhtiö on julkaissut verkkosivuillaan selvityksen Lentoradan tärinä ja runkomelu, esiselvitys, jossa tutkittiin Lentoradan aiheuttamia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia ratalinjauksen läheisiin rakennuksiin. Mallinnustulosten perusteella määritettiin laskennassa käytetyille ratapisteille vaimennustarpeet, joilla kaikissa rakennuksissa saavutetaan runkomelun ohjearvot. Runkomelun vaimennustarvetta on arvioitu myös tulevaa maankäyttöä varten. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Vastine:
Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty jälkikäteen muistutus kaavamuutosehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunneleiden paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002576 ei olla tarkastelemassa kuilun tai ajotunnelin sijoittamista, mutta sijainteja on tarkasteltu sen viereen. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa ja sen kuiluja ja ajotunneleita varten.

Vantaan ratikkaan liittyvä kadunrakentaminen on tarkoituksena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys Lentoradan tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

Tarkistukset:
Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”.

Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002576
Aviabulevardi ja Turbiinitie
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus / JRA, TTA / 19.1.2026

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002576**/**Aviabulevardi ja Turbiinitie**. Lausuntoja pyydettiin 14 kpl ja saatiin 9 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 16.6.2023 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto	Kaava-alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Vantaan Energia Oy:n Lentoaseman lämpökeskuksen alueelle tulee olla pelastuslaitoksella pääsy vähintään kahdesta suunnasta. Lämpökeskuksen onnettomuustilanteet (esim. tulipalot ja niiden savukaasut) voivat aiheuttaa haittaa ja rajoituksia myös lähialueen liikenteelle.	Jatkosuunnittelua koskevat huomiot on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle tiedoksi. Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 15.6.2023 Fingrid	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 28.7.2023 Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos	Mikäli katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.	Lausunto on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle jatkosuunnittelua varten tiedoksi. Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 17.8.2023 Traficom	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.

NRO 5, 29.8.2023 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli kaapeleita tai putkia siirretään, tulee toimia kaupungin ja Vantaan Energian yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Olevat maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavaehdotuksessa. Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille. Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 30.8.2023 HSY	Raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia on siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.	Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa. Ei toimenpiteitä.
NRO 7, 31.8.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Ei huomautettavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 8, 31.8.2023 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	Kaava-aineistoon on syytä täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.	Kaavaselostuksessa on esitetty tärinän ja runkoäänen tavoitteena pidettävät enimmäisarvot luvun 4.4.1 tärinää ja runkomelua käsittävässä osiossa. Ei toimenpiteitä.
NRO 9, 31.8.2023 Uudenmaan liitto	Uudenmaan liitto katsoo, ettei alueella voimassa oleva yleiskaava ole tullut asemakaavassa riittävästi huomioitua Lentoradan osalta. Lentoradan toteuttamisedellytykset on varmistettava ja kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata, joka on merkitty liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen sekä siihen liittyvien ajotunnelien ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavaan tuotavalla Lentorataa koskevalla	Kaavaselostuksen suunnittelutilannetta koskevaa lukua 2.2.1 on täydennetty lentoradan osalta yleiskaavaa käsittävään kohtaan raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellisen linjauksen tiedolla ja alueen muita suunnitelmia käsittävään kohtaan Lentoradan suunnittelun tiedoilla. Lentorata Oy:ltä on pyydetty muistutus kaavaehdotuksesta. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunnelin paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutoksen nro 002576 yhteydessä ei olla osoittamassa aluevarauksia Lentoradalle, mutta kaavakarttaan on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan

	tunnelimerkinnällä ja sitä koskevalla määräyksellä. Kaava-alueen suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset ajotunnelit ja kuilurakenteet. Asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee korjata vastaamaan nykytilannetta.	suunnitelmat. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa, sen kuiluja ja ajotunnelia varten Lentoradan tarkentuneiden suunnitelmien mukaisesti. Kaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta.

NRO 1
Tukes, 16.6.2023

Lausunto:
Asian kuvaus

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Aviabulevardilla, Tietotiellä ja Turbiinitiellä.

Turbiinitien asemakaavamuutoksen tarkoituksena on erottaa lentokenttäalueesta katualue. Näin voidaan toteuttaa etelä-pohjoissuuntainen tieyhteys Tikkurilantieltä Ilmakehälle. Turbiinitien yhteys tukee alueen työpaikkojen, elinkeinotoiminnan ja palveluiden kehitystä.

Kaavamuutosalueen välittömässä läheisyydessä (Turbiinitie 8) sijaitsee Vantaan Energia Oy:n Lentokentän lämpökeskus, joka on vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevä ja varastoiva tuotantolaitos (toimintaperiaateasiakirjalaitos). Lämpökeskus sijaitsee noin 270 m päässä ratikan suunnitellusta reitistä.

Lausunto

Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005). Tukes ei näe estettä esitetyn kaavamuutoksen toteuttamiselle. Kaava-alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Vantaan Energia Oy:n Lentoaseman lämpökeskuksen alueelle (Turbiinitie 8) tulee olla pelastuslaitoksella pääsy vähintään kahdesta suunnasta. Lämpökeskuksen onnettomuustilanteet (esim. tulipalot ja niiden savukaasut) voivat aiheuttaa haittaa ja rajoituksia myös lähialueen liikenteelle.

Perustelut

Vantaan Energia Oy:n lentokentän lämpökeskuksen merkittävimmät onnettomuusriskit liittyvät kevyen polttoöljyn käsittelyyn ja varastointiin. Onnettomuusskenaarioista ei Tukesin tietojen mukaan ole laadittu onnettomuusmallinnuksia. Tukesin arvion ja muiden vastaavien tuotantolaitosten tietojen perusteella merkittävimmät onnettomuusvaikutukset liittyvät tulipalojen aiheuttamaan lämpösäteilyyn. Lämpösäteilyn arvioidaan rajoittuvan pääasiassa tuotantolaitoksen alueen sisäpuolelle. Tulipalotilanteessa voi muodostua savua, jonka seurauksena lähialueen rakennuksissa voidaan edellyttää sisälle suojautumista tai rajoittaa liikennettä pelastuslaitoksen määräyksestä. Vantaan Energia Oy on laatinut yleisötiedotteen, jossa on annettu toimintaohjeita lähialueen asukkaille ja toimijoille mahdollisen onnettomuuden varalta. Yleisötiedote löytyy täältä: Vantaan Energia Oy:n lämpökeskusten turvallisuustiedote | Vantaan Energia.

Lisätietoja lausunnosta
ylitarkastaja

Vastine:
Jatkosuunnittelua koskevat huomiot on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Fingrid, 15.6.2023

Lausunto:
Tiedoksi: Fingrid ei tee lausuntoa asemakaavanmuutoksesta " 002576 - Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie", sillä kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja. Muutenkaan ei ilmennyt tarvetta lausua tämän asemakaavan sisällöstä, vaikka Fingrid lausuu mielellään myös jatkossa Vantaan Ratikkaan liittyvästä kaavoituksesta (tai vähintään tarkistaa lausuntotarpeen, kuten tässä).

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos, 28.7.2023

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

Vastine:
Lausunto on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle jatkosuunnittelua varten tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Traficom, 17.8.2023

Lausunto:
Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Vantaan Energia, 29.8.2023

Lausunto:
Sähköverkko
Ei huomauttamista.
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1–4 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 5-6).
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

LIITTEET

1. Keskijänniteverkon kartta pohjoinen 1:3000
2. Keskijänniteverkon kartta etelä 1:3000
3. Pienjänniteverkon kartta pohjoinen 1:3000
4. Pienjänniteverkon kartta etelä 1:3000
5. Kaukolämpöverkon kartta pohjoinen 1:3000
6. Kaukolämpöverkko kartta etelä 1:3000

Vastine:
Olevat maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavaehdotuksessa. Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
HSY, 30.8.2023

Lausunto:
Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle ja Tietotielle. Katualueen levennykset sekä aluevaraukset perustuvat 7.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin sekä 8.9.2015 valmistuneeseen Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

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.

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.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:
Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö

Vastine:
Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 7
Vantaan kaupunginmuseo, 31.8.2023

Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on osoittaa riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. 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).

Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä 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 kaavamuutoksesta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8,
Uudenmaan ELY-keskus, 31.8.2023

Lausunto:
Kaavamääräyksen mukaan: "Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä ja runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT2008, VTT 2099) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittaman maankäyttö"

Kaava-aineistoon on syytä täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Kaavaselostuksessa on esitetty tärinän ja runkoäänen tavoitteena pidettävät enimmäisarvot luvun 4.4.1 tärinää ja runkomelua käsittävässä osiossa.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 9
Uudenmaan liitto, 31.8.2023

Lausunto:
Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman KHO:n päätöksellä 13.3.2023.

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

Aviabulevardi ja Tietotie asemakaava-alueella on voimassa yleiskaava 2020, joka on oikeusvaikutteinen yleiskaava. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaava ohjaa asemakaavan laatimista. Yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen eteläosa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), keskiosa monipuoliselle työpaikka-alueelle (TP) ja pohjoisosa lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alueen eteläosa sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruudukko). Etelästä pohjoiseen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekatkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (sininen palloviiva). Turbiinitien ja Tietotien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Aviabulevardin ja Karhumäenportin kulmaan sijoittuu julkisten palvelujen ja hallinnon alue (P). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alueelle sijoittuu:
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
- Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennealue
- Lentoradan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus
- Kehäradan liikennetunneli sekä
- Lentomelualue (Lden 55–60 dBA)

Lausunto

Lausuttavana olevaan kaava-alueeseen kohdistuu maakunnallisia intressejä ja Uudenmaan liitto katsoo, ettei alueella voimassa oleva yleiskaava ole tullut asemakaavassa riittävästi huomioitua Lentoradan osalta. Uudenmaan liiton mukaan Lentoradan toteuttamisedellytykset on varmistettava ja kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata, joka on merkitty liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta.

Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen sekä siihen liittyvien ajotunnelien ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavaan tuotavalla Lentorataa koskevalla tunnelimerkinnällä ja sitä koskevalla määräyksellä. Kaava-alueen suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset ajotunnelit ja kuilurakenteet.

Lisäksi Uudenmaan liitto toteaa, että asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee korjata vastaamaan nykytilannetta. Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuus on saanut lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Siihen sisältyvä Helsingin seudun vaihemaakuntakaava jää kokonaisuudessaan voimaan valtuuston hyväksymispäätösten mukaisena.

Vastine:
Kaavaselostuksen suunnittelutilannetta koskevaa lukua 2.2.1 on täydennetty lentoradan osalta yleiskaavaa käsittävään kohtaan raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellisen linjauksen tiedolla ja alueen muita suunnitelmia käsittävään kohtaan Lentoradan suunnittelun tiedoilla.

Lentorata Oy:ltä on pyydetty muistutus kaavaehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunnelin paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutoksen nro 002576 yhteydessä ei olla osoittamassa aluevarauksia Lentoradalle, mutta kaavakarttaan on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa, sen kuiluja ja ajotunnelia varten Lentoradan tarkentuneiden suunnitelmien mukaisesti.

Kaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta.

Tarkistukset:
Kaavaselostuksen suunnittelutilannetta koskevaa lukua 2.2.1 on täydennetty lentoradan osalta yleiskaavaa käsittävään kohtaan raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellisen linjauksen tiedolla ja alueen muita suunnitelmia käsittävään kohtaan Lentoradan suunnittelun tiedoilla. Luvun 2.2.1 kuvaus maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta.

Kaavakarttaan on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

13 **Asemakaava ja asemakaavamuutos 920600 sekä maanalainen asemakaava 920500ma sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 92 Ojanko ja 90 Länsisalmi / Pitkäsuontie 10 - Ehdotus nähtäville / SP**

VD/6119/10.02.04.00/2023
SP/MHA/JKÖ/VIK

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalaa ja tonttia laajennetaan Ojangossa. Rakennusoikeutta asemakaavoitetaan yhteensä 80 000 k-m^2. Pitkäsuontien katualuetta siirretään.

Asemakaava koskee liikennealuetta, kaupunginosassa 90 Länsisalmi.

Asemakaavan muutos koskee osaa korttelia 92201 ja katualuetta kaupunginosassa 92 Ojanko.

Maanalainen asemakaava koskee maanalaista rautatietunnelia kaupunginosassa 92 Ojanko.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osaa korttelia 92201 kaupunginosassa 92 Ojanko.

Alue sijaitsee Vantaan Energia Oy:n Pitkäsuontie 10 jätevoimalan alueella Ojangossa Porvoonväylän ja Kehä III:n liittymän pohjoispuolella.

Hakija
Vantaan Energia Oy.

Maanomistus
Alueen omistavat Vantaan Energia Oy, Vantaan kaupunki sekä Suomen valtio.

Valmistelu
Kaupunki on laatinut asemakaavan. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavan viitesuunnitelmien ja selvitysten valmisteluun ovat osallistuneet Vantaan Energia Oy sekä heidän konsulttinaan AFRY Finland Oy.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon aluetta ET sekä liikennealuetta L, joilla on raskaan raideliikenteen tunneliosuus.

Asemakaava ja asemakaavan muutos sekä maanalainen asemakaava
Vantaan Energia Oy on jättänyt 21.9.2023 hakemuksen asemakaavan muuttamiseksi siten, että Pitkäsuontie 10 jätevoimalan kiinteistölle voitaisiin rakentaa hiilidioksidin talteenottolaitos sekä sekajätteen lajittelulaitos. Asemakaavoitettu rakennusoikeuden määrä ei riitä ja tonttia on laajennettava. Tarkoituksena on ottaa talteen jätevoimalan savukaasujen hiilidioksidi, noin 700 000 tonnia vuodessa, sekä erotella sekajätteestä muovi ja metalli hyötykäyttöön. Hankkeen tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä merkittävästi. Hankkeeseen liittyy myös YVA-menettely selvityksineen.

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET) laajennetaan Pitkäsuontien katualueelle ja rakennusoikeuden määrää lisätään 30 000

k-m^2. Osa Pitkäsuontiestä, ja sen alla oleva kunnallistekniikka, siirretään Porvoonväylän pohjoisreunaan asemakaavoittavalle katualueelle. Porvoonväylän pohjoisosan kaistale asemakaavoitetaan maantien alueeksi (LT). Jätevoimalan alla sijaitsevaa Vuosaaren satamaradan maanalaista rautatiealuetta (ma-LR) varten laaditaan maanalainen asemakaava 920500ma.

Hiilidioksidin talteenottolaitos sijoittuu korttelialueen pohjoisreunaan ja sekajätteen lajittelulaitos jätevoimalan laitoksen JV1 yhteyteen sen eteläpuolelle. Korttelialueen toimintojen aiheuttamaa melua lähivirkistysalueelle ja asumiselle rajoitetaan kaavamääräyksillä. Jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin siten, ettei niistä aiheudu palovaaraa, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Myös tontin kallioiden louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään ja sen riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen toimenpiteen aloittamista. Uudenmaan ELY-keskus on myöntänyt 10.3.2025 luvan korttelialueen pohjoisreunan rakentamisen ja louhinnan alle jäävän lahokaviosammaleen esiintymään sovellettavasta luonnonsuojelulain 74 §:n rauhoitussäännöksistä poikkeamiseen. Jätevoimalan laitosten toiminta edellyttää myös ympäristölupia.

Asemakaava-alueen pinta-ala on n. 17,94 ha. Korttelialuetta (ET) on yhteensä noin 16,29 ha ja liikenne- ja katualueita yhteensä noin 1,65 ha. Maanalaista rautatiealuetta on yhteensä noin 0,99 ha. Korttelialueen rakennusoikeus on yhteensä 80 000 k-m^2, jolloin aluetehokkuus e = 0,45 ja korttelialueen tehokkuus e = 0,49. Asemakaavalla asetetaan nykyvaatimusten ja -tavoitteiden mukaiset määräykset erityisesti ympäristöhäiriöiden rajoittamisen, hiilineutraaliuden, sähköautojen latauspisteiden ja hulevesien hallinnan osalta.

Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus sekä tonttijako ja tonttijaon muutos.

Asemakaavalla edistetään kaupungin strategisia linjauksia tuottamalla lisää työpaikkoja ja vähentämällä kasvihuonekaasujen määrää.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Asemakaavatyö on aloitettu asemakaavan muutoksena nro 002581 ja maanalaisena asemakaavana nro 920500ma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 22.2.2024. Asemakaavan muutoksen vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta.
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 11.2.2025, koska asemakaavamuutoksen aluerajausta on muutettu laajentamalla sitä asemakaavoittamattomalle alueelle. Tällöin asemakaavan muutos nro 002581 ja maanalainen asemakaava 920500ma on saanut uuden nimen ”Asemakaava nro 920600 ja maanalainen asemakaava 920500ma”.
Vireille tulossa sekä sen jälkeisessä osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksessä saatiin mielipiteitä ja viranomaiskannanottoja yhteensä 18 kappaletta.

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 ja tuottaa työpaikkatontteja (1 kpl).

Sopimus
Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 920600 ja maanalainen asemakaava 920500ma sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 90 Länsisalmi, 92 Ojanko / Pitkäsuontie 10,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Vantaan Energia Oy maksaa muutoskustannukset (60 000 €), lisättynä tonttijaon ja tonttijaon muutoksen laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 61 100 € ja
d) tarkastetaan pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Asemakaavaehdotus 19.1.2026
- Asemakaavan selostus 19.1.2026
- Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Milja Halmkrona, p. 040 536 9606,
kaavasuunnittelija Jukka Köykkä, p. 050 302 9283
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

920600
920500ma

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki
PITKÄSUONTIE 10

Kaupunginosa 90, LÄNSISALMI

Asemakaava
Liikennealuetta.

Kaupunginosa 92, OJANKO

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 92201 ja katualuetta.

Maanalainen asemakaava
Maanalainen rautatiealue.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 92201.

1:2000

Vanda stad
LÅNGMOSSEVÄGEN 10

Stadsdel 90, VÄSTERSUNDOM

Detaljplanen
Trafikområde.

Stadsdel 92, GJUTAN

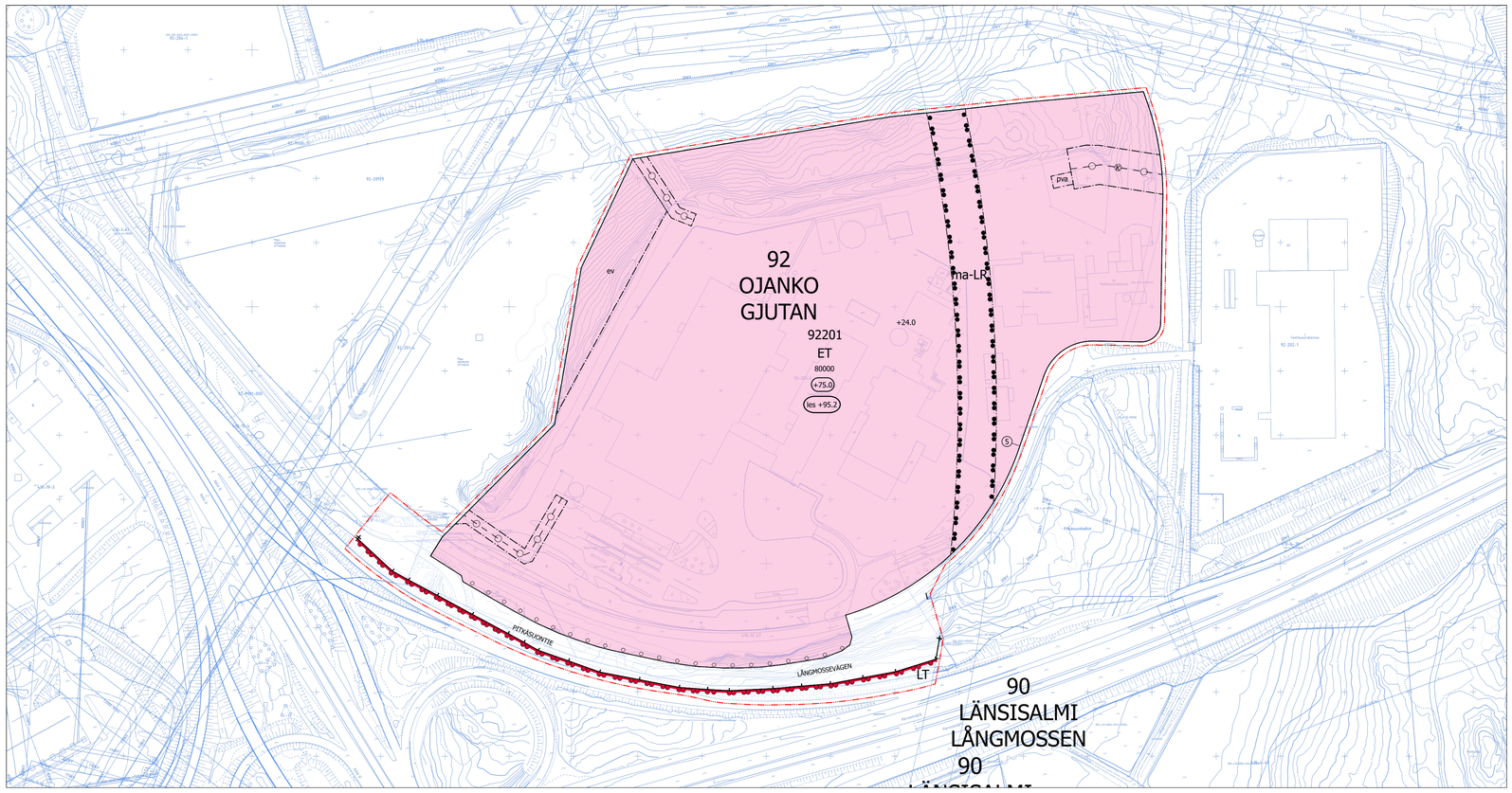
Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 92201 och gatuområde.

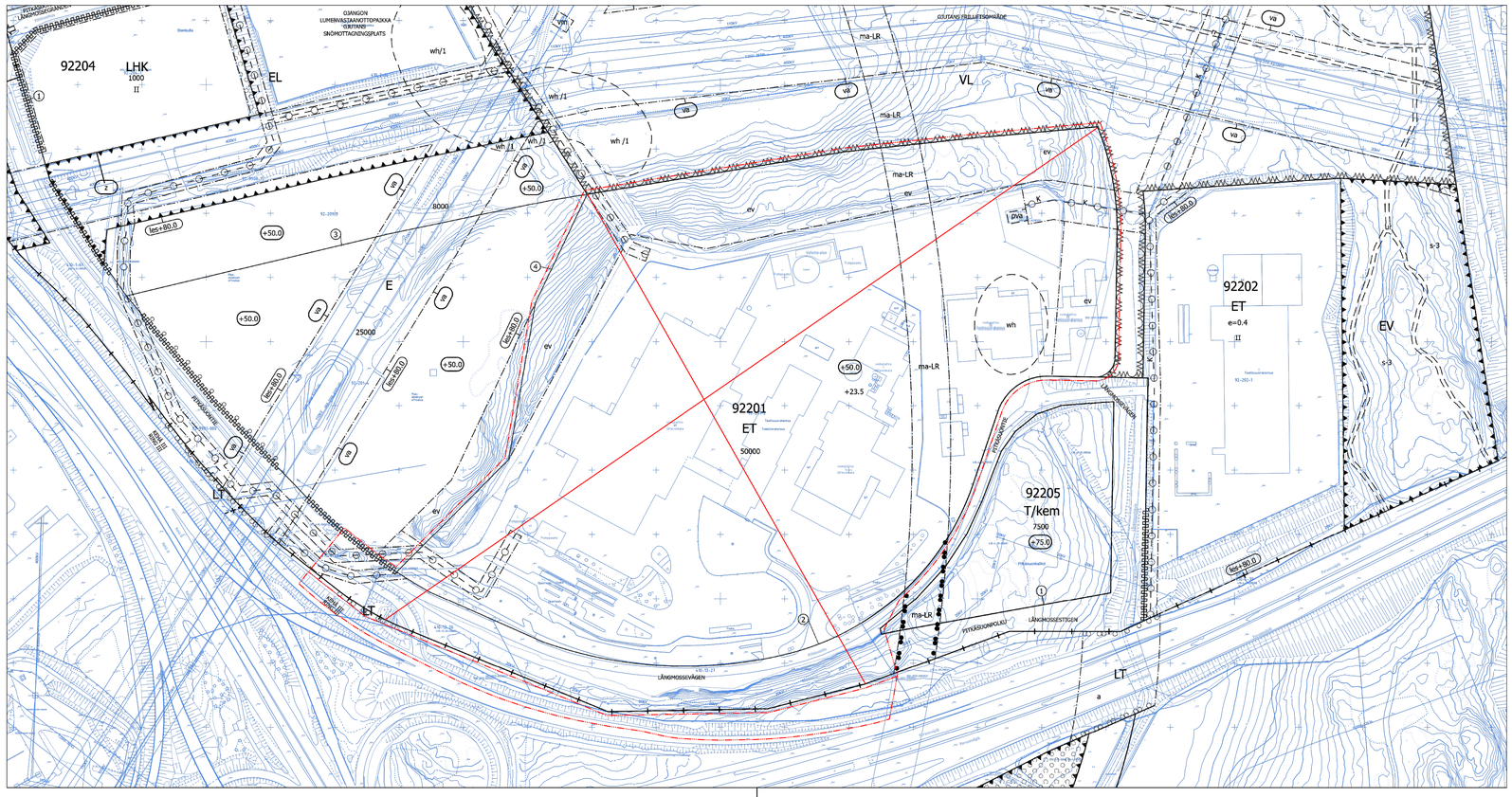
Underjordisk detaljplanen
Underjordisk järnvägsområde.

Tomtindelning och ändring av tomtindelning

Del av kvarteret 92201.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.

Korttelialueelle saa sijoittaa energiatuotantolaitoksia, kuten jätevoimalaitoksen ja biopolttoaineen logistiikka-alueen sekä toimintoa palvelevia laitoksia ja rakennuksia sekä toimintaan liittyviä toimistotiloja.

Korttelialueelle sallitaan enintään kolme ajoneuvoliittymää Pitkäsuontien katualueelle. Ajoneuvoliittymien tarkat sijainnit tulee päättää yhteistyössä Vantaan kaupungin kuntatekniikan keskuksen kanssa.

Jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin.

Jätteet, nestemäiset polttoaineet sekä kemikaalit on varastoitava ja käsiteltävä niille soveltuvalla tiiviillä alustalla siten, että niistä ei aiheudu palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Varastointi- ja käsittelyalueisiin välittömästi liittyvät liikennöintialueet on pinnoitettava vastaavanlaisesti. Suojausrakenteiden ja altaiden tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan nesteen, likaisten hulevesien ja sammutusvesien suurin määrä.

Ulkovarastointialueet ja katokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy korttelialueen ulkopuolelle. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.

Alueella rakennettaessa tai louhittaessa, ml. hulevesien hallinta, on otettava huomioon maanalaisen rautatietunnelin (ma-LR) sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta vahinkoa maanalaisille tiloille, rakenteille, laitteistoille tai junaliikenteelle.

Kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä.

Paineenvähennysaseman (pva) vähimmäissuojaetäisyys lähimmästä rakennuskohteesta on oltava vähintään 50 metriä.

Rakennuksen, laitoksen ja ulkovaraston osat eivät saa ulottua rakennusalan ulkopuolelle.

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

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Pitkäsuontien ja Ojangon lähivirkistysalueen suunnista.

Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.

Korttelialueen valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Ojangon lähivirkistysalueelle.

Korttelialueen liikenneväylän puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle ja Porvoonväylälle.

Rakennusten julkisivujen hallitseva väritys tulee olla tummahko.

Rakennuksen tuloilman otto tulee toteuttaa siten, ettei tontin välittömässä läheisyydessä sijaitsevasta toiminnasta ja tieliikenteestä aiheudu pöly- tai ilmanlaatuhaittaa rakennuksen sisätiloihin.

Pääsisäänkäynneiltä tulee olla sujuva esteetön yhteys kevyen liikenteen raiteille.

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun uusiutuvan energian avulla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakentamisluvan yhteydessä.

Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakentamislupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin.

Auto- ja polkupyöräpaikkatarve määritellään rakentamisluvan yhteydessä.

Autopaikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä.

Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Ympäristömelu

Korttelialueen toiminnan aiheuttama melutaso ei saa virkistysalueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB.

Tieliikenteen melutaso toimisto- ja liiketiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 45 dB (A).

Tieliikenteen melutaso kokoontumistiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 35 dB (A).

Rakennuslupaan on liitettävä selvitys melusta ja suunnitelma sen torjumisesta.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

På kvartersområdet får placeras energiproducerande anläggningar, som ett avfallskraftverk samt ett logistikområde för biobränsle och anläggningar och byggnader som betjänar funktionerna samt kontorslokaler i anslutning till verksamheten.

I kvartersområdet tillåts högst tre fordonsanslutningar till Långmossevägens gatuområde. Beslut om de exakta placeringarna för fordonsanslutningarna ska fattas i samarbete med Vanda stads kommunalteknikcentral.

Behandling och lagring av avfall och kemikalier ska placeras i byggnader.

Avfall, flytande bränslen och kemikalier ska lagras och behandlas på ett lämpligt och ogenomträngligt underlag på ett sådant sätt att de inte orsakar brandrisk, osnygghet, nedskräpning, damm, lukt, förorening av mark eller yt- och grundvatten eller annan skada på miljön. Trafikområden i omedelbar anslutning till lagrings- och hanteringsområden ska beläggas på liknande sätt. Skyddskonstruktionernas och bassängernas volym ska vara större än den maximala volymen hos den vätska som ska lagras, smutsigt dagvatten och släckvatten.

Områdena och skärmtaken för upplagring utomhus ska avgränsas så att det material som lagras inte syns på ett störande sätt utanför kvartersområdet. Upplagringen utomhus får inte inverka negativt på landskapet eller på annat vis vara till skada för miljön.

Vid byggande eller schaktning i området, inkl. dagvattenhantering, ska den underjordiska järnvägstunnelns (ma-LR) läge och konstruktionernas skyddsavstånd beaktas för att inte skada de underjordiska utrymmena, konstruktionerna, anläggningarna eller tågtrafiken.

Grävning och sprängning ska begränsas endast till den mängd som är nödvändig enligt det som förutsätts av genomförandet av detaljplanen. Tillräcklig planering av grävning och sprängning (indelning av täktverksamheten i faser och organisering) ska säkerställas av kommunens byggnadstillsynsmyndighet innan förberedande åtgärder för byggandet påbörjas i anslutning till anmälan enligt 109 § i bygglagen.

Tryckreduceringsstationen (pva) ska ha ett minimiskyddsavstånd på minst 50 meter från närmaste byggnadsobjekt.

Delar av byggnaden, anläggningen och utomhuslagret får inte sträcka sig utanför byggnadsytan.

De delar av tomten som förblir obyggda och inte används som aktivitets- och vistelseområde eller för trafik ska vara försedda med träd och buskar.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får penetrera höjdbegränsningsytorna för flyghinder på Helsingfors-Vanda flygstation.

Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Långmossevägen och Gjutans närrekreationsområde ska tas i beaktande.

Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomterna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.

Belysningen i kvartersområdet ska förverkligas och riktas så att byggnader, fasader, reklamanordningar, konstruktioner o.dyl. inte syns på ett störande sätt mot Gjutans närrekreationsområde.

Kvartersområdets fasader, belysning samt parkerings- och trafikområdena på den sida som är vänd mot trafikleden får inte orsaka bländning mot Ring III och Borgåleden så att trafiksäkerheten äventyras.

Den dominerande färgen på byggnadernas fasader ska vara tämligen mörk.

Byggnadens tillluftsintag ska ordnas så att verksamheten och vägtrafiken i tomtens omedelbara närhet inte orsakar damm- eller luftkvalitetsolägenheter inne i byggnaden.

Huvudentréema ska ha smidiga hinderfria förbindelser till gång- och cykeltrafiklederna.

Byggandet ska vara hållbart ur ett livcykelperspektiv och energieffektivt, möjliggöra produktion av förnybar energi på tomten och visa strävan mot klimatneutralitet. Byggnadens huvudmaterial ska vara hållbara, länglivade och lätta att underhålla samt återvinningsbara. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energiförbrukning ska delvis eller helt täckas med lokalt producerad förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- och kvartersspecifika eller områdesvisa.

Eventuella energibrunnar ska anpassas til områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Dagvatten i områden med tung trafik ska behandlas i sand- och oljeavskiljningssystem.

Behovet av bilplatser och cykelplatser bestäms i samband med bygglovet.

Minst 15 % av bilplatserna ska utrustas med omedelbart tillgängliga laddningspunkter för elbilar.

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

Miljöbuller

Bullernivån som orsakas av verksamhet i kvartersområdet får inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån för buller (LAeq) (kl. 7–22) 55 dB eller nattriktvärdet (kl. 22–7) 50 dB i rekreationsområden eller på gårdar som tillhör bostadsfastigheter.

Vägtrafikens bullernivå i kontors- och affärslokaler får inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) (kl. 7–22) 45 dB (A).

Vägtrafikens bullernivå i möteslokaler får inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) (kl. 7–22) 35 dB (A).

Till bygglovet ska bifogas en utredning över bullret och en plan för hur det bekämpas.

LT	**Maantien alue.**	**Område för landsväg.**
ma-LR	**Maanalainen rautatiealue.**	**Underjordisk järnvägsområde.**
	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.**
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.**
92	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
OJAN	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
92201	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
PITKÄSUON	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
80000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
+75.0	**Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.**	**Högsta höjd för byggnadens vattentak.**
les +95.2	**Rakennusten tai rakenteiden korkein sallittu korkeusasema lentoestealueella metreinä.**	**Den högsta tillåtna höjden för byggnader eller konstruktioner i meter inom flyghinderområde.**
+23.5	**Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.**	**Ungefärlig markhöjd.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**

	Katu.	**Gata.**
ev	**Suojaviheralueeksi varattu alueen osa.**	**Del av område som reserveras som skyddsgrönområde.**
	Alueella ei saa tehdä täyttöjä tai maan kaivu- tai kallion louhintatöitä. Alueen kasvillisuutta on kehitettävä siten, että sen suojavaikutus säilyy.	Del av område som reserveras som skyddsgrönområde där det inte får utföras fyllnings-, grävnings- eller spängningsarbeten. Växtligheten i området skall utvecklas så att dess skyddsverkan består.
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
k	**Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.**	**För naturgasledning reserverad del av område.**
	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 plantecknингar 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.

Milja Halmkrona, Aluearkkitehti, 18.12.2025 17.01

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

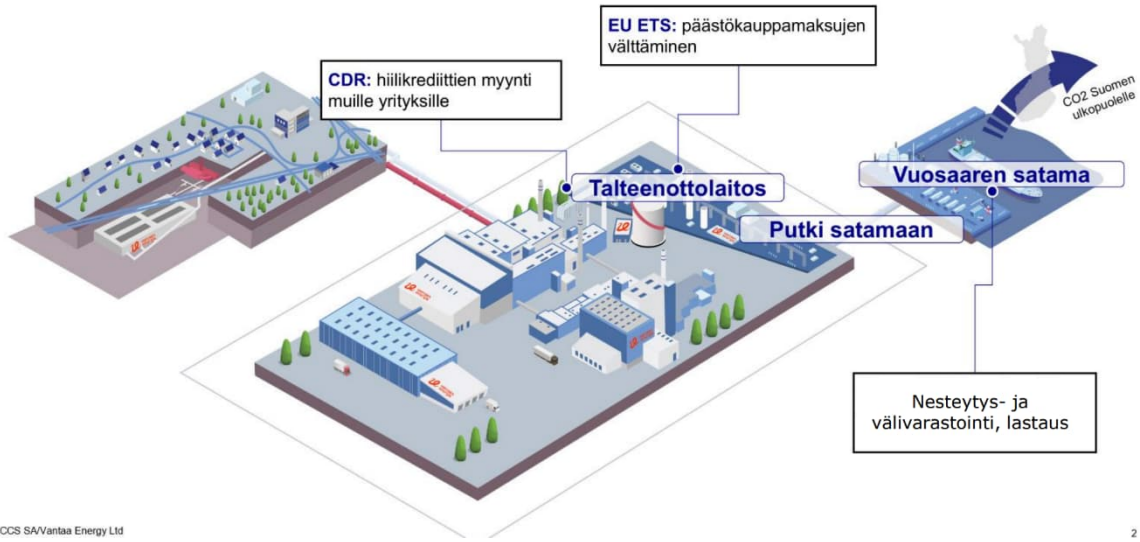
Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

920600 ja 920500ma
PITKÄSUONTIE 10

OJANKO ja LÄNSISALMI



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 920600 sekä maanalaista asemakaavakarttaa 920500ma. Kaavoitus on tullut vireille 22.2.2024.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava: Liikennealuetta kaupunginosassa 90 Länsisalmi.

Asemakaavan muutos: Osa korttelia 92201 ja katualuetta kaupunginosassa 92 Ojanko.

Maanalainen asemakaava: Maanalainen rautatietunneli kaupunginosassa 92 Ojanko.

Tonttijako ja tonttijaon muutos: Osa korttelia 92201 kaupunginosassa 92 Ojanko.

Keskeinen sisältö:

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET) osoitteessa Pitkäsuontie 10 laajennetaan etelään päin Pitkäsuontien katualueelle. Korttelialueelle osoitetaan uutta rakennusoikeutta yhteensä 30 000 k-m^2, jolloin uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on yhteensä 80 000 k-m^2. Asemakaavan yhteydessä laaditaan tonttijako ja tonttijaon muutos.

Pitkäsuontien katualuetta siirretään etelään päin, mikä määrittää katualueen ja Porvoonväylän maantien alueen välisen rajan sijainnin.

Vuosaaren satamaradan maanalaista rautatiealuetta (ma-LR) varten laaditaan maanalainen asemakaava 920500ma.

Asemakaavaan/-muutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatija:

Jukka Köykkä, kaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; jukka.koykka@vantaa.fi, puh. 050 302 9283.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Asemakaava-alue sijaitsee Hakunilan suuralueella Ojangon ja Länsisalmen kaupunginosissa Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän pohjoispuolella Vantaan Energian jätevoimalan alueella.

Suunniteltavaan alueeseen kuuluvat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalakiinteistö osoitteessa Pitkäsuontie 10 sekä sen eteläpuoleinen osuus Pitkäsuontiestä.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan Energia Oy:n jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 21.9.2023.
- Kaavoitus tuli vireille 22.2.2024 ja sai numeron 002581 ja 920500ma.
- Mielipiteet pyydettiin 2.4.2024 mennessä (MRL 62 §, 63 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.

- Asemakaavamuutoksen 002581 aluetta laajennettiin Pitkäsuontien katualueelle sekä asemakaavoittamattomalle Porvoonväylän maantien alueelle. Kaavatyön nimi ”ASEMAKAAVAN MUUTOS NRO 002581 JA MAANALAINEN ASEMAKAAVA 920500ma” muuttui nimeksi ”ASEMAKAAVA NRO 920600 JA MAANALAINEN ASEMAKAAVA 920500ma”.
- Asemakaavatyön alueen laajentamiseen liittyen OAS:n päivitys 11.2.2025. Mielipiteet pyydettiin 14.3.2025 mennessä ja niitä saatiin 11 kappaletta.
- Asemakaavan/-muutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 5
2.2 Suunnittelutilanne 25
3. Asemakaavan Suunnittelun vaiheet 31
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 31
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 31
3.3. Asemakaavan tavoitteet 34
3.4 Asemakaavaratkaisun PERUSTELUT 36
4. Asemakaavan kuvaus 38
4.1 Kaavan rakenne 38
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 39
4.3 Aluevaraukset 39
4.4 Kaavan vaikutukset 41
4.5 Ympäristön häiriötekijät 58
4.6 NIMISTÖ 58
5. Asemakaavan toteutus 58
6. Kaavatyöhön osallistuneet 58
7. Asemakaavan seurantalomake 60
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 62

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 22.2.2024, päivitetty 11.2.2025
- Vantaan Energia Oy, Hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki, YVA-menettely: Ympäristövaikutusten arviointiselostus, 20.11.2025 (Liitteet: Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta; Yhteysviranomaisen lausunnon huomiointi YVA-selostuksessa; Savukaasupäästöjen leviämismallinnusraportti, Luontoselvitysten 2024 raportti, Luontoselvitysten 2025 raportti,

Ympäristöriskien arviointitaulukko); Aineistot internetissä: Ymparisto.fi / Osallistu ja vaikuta / Ympäristövaikutusten arviointi / Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki

1. TIIVISTELMÄ

Vantaan Energia Oy on jättänyt 21.9.2023 hakemuksen asemakaavan muuttamiseksi siten, että Pitkäsuontie 10 jätevoimalan kiinteistölle voitaisiin rakentaa hiilidioksidin talteenottolaitos sekä sekajätteen lajittelulaitos. Asemakaavoitettu rakennusoikeuden määrä ei riitä ja tonttia on laajennettava. Tarkoituksena on ottaa talteen jätevoimalan savukaasujen hiilidioksidi, noin 700 000 tonnia vuodessa, sekä erotella sekajätteestä muovi ja metalli hyötykäyttöön. Hankkeen tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä merkittävästi, mikä on Vantaan kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista. Hankkeeseen liittyy myös YVA-menettely selvityksineen.

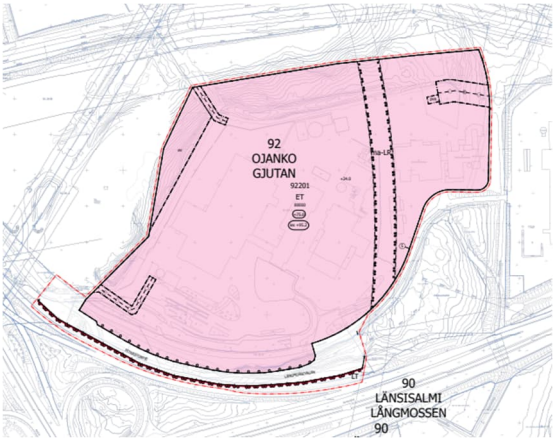
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET) laajennetaan Pitkäsuontien katualueelle ja rakennusoikeuden määrää lisätään 30 000 k-m^2. Osa Pitkäsuontiestä, ja sen alla oleva kunnallistekniikka, siirretään Porvoonväylän pohjoisreunaan asemakaavoittavalle katualueelle. Porvoonväylän pohjoisosan kaistale asemakaavoitetaan maantien alueeksi (LT). Jätevoimalan alla sijaitsevaa Vuosaaren satamaradan maanalaista rautatiealuetta (ma-LR) varten laaditaan maanalainen asemakaava 920500ma.

Hiilidioksidin talteenottolaitos sijoittuu korttelialueen pohjoisreunaan ja sekajätteen lajittelulaitos jätevoimalan laitoksen JV1 yhteyteen sen eteläpuolelle. Korttelialueen toimintojen aiheuttamaa melua lähivirkistysalueelle ja asumiselle rajoitetaan kaavamääräyksillä. Jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin siten, ettei niistä aiheudu palovaaraa, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Myös tontin kallioiden louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään ja sen riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen toimenpiteen aloittamista. Uudenmaan ELY-keskus on myöntänyt 10.3.2025 luvan korttelialueen pohjoisreunan rakentamisen ja louhinnan alle jäävän lahokaviosammaleen esiintymään sovellettavasta luonnonsuojelulain 74 §:n rauhoitussäännöksistä poikkeamiseen. Jätevoimalan laitosten toiminta edellyttää myös ympäristölupia.

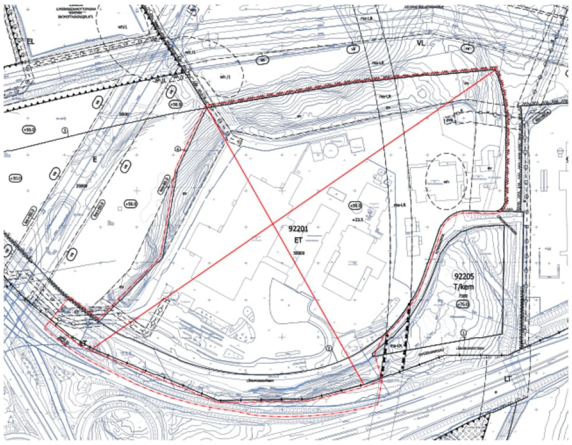
Asemakaava-alueen pinta-ala on n. 17,94 ha. Korttelialuetta (ET) on yhteensä noin 16,29 ha ja liikenne- ja katualueita yhteensä noin 1,65 ha. Maanalaista rautatiealuetta on yhteensä noin 0,99 ha. Korttelialueen rakennusoikeus on yhteensä 80 000 k-m^2, jolloin aluetehokkuus e = 0,45 ja korttelialueen tehokkuus e = 0,49. Asemakaavalla asetetaan nykyvaatimusten ja -tavoitteiden mukaiset määräykset erityisesti ympäristöhäiriöiden rajoittamisen, hiilineutraaliuden, sähköautojen latauspisteiden ja hulevesien hallinnan osalta.

Vantaan kaupungin laatiman asemakaavan tueksi on laadittu viitesuunnitelmia ja selvityksiä yhteistyössä Vantaan Energia Oy:n ja heidän konsulttinsa AFRY Finland Oy:n kanssa.

Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus sekä tonttijako ja tonttijaon muutos.



Asemakaava ja -muutosehdotus 920600 ja maanalainen asemakaava 920500ma



Kumoutuva asemakaava

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asemakaava-alue on osa Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän pohjoispuoleista Ojangon yhdyskuntateknisten toimintojen aluetta, jonka muodostavat Vantaan Energian jätevoimala, Ojangon linja-autovarikko, Ojangon lumenvastaanottopaikka, Rudus Oy:n maa-ainesten käsittelyalue, Remeo Oy:n jätteenkäsittelylaitos sekä 110 kV ja 400 kV sähkön voimajohdot. Asemakaava-alue liittyy Pitkäsuontien ja Pitkäsuonkujan välityksellä Kehä III:en.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Asemakaava-alue sijaitsee maisemamaakuntajaon mukaisella eteläisen rantamaan eteläisellä viljelyseudulla. Eteläisen viljelyseudun maasto on vaihtelevaa, tyypillisesti peltojen ja pienten metsäsaarekkeiden peittämää. Maisemarakenteellisesti asemakaava-alue sijoittuu Porvarinlahdelta Salmenkallion, Länsisalmen ja Ojangon kautta Hakunilaan ulottuvalle kumpuilevan maaston kallioselänteelle. Asemakaava-alueen ympäristö on harvaan asuttua aluetta, jossa teollisuusalueet ja liikenneväylät ovat olleet jo pitkään osa maisemaa.

Asemakaava-alueen ympäristön yhdyskuntateknisen huollon, maa-ainesten käsittelyn sekä Kehä III:n ja Porvoonväylän alueet muodostavat laajan avoimen ja puuttoman maisema-alueen. Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan länsi- ja pohjoispuoleiset kallioiset metsäkaistaleet jäsentävät laajaa avointa maisemaa.

Ortoilmakuva v. 2023 asemakaava-alueen rajauksella

Vesistöt ja vesitalous

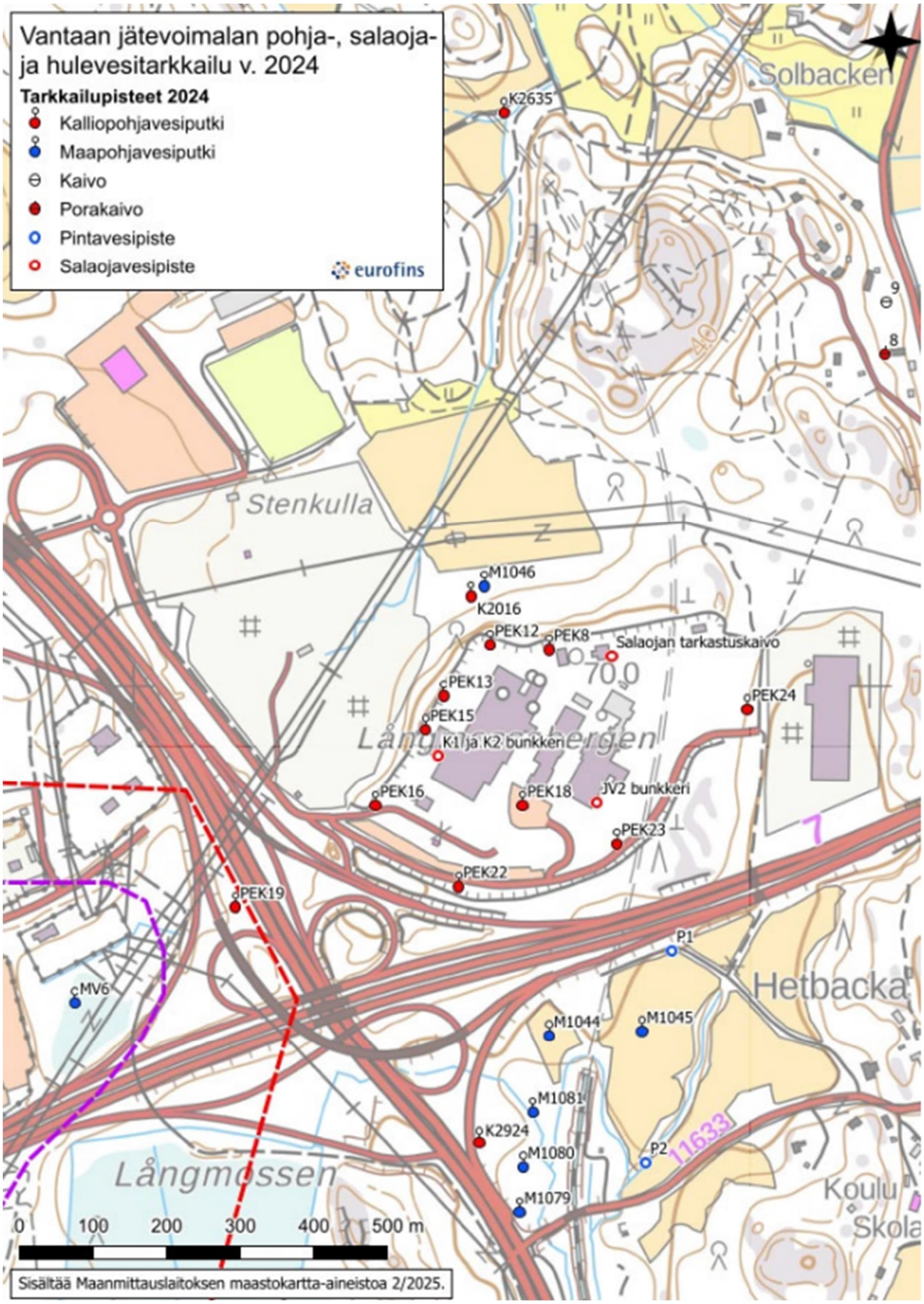
Esitetyt tiedot perustuvat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Asemakaava-alue on Ojangonojan ja Westerkullanojan valuma-alueiden rajalla. Valuma-alueiden vedet laskevat Helsingin edustalla mereen Itäsalmen Kapellvikeniin.

Asemakaava-alue ei sijaitse luokitetulla pohjavesialueella. Lähialueilla sijaitsevia vedenhankinnan kannalta tärkeitä I-luokan pohjavesialueita ovat Fazerila (0109252) noin 100 m ja Tattarisuo (0109102) noin 2,8 km asemakaava-alueesta länteen, Vartiokylä (0109105) n. 2,5 km asemakaava-alueesta etelään sekä Valkealähde (0109201) n. 4 km asemakaava-alueesta pohjoiseen. Fazerilan pohjavesialueen pohjavettä käytetään elintarviketeollisuuden tarpeisiin.

Vantaan Energian jätevoimalan (Pitkäsuontie 10–12) alueen pohjavesiolosuhteita ja -vaikutuksia on tarkkailtu kattavasti sekä ennen jätevoimalan rakentamisen aloitusta että jätevoimalan rakentamisen ja käytön aikana vuosittain jätevoimalan ympäristölupapäätöksen ja tarkkailuohjelman mukaisesti. Jätevoimalan alueella on tarkkailussa *(Eurofins Environment Testing Finland Oy 2025)* useita kalliopohjavesiputkia ja salaojan tarkastuskaivoja. Maapohjavesiputkia on Porvoonväylän eteläpuolella. Lisäksi tarkkailussa on Solbackenin alueelta yksi rengaskaivo ja yksi porakaivo. Pohjaveden virtaus suuntautuu jätevoimalan alueelta pohjois-luoteeseen ja itä-kaakkoon. Jätevoimalan luoteispuolella (peltoalue) pohjaveden virtaus kääntyy painanteen suuntaisesti pohjoiseen. Jätevoimalan itä-kaakkoispuolella pohjaveden virtaus kääntyy etelä-lounaaseen. Jätevoimalan alueelta ympäristöön suotautuvan pohjaveden virtaama on kallioperän heikon vedenjohtavuuden vuoksi pieni. Jätevoimalan tarkkailun vuoden 2024 vuosiraportin *(Eurofins Environment Testing*

Finland Oy 2025) sekä vuosien 2009 *(Pöyry Environment 2009)* ja 2021 *(AFRY Finland Oy 2021)* pohjavesiselvitysten mukaan pohjaveden virtaus ei suuntaudu jätevoimalan alueelta Fazerilan pohjavesialueelle.



Vantaan Energian jätevoimalan pohjavesi- ja pintavesiseurannan tarkkailupisteet (Eurofins Environment Testing Finland Oy 2025)

Fazerilan pohjavesialueen pohjavettä käytetään elintarviketeollisuuden tarpeisiin. Vuonna 2015 päivitetyn Fazerilan pohjavesialueen suojelusuunnitelman mukaan erillisiin valuma-alueisiin jakautuneen pohjavesimuodostuman itäosassa vedenottoa on ajoittain rajoitettu laatuongelmien vuoksi, mutta keskiosassa sijaitsevalla vedenottamolla vedenlaatu ei ole heikentynyt. Merkittävimmät tunnistetut pohjavesiriskit liittyvät tiesuolaukseen ja öljytuotteiden käsittelemiseen. (Ramboll Finland Oy 2015)

Maaperä ja topografia

Vantaan kaupungin maalajikartassa maaperä on kartoitettu noin metrin syvyyteen. Tätä syvemmällä olevista maakerroksista maalajikartta ei anna tietoa.

Geologian tutkimuskeskuksen kallioperäkartan (Geologian tutkimuskeskus 2024b) mukaan jätevoimala-alueen kallioperä koostuu mikrokliinigraniitista ja granodioriitista.

Vuonna 2009 suoritettujen tutkimusten perusteella jätevoimalan ET-korttelialueen kallioperä on heikosti vettä johtavaa ja kallioperä näyttää joitakin rakoja lukuun ottamatta suhteellisen ehjältä (Pöyry Environment Oy 2009). Jätevoimalan pihojen maanpinnan taso on toteutettu korkeusasemalle +24.2…+24.8.

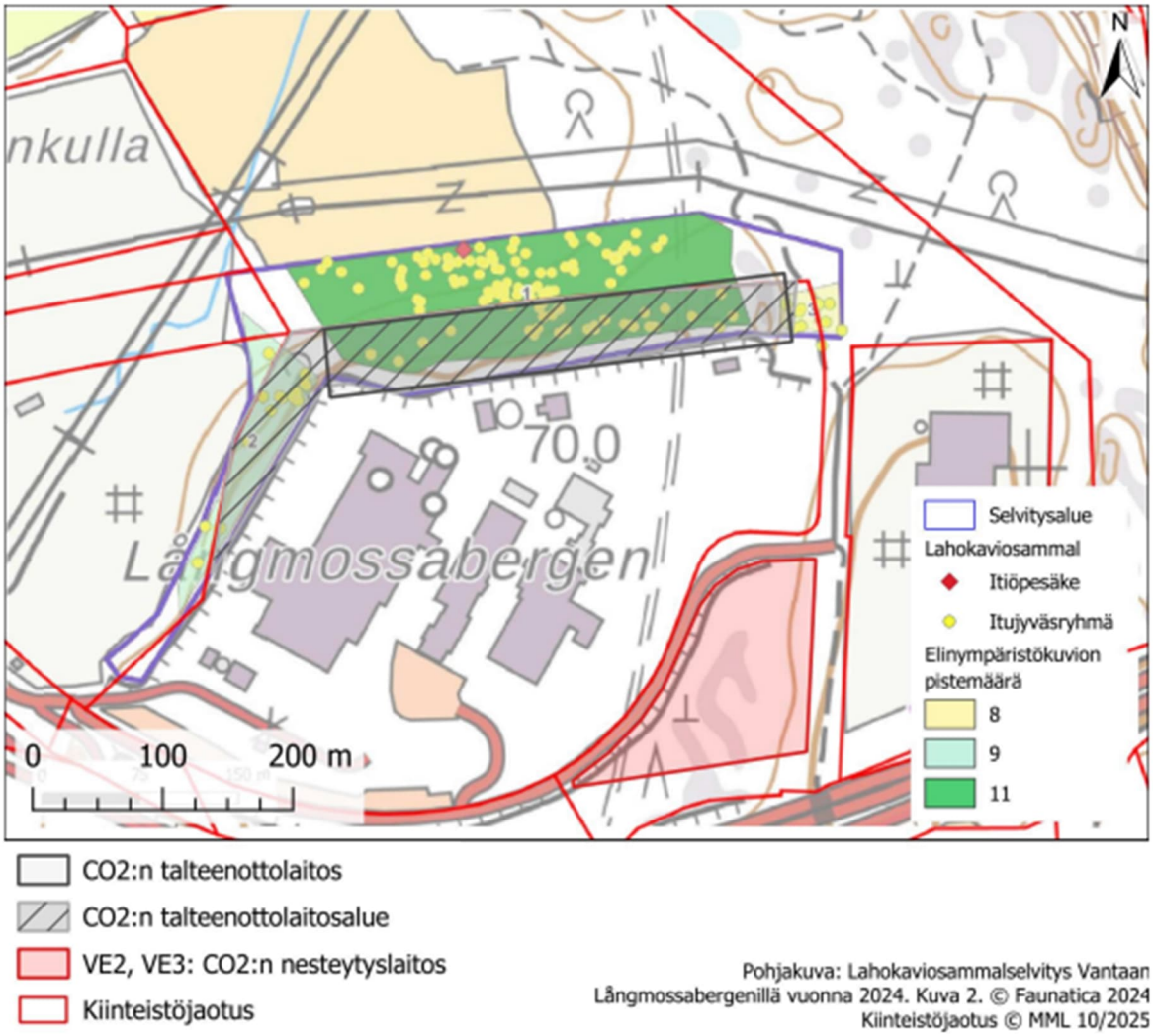
Asemakaava-alueen itäosan alapuolella kulkee Vuosaaren satamaradan rautatietunneli, mikä tulee huomioida alueen louhintatöiden ja rakentamisen suunnittelussa. Rakennegeologisten selvitysten perusteella kaavamuutosalueen tunneliosuudella kallioperän pääkivilajeina ovat kiillegneissi, pegmatiitti (karkearakeinen graniitti) sekä granodioriitti. Rautatietunnelin katto on asemakaava-alueen eteläosassa noin tasolla +9…+11.

Perustamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja –suunnitelmiin.

Luontoselvitykset

Esitetyt tiedot perustuvat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Faunatica Oy on laatinut Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan tontista sekä sen pohjoisosaan liittyvästä osuudesta asemakaavoitettua Ojangon lähivirkistysaluetta lahokaviosammalselvityksen *(Faunatica Oy 2024. Lahokaviosammalselvitys Vantaan Långmossabergenillä vuonna 2024.)*. Selvitys on osa Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenottolaitoksen YVA-menettelyä. Selvitys täydentää Faunatica Oy:n aiempaa lahokaviosammalselvitystä *(Faunatica Oy 2020: Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma)*.

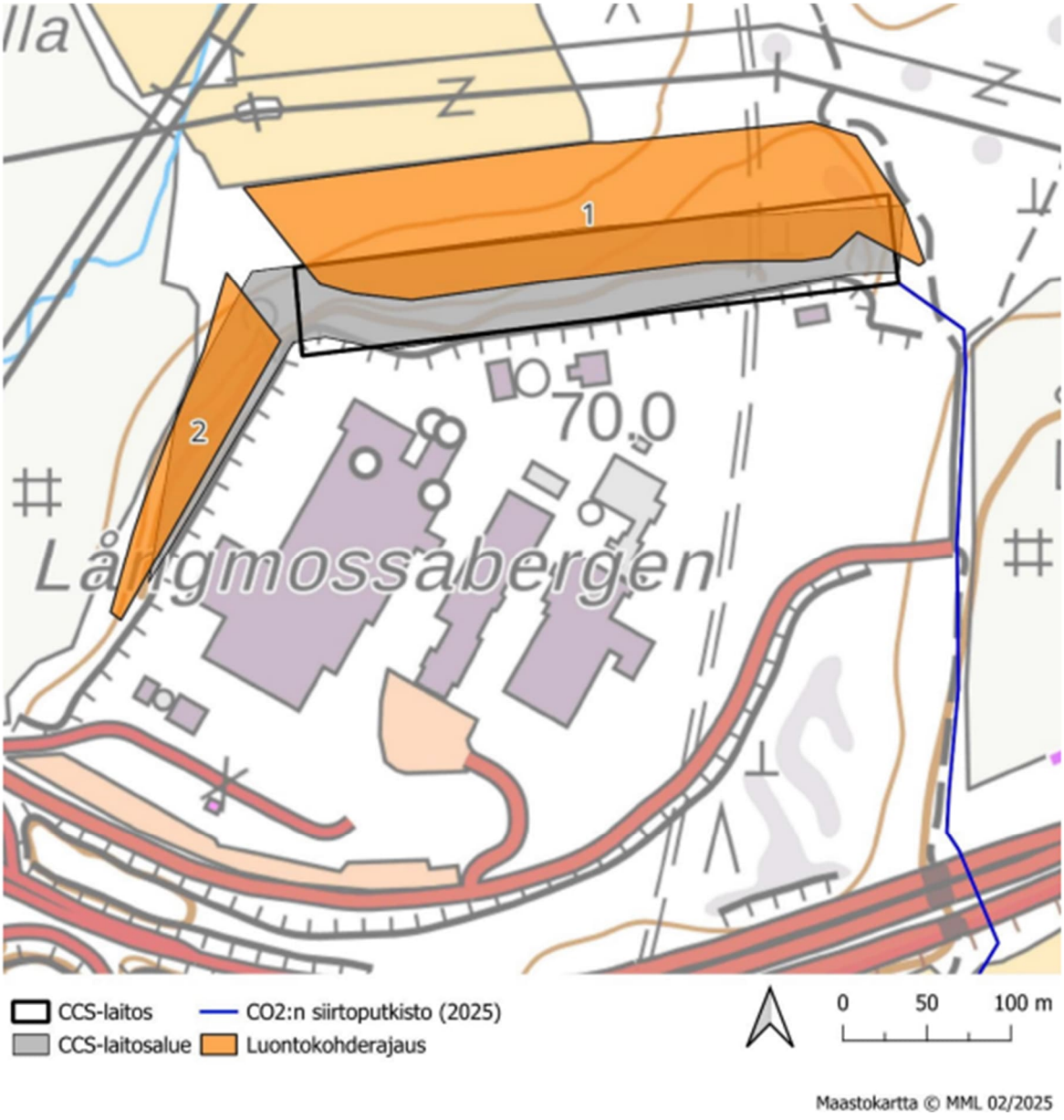


Jätevoimalan ja sen pohjois- ja länsipuolen metsäalueilla vuonna 2024 havaitut lahokaviosammalen itujyväsryhmät ja itiöpesäkkeet sekä elinympäristökuviot (1–3) pistemäärineen. Pistemäärä 11 on keskimääräistä parempi.

Jätevoimalan tontin pohjoisreunan ja sen ulkopuoleinen Ojangon lähivirkistysalueelle ulottuva pohjoisrinteen metsä (Långmossabergen) on tunnistettu lahokaviosammalen esiintymisen ydinalueeksi Vantaan yleiskaavan lahokaviosammalselvityksessä ja jätevoimalan tontin länsipuolen metsä on arvioitu lajille potentiaaliseksi alueeksi (Faunatica Oy 2020). Lahokaviosammal (Buxbaumia viridis) on säädetty luonnonsuojelulailla ja -asetuksella (1066/2023; liitteet 3 ja 6) uhanalaiseksi ja rauhoitetuksi lajiksi. Viimeisimmässä uhanalaisuusarvioinnissa laji arvioitiin erittäin uhanalaiseksi (EN) (Hyvärinen ym. 2019) laji. Viime vuosien selvityksissä se on kuitenkin osoittautunut yhä yleisemmäksi lajiksi pääkaupunkiseudulla. Vuonna 2024 kartoitetuilta jätevoimalan pohjois- ja länsipuolen metsäalueilta löytyi yhteensä 144 lahokaviosammalen itujyväsryhmää ja yksi itiöpesäke. Pohjoisrinteen esiintymä, jonka havaituista itujyväsryhmistä valtaosa sijaitsee jätevoimalan tontin pohjoispuolella VL-alueella, arvioitiin tavanomaista paremmaksi. Lahokaviosammal kasvaa pehmeäksi lahonneilla kookkailla maapuilla ja kannoilla vanhoissa havumetsissä ja lehdoissa (Syke 2025b).

Mikäli lahokaviosammaleen kasvupaikan maankäyttöä muutetaan, ovat Manninen & Nieminen (2020) esittäneet Vantaan lahokaviosammaleen suojelusuunnitelmassa periaatteet myös lahokaviosammalesiintymien siirtämiselle tuhoutuvista esiintymistä säilyviin esiintymiin. Siirtotoimenpiteisiin ryhtymistä suositellaan, mikäli alueen maankäyttöä muutetaan.

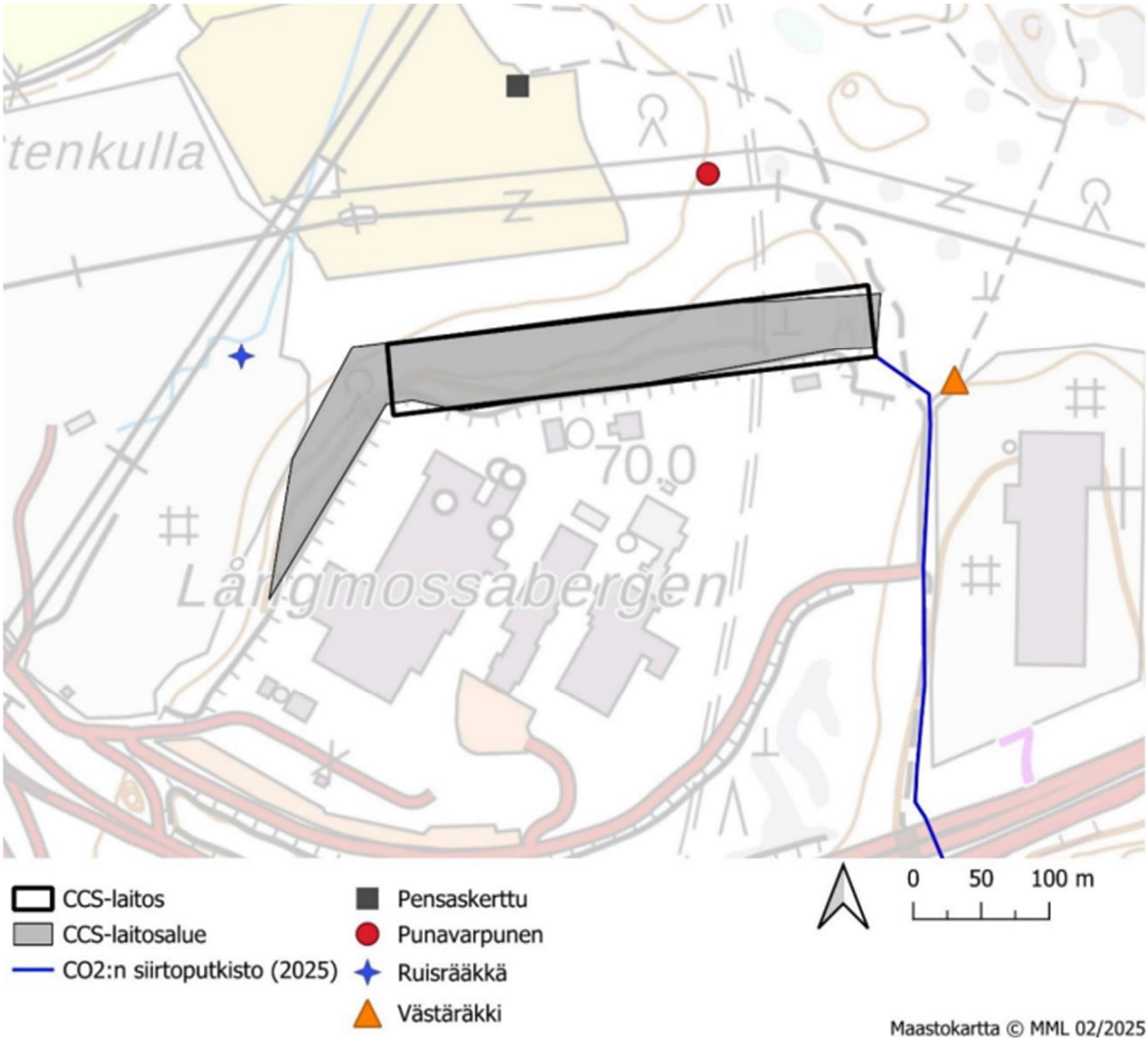
Pohjoisrinteen metsä on varttunutta tai vanhaa tuoreen kankaan havupuuvaltaista sekametsää, jossa on kymmeniä järeitä ylispuumäntyjä sekä runsaasti lahopuuta eri lahoasteiden järeinä maapuina että pystyyn kuolleina kuusina. Alueella on myös pieniä kalliopaljastumia. Pohjoisrinteen alaosassa, joka on tontin ulkopuolella VL-alueella, ja länsirinteessä on nuorempaa puustoa. Pohjoisrinteen metsä edustaa luontotyyppiä varttuneet havupuuvaltaiset tuoreet kankaat, joka on arvioitu luontotyyppien uhanalaisuusarvioinnissa (Kontula & Raunio 2018) silmälläpidettäväksi (NT) koko maassa ja vaarantuneeksi (VU) Etelä-Suomessa. Luontokohteiden arvoluokittelussa pohjoisrinnettä voidaan pitää monimuotoisuutta turvaavana (arvoluokan 3) kohteena, koska luontotyyppiesiintymä on edustava ja uhanalaisista lajeista esiintyy ainakin lahokaviosammalta (Mäkelä & Salo 2024). Rajaukseen on otettu mukaan myös alarinteen (sijaitsee jätevoimalan tontin pohjoispuolella VL-alueella) nuoremman metsän alue, koska lahokaviosammalta esiintyy siellä vanhoilla kannoilla ja ainoa alueella vuoden 2024 selvityksessä havaittu lahokaviosammalen itiöpesäke löytyi sieltä. Jätevoimalatontilla sijaitseva länsirinteen metsä on lähinnä monimuotoisuutta tukeva (arvoluokan 4) kohde.



Luontokohderajaukset suunnitellun hiilidioksidin talteenottolaitoksen (CCS-laitos) alueella ja lähiympäristössä: 1=pohjoisrinteen metsä ja lahokaviosammalen ydinalue; 2=länsirinteen metsä.

AFRY Finland Oy on tehnyt Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenottolaitoksen YVA-menettelyä varten jätevoimalan länsi-ja pohjoisosista lähiympäristöineen kasvillisuus-, luontotyyppi- sekä linnustoselvityksen ja lepakkopotentiaalin arvioinnin *(Hiilidioksidin talteenottohankkeen luontoselvitykset 2024 / YVA-raportin liite 4: Luontoselvitysten 2024 raportti)*. Linnustoselvityksen ja lepakkopotentiaalin arvioinnin maastokäynnit tehtiin 22.5.2024 noin klo 9.15–10.45 ja 4.6.2024 klo 4.30–6.30. Kasvillisuus- ja luontotyyppiselvitys tehtiin 3.7.2024.

Linnustosta jätevoimalan laitosalueen ulkopuolella lähiympäristössä havaittuja suojelullisesti arvokkaita lajeja ovat ruisrääkkä (lintudirektiivin I liitteen laji), pensaskerttu (silmälläpidettävä, NT), västäräkki (NT), punavarpunen (NT) ja haarapääsky (vaarantunut, VU). Nämä kaikki ovat kuitenkin ympäröivien avomaiden (ruisrääkkä, västäräkki) tai pensaikkojen (punavarpunen, pensaskerttu) lajeja. Kaikkia näitä lajeja havaittiin yksi pari. Haarapääskyt (5 yksilöä) olivat puolestaan metsän ja jätevoimalan yllä lentäviä saalistelijoita, eikä niitä ole sijoitettu kartalle.



Jätevoimalan hiilidioksidin talteenottolaitoksen (CCS-laitos) alueen läheisyydessä vuoden 2024 inventoinneissa havaitut suojelullisesti arvokkaat lintulajit. Jätevoimalan yllä saalistaneet haarapääskyt (5 yksilöä) eivät ole kartassa (AFRY Finland Oy)

Suunnitellun hiilidioksidin talteenottolaitoksen (CCS-laitos) alueella ei tehty varsinaista lepakkoselvitystä mutta alueen lepakkopotentiaalia arvioitiin linnustoselvitysten yhteydessä. Erityisesti arvioitiin, olisiko alueella mahdollisia luokan I–III lepakkoalueita seuraten Suomen lepakkotieteellisen yhdistyksen ohjeen luokittelua (SLTY 2023):

- Luokka I: Lisääntymis- tai levähdyspaikka. Säilytettävä, hävittäminen tai heikentäminen on luonnonsuojelulaissa kielletty.
- Luokka II: Tärkeä ruokailualue tai siirtymäreitti. Alueen arvo lepakoille huomioitava maankäytössä (EUROBATS).
- Luokka III: Muu lepakoiden käyttämä alue. Maankäytössä mahdollisuuksien mukaan huomioitava alueen arvo lepakoille.

Kaikki Suomessa tavattavat lepakkolajit kuuluvat luontodirektiiviin liitteen IV (a) lajeihin eli niiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty luonnonsuojelulailla (78 §). Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ovat lisääntymispaikat, muut kesä-, kevät- ja syysaikaiset päiväpiilot sekä talvehtimispaikat (SLTY 2023).

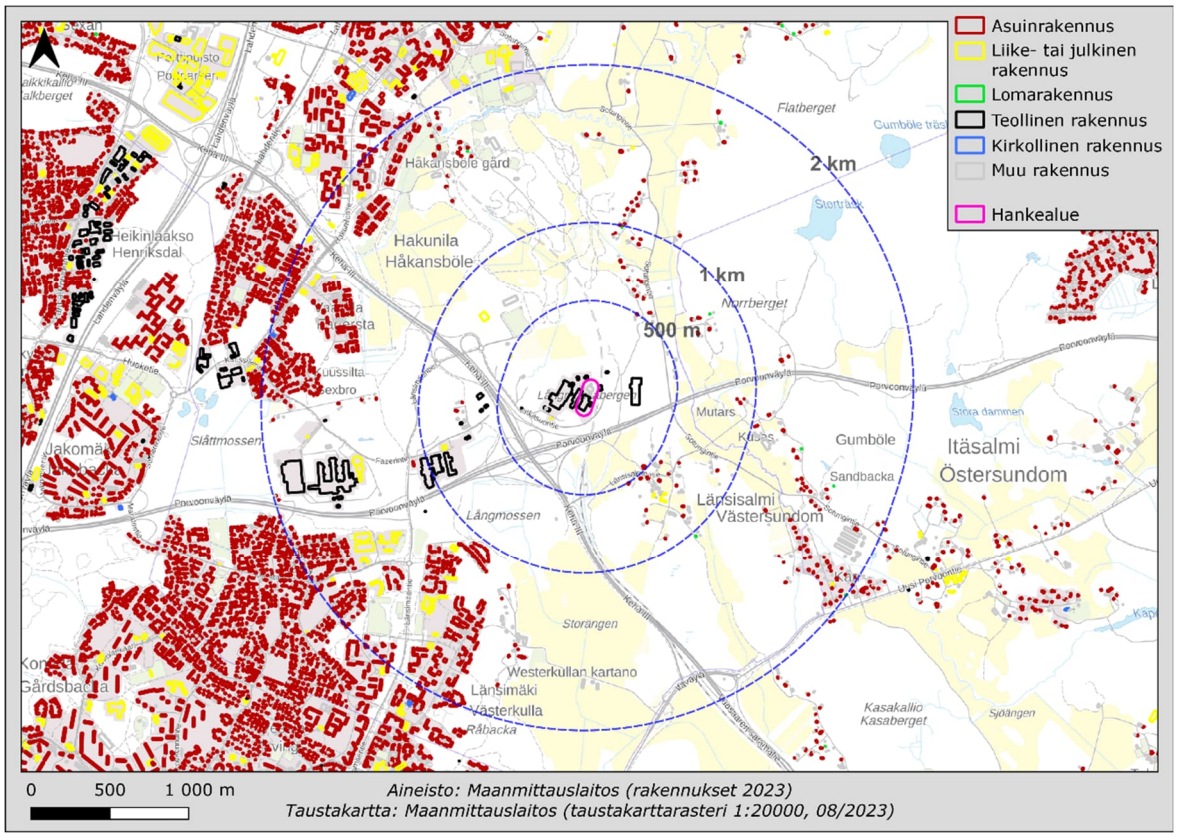
Lepakoiden saalistusalueeksi alueen metsä on suurelta osin liian tiheää. Reunat ja avoimemmat osat ovat mahdollisia saalistelualueita pohjanlepakolle, joka on lajeista joustavin elinympäristönsä suhteen ja sietää myös valosaastetta. Alueella ei kuitenkaan ole esimerkiksi reheviä kosteikoita, jotka voisivat olla mahdollisia merkittäviä lepakoiden saalistelualueita. Alueella ei ole myöskään ilmeisiä lepakkoyhdyskuntien paikkoja, kuten kookkaita kolopuita tai vanhoja rakennuksia. Myöskään selkeitä talvehtimispaikkoja (kellareita, bunkkereita tai kivilouhikoita) ei ole. Yksittäisiä lepakoita alueella todennäköisesti saalistelee, samoin yksittäisten lepakoiden pesimistä esimerkiksi puun raoissa ei voi sulkea pois. Luokan I–II lepakkoalueiden sijoittuminen hankealueelle on hyvin epätodennäköistä, todennäköisesti siellä ei sijaitse myöskään luokan III alueita.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Asuminen, väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Hakunilan suuralueella sijaitsevassa Ojangon kaupunginosassa asui vuoden 2025 alussa 68 asukasta. Ojangon väestön määrän ennustetaan vähenevän.

Lähin asuinkiinteistö sijaitsee asemakaava-alueen koilliskulmasta Ojangon lähivirkistysalueen metsän ja kalliokohoumien takana noin 260 m etäisyydellä koilliseen Kalliolaaksontiellä.



Asuin- ja lomarakennukset sekä muut rakennukset alueen ympäristössä (AFRY Finland Oy, 2023)

Palvelut ja työpaikat

Vantaalla oli vuoden 2023 lopussa 127 400 työpaikkaa, mikä oli enemmän kuin koskaan aiemmin. Työpaikkakasvu jäi kuitenkin alhaiseksi verrattuna ennätysvuosiin 2021–2022. Työpaikkoja tuli eniten kuljetuksen ja varastoinnin toimialalle (+890) ja niitä väheni etenkin rakentamisalalta (-1 100). Vantaalla oli 5,3 % Suomen työpaikoista. Vantaan työpaikkaomavaraisuus oli 108,3 % vuonna 2023. Kaikista Suomen kunnista Vantaan työpaikkaomavaraisuusaste oli 30. korkein. Vantaan työpaikoista 18 % oli tukku- ja vähittäiskaupassa, 15 % kuljetuksen ja varastoinnin parissa, hallinto- ja tukipalveluissa 11,1 % sekä 10,9 % teollisuudessa.

Vantaan suuralueista eniten työpaikkoja vuoden 2023 lopussa sijaitsi Aviapoliksessa, 42 300, mikä oli kolmannes kaikista Vantaan työpaikoista.

Ojanko on osa Hakunilan suuraluetta, jolla oli v. 2023 lopussa 6 719 työpaikkaa. Suuralueelta on viimeisen kymmenen vuoden aikana vähentynyt 65 työpaikkaa. Vuoden 2023 lopussa Ojangossa oli 407 työpaikkaa.

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalassa on noin 130 työntekijää.

Lähin koulu (Västersundoms skola) sijaitsee noin 500 metrin etäisyydellä asemakaava-alueesta kaakkoon ja lähimmät päiväkodit Rajakylässä ja Länsimäessä 1,2–1,3 km:n etäisyydellä kaavamuutosalueen lounaispuolella. Etäisyys kaavamuutosalueesta Länsimäen ja Hakunilan terveysasemiin on noin 2,2–2,6 km.

Yhdyskuntarakenne

Asemakaava-alue sijaitsee Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän pohjoispuolella yhdyskuntateknisen huollon toimintojen alueen keskellä, Kehä III:n/Porvoonväylän ja Länsisalmi–Anttila sähkön voimajohtolinjan välissä Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan alueella. Asemakaava-alueen länsipuolella

sijaitsevat Rudus Oy:n maa-ainesten ottoalue ja betoni- ja tiilijätteen kierrätysalue sekä Itä-Vantaan linja-autovarikko ja itäpuolella Remeo Oy:n kierrätyslaitos. Asemakaava-alueen itäosan alla on Vuosaaren satamaradan rautatietunneli.

Asemakaava-alueen pohjoispuolella on suurjännitevoimalinjoja, koiraurheilukeskus sekä Ojangon ulkoilualue, jossa on valaistu Hakunilan kuntorata.

Asemakaava-alue liittyy Pitkäsuontien välityksellä Kehä III:en, jolta on yhteys Porvoonväylälle. Pitkäsuontie on Vantaan yleiskaavassa osoitettu jatkumaan Porvoonväylän pohjoisreunassa Helsingin Norrbergetiin.

Kaupunkikuva

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan rakennukset ovat suuria ja korkeita ja ne näkyvät kaupunkikuvassa ja maisemassa. Jätevoimalan ympäristön kaupunkikuva muodostuu Kehä III:n ja Porvoonväylän liikennealueista, Itä-Vantaan linja-autovarikosta, lumenvastaanottoalueesta, maa-ainesten otto- ja käsittelyalueista, betoni- ja tiilijätteen kierrätysalueesta, Remeon kierrätyslaitoksesta sekä Länsisalmi–Anttila sähkön voimajohtolinjoista.

Viistoilmakuva asemakaava-alueen ympäristöstä v. 2022, vasemmalla Kehä III, kuvan alareunassa Porvoonväylä

Viistoilmakuva Vantaan Energia Oy:n jätevoimalasta v. 2022

Rakennettu kulttuuriympäristö, maisema-alueet ja muinaisjäännökset

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä ovat asemakaava-alueen pohjoispuolella lähimmillään noin 1 kilometrin etäisyydellä sijaitseva Sotungin kylä ja Håkansböle sekä asemakaava-alueen eteläpuolella lähimmillään noin 1,3 kilometrin etäisyydellä sijaitsevat Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet *(Museovirasto 2021).* Maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ovat asemakaava-alueen eteläpuolella lähimmillään noin 670 metrin etäisyydellä sijaitseva Länsisalmen kulttuurimaisema sekä pohjoispuolella lähimmillään noin 490 metrin etäisyydellä sijaitseva Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano *(Uudenmaan liitto 2012).*

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti luokiteltuja maisema-alueita. Lähin valtakunnallisesti arvokas maisema-alue Vantaanjokilaakso, sijaitsee asemakaava-alueen länsipuolella noin 8 kilometrin etäisyydellä.

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse kiinteitä muinaisjäännöksiä. Lähin muinaisjäännös on Västersundom (Länsisalmi) Måsbrot hem åkern (1000007051), joka sijaitsee noin 170 metriä kaavamuutosalueesta itään päin. Kyseessä on historiallinen kylänpaikka, joka sijoittuu selännealueen länsireunaan. Vantaan kaupunginmuseolta saadun tiedon mukaan paikalla on suoritettu Remeon jätteiden lajittelukeskuksen rakentamisen yhteydessä arkeologiset koetutkimukset, eikä tutkittavalta alueelta löydetty merkkejä säilyneistä muinaisesta ihmistoiminnasta kertovista maakerroksista. Muut kiinteät muinaisjäännökset sijoittuvat yli 400 metrin etäisyydelle kaavamuutosalueesta ja väliin jää muun muassa Kehä III ja Porvoonväylä tai selännealueita.

Asemakaava-alueella tai sen välittömällä vaikutusalueella ei ole rakennusperintökohteita tai asemakaavalla suojeltuja rakennuksia. Håkansbölen kartanon alueen rakennusperintökohteet Ojangon kaupunginosassa sijaitsevat lähimmillään noin 1,2 kilometrin etäisyydellä asemakaava-alueen

pohjoispuolella. Länsisalmen kylän rakennusperintökohteet sijaitsevat lähimmillään noin 250 metrin etäisyydellä asemakaava-alueen kaakkoispuolella.

Virkistys

Asemakaava-alueella ei ole yleis- eikä asemakaavoitettuja virkistysalueita. Asemakaava-alueen pohjoispuolella sijaitsee Ojangon ulkoilualue, jossa on valaistu Hakunilan kuntorata. Alueen luoteispuolella sijaitsee myös Ojangon koiraurheilukeskus.

Asemakaava-alueen itäosan ja Remeon välissä olevalle lähivirkistysaluekaistaleelle ja rakentamattomaksi jääneelle pohjoiseteläsuuntaiselle Pitkäsuontien katualuevaraukselle (kartoissa Långmosseninkuja) toteutetaan talvisin Hakunila-Mustavuori yhdyshiihtolatu, joka hyödyntää Porvoonväylän alikulkua.

Maakuntakaavassa sekä Vantaan yleiskaavassa pohjoiseteläsuuntainen virkistysalue- ja ekologinen yhteys on osoitettu asemakaava-alueesta noin 200 m itään Remeon ja Sotungintien väliselle kallioylängölle.

Yleiskaavan virkistysalue- ja ekologinen yhteys Remeon ja Sotungintien välisellä kallioylängöllä

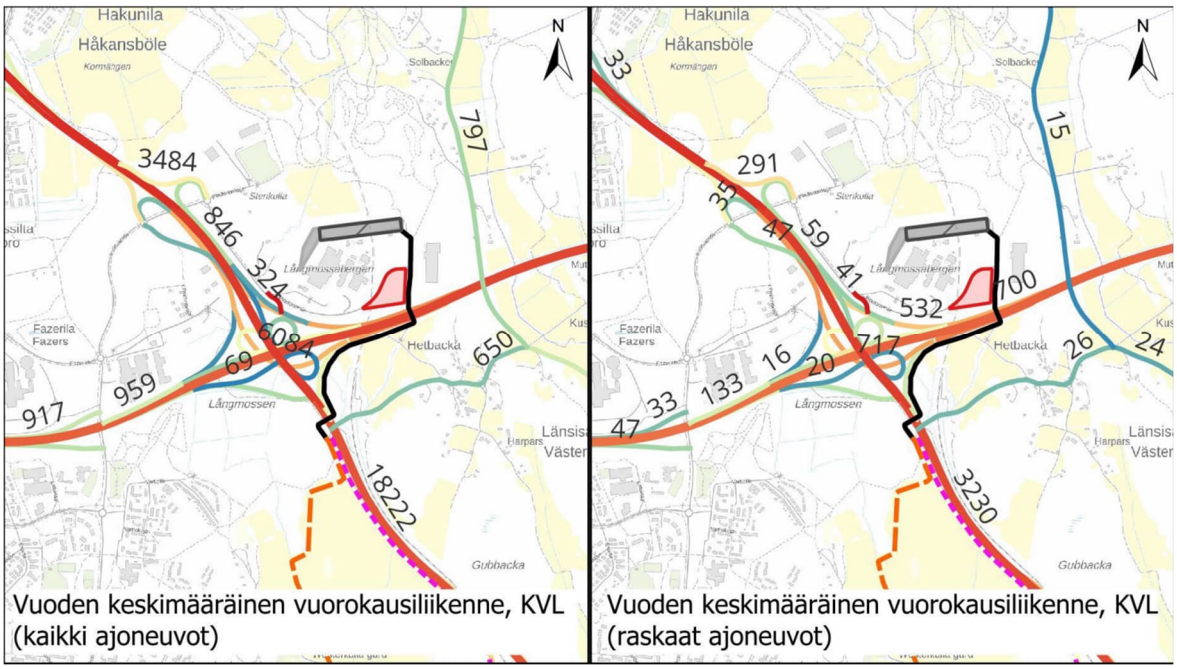
Liikenne

Esitetyt tiedot perustuvat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Asemakaava-alue sijaitsee Kehä III:n ja valtatie 7:n (Porvoonväylä) eritasoliittymän pohjoispuolella.

Kehä III:n vuoden keskimääräinen liikennemäärä on Porvoonväylän pohjoispuolella 31 627 ajoneuvoa vuorokaudessa, mistä raskaan liikenteen osuus on 3 377 ajoneuvoa. Porvoonväylän eteläpuolella on 18 222 ajoneuvoa vuorokaudessa, mistä raskaan liikenteen osuus on 3 230 ajoneuvoa. *(Väylävirasto 2025)*

Porvoonväylän vuoden keskimääräinen liikennemäärä on Kehä III:n itäpuolella 29 836 ajoneuvoa vuorokaudessa, mistä raskaan liikenteen osuus on 2 331 ajoneuvoa. Kehä III:n länsipuolella on 16 377 ajoneuvoa vuorokaudessa, mistä raskaan liikenteen osuus on 847 ajoneuvoa. *(Väylävirasto 2025)*



Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne Kehä III:n eritasoliittymissä Porvoonväylälle sekä Länsimäentielle

Pitkäsuonkujalla kulkee Ojangon linja-autovarikolle noin 600 ajoneuvoa vuorokaudessa *(Trafix Oy 2017).*

Asemakaava-alue tukeutuu Pitkäsuontiehen, joka on Remeon kierrätyslaitokselle päättyvä katu. Kadun liikenne muodostuu Vantaan Energian jätevoimalan sekä Remeon kierrätyslaitoksen aiheuttamasta liikenteestä. Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan liikennemäärän arvioidaan olevan tällä hetkellä noin 320 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa, joista suurin osa jätekuljetuksia. Kuljetukset tapahtuvat pääsääntöisesti arkisin klo 6–22 välisenä aikana. Jätevoimalan henkilöajoneuvojen liikennemäärä on tällä hetkellä noin 50 ajoneuvoa vuorokaudessa. Remeon kierrätyslaitokselle liikennöi noin 255 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa *(Etelä-Suomen aluehallintovirasto 2019)*.

Vuosaaren sataman rautatietunneli kulkee kaavamuutosalueen itäosan ali.

Pitkäsuontien läntinen osuus on osa erikoiskuljetusreittiä. Se yhdistyy Kehä III ja Porvoonväylän liittymään Vantaan Energia Oy:n jätevoimalatontin lounaisosassa alueella.

Kaavamuutosaluetta lähinnä oleva bussipysäkkipari sijaitsee Kehä III:n ja Länsimäentien eritasoliittymässä Vaaralan puolella Kehä III:a. Niiden kautta liikennöivät arkiaamuisin ja iltapäivisin Sotungin koulun ja Länsisalmen yhdistävät bussilinjat 588 ja 588B.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueelle on rakennettu vesihuolto. Alueen vedensaanti hoidetaan Hakunilan, Vantaan Energia Oy:n Ojangon jätevoimalan ja Länsimäen välisellä d600 runkojohdolla, josta on liitos d200 vesijohtoon.

- Vj600T 2012 Ojangon Runkovesijohto
- Vj200PE 2020 Jätevoimalaitoksen ja Remeon vesijohto

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m3, HW = +94,20 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on

alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m3. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.30 ja ylin on noin + 95.30. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp).

Jätevesiviemäröinti

Alueelle on rakennettu jätevesiviemäröinti. Alueen jätevedet kootaan Pitkäsuontien vietto- ja paineviemärilinjalla Pitkäsuontien (Långmossebergin) jätevedenpumppaamolle.

Jätevedet pumpataan vuonna 2022 rakennettua d315 paineviemärilinjaa pitkin Fazerilan kautta etelään Rajakylään. Sieltä jätevedet johdetaan Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkkoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

- Pv160PE 2020 Jätevoimalaitoksen paineviemäri
- Pv110PE 2020 Remeon paineviemäri

Hulevesijärjestelmä

Kaava-alueen hulevedet johdetaan länsipuolelta Ojangonojaan ja itäpuolelta Westerkullan ojaan. Ojangonoja yhtyy edelleen alajuoksulla Krapuojaan. Molemmat ojat laskevat vedet mereen Helsingin edustalla Itäsalmen Kapellvikeniin.

Kaukolämpö

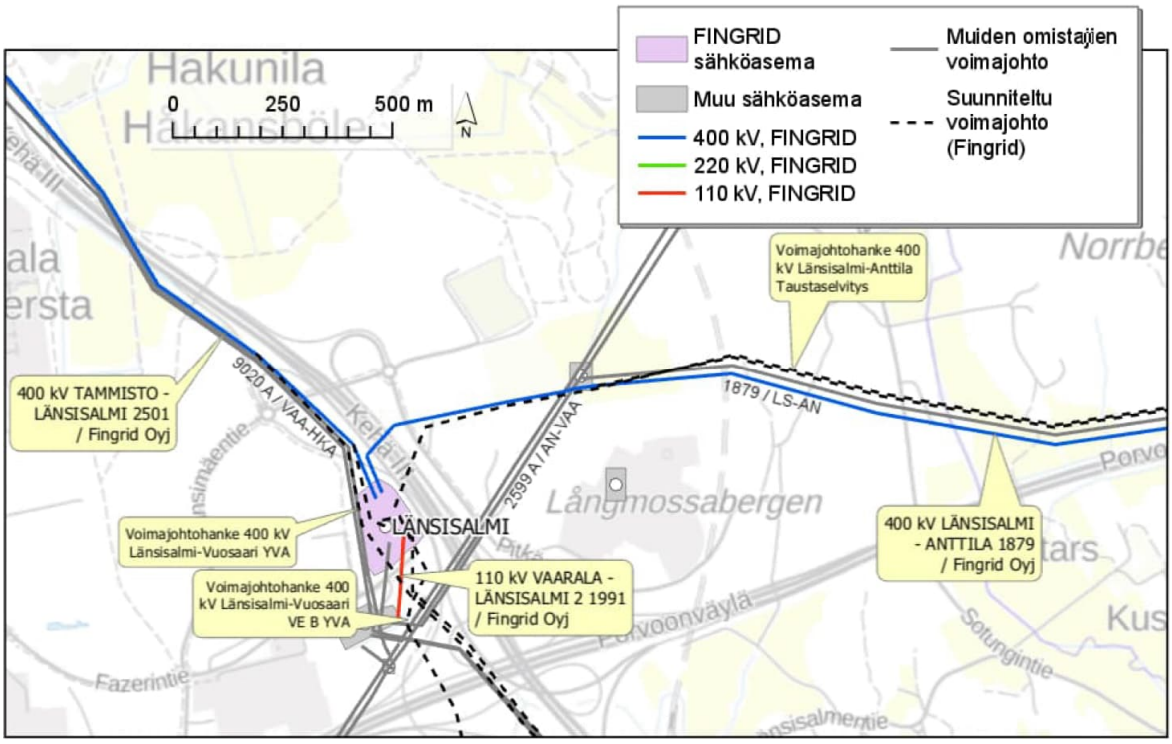
Asemakaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee kaukolämpöputkia. Ne suuntautuvat jätevoimalarakennuksista korttelialueen luoteiskulmasta asemakaava-alueen ulkopuolelle.

Sähköverkko

Fingrid Oyj:n suurjänniteverkon 400 kV sähkön voimajohtolinja Länsisalmi–Anttila sijaitsee asemakaava-alueen pohjois- ja länsipuolella. Lähialueelle on vireillä 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi–Vuosaari sekä 400+110 kV voimajohtohanke Länsisalmi–Anttila.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suurjänniteverkon 110 kV sähkön voimajohtolinja kulkee lounaasta koilliseen asemakaava-alueen länsipuolella Pitkäsuontie 4–8 sijaitsevan Rudus Oy:n maa-ainesten ottoalueen ja betoni- ja tiilijätteen kierrätysalueen halki.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijänniteverkon 20 kV maakaapelit sijaitsevat Pitkäsuontien alla sekä Länsisalmi–Anttila sähkön voimajohtolinjan eteläosan vieressä.



Asemakaava-alueen lähiympäristön voimajohdot sekä voimajohtohankkeet

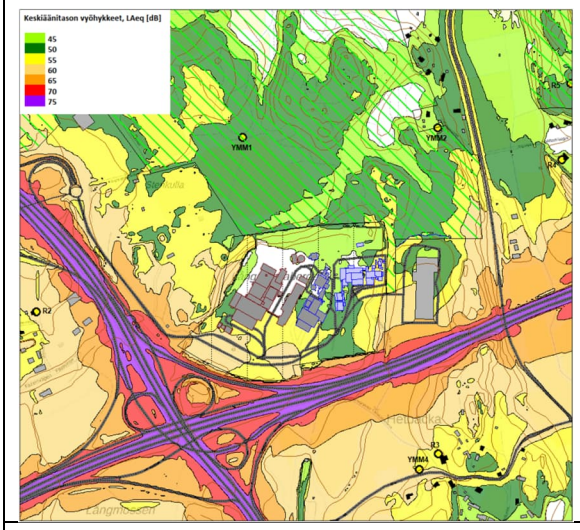
Ympäristöhäiriöt

Esitetyt tiedot perustuvat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

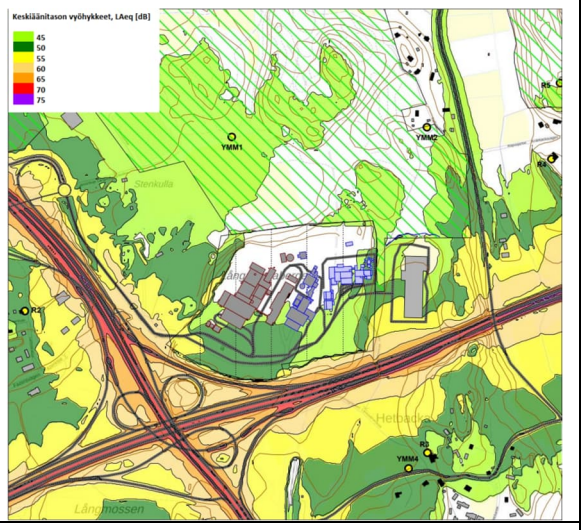
Melu

Asemakaava-alueella ja sen ympäristössä melua aiheuttaa etenkin Porvoonväylän ja Kehä III:n vilkas liikenne. Myös Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan toiminnot aiheuttavat melua ympäristöön. Muita alueen merkittäviä melulähteitä ovat Itä-Vantaan linja-autovarikko, Remeo Oy:n kierrätyskeskus sekä Rudus Oy:n betoni- ja tiilimurskeen valmistuslaitos sekä mullanjalostusalue.

Suomen Väyläviraston ylläpitämän Suomen Väylät karttapalvelun mukaan Vantaan Energia Oy:n jätevoimala-alueen eteläpuolella kulkevan Porvoonväylän melutaso LAeq on tien vieressä vuonna 2022 ollut päivällä (klo 7–22) yli 75 dB ja yöllä (klo 22–7) noin 70–75 dB. Tieliikenteen melu vaikuttaa ympäristöönsä siten melko laajalla alueella Porvoonväylän ja Kehä III risteysalueella. Porvoonväylän pohjoispuolella tieliikenteen aiheuttama melutaso laskee yöllä vasta noin 100 m päässä tien reunasta 40–45 dB:iin LAeq ja päivällä 100 m päässä tien reunasta noin 55–60 dB:iin LAeq (Suomen väylät s.a.).



Nykytilan mallinnettu tieliikennemelun keskiäänitaso LAeq, päivällä klo 7–22 (AFRY Finland Oy)



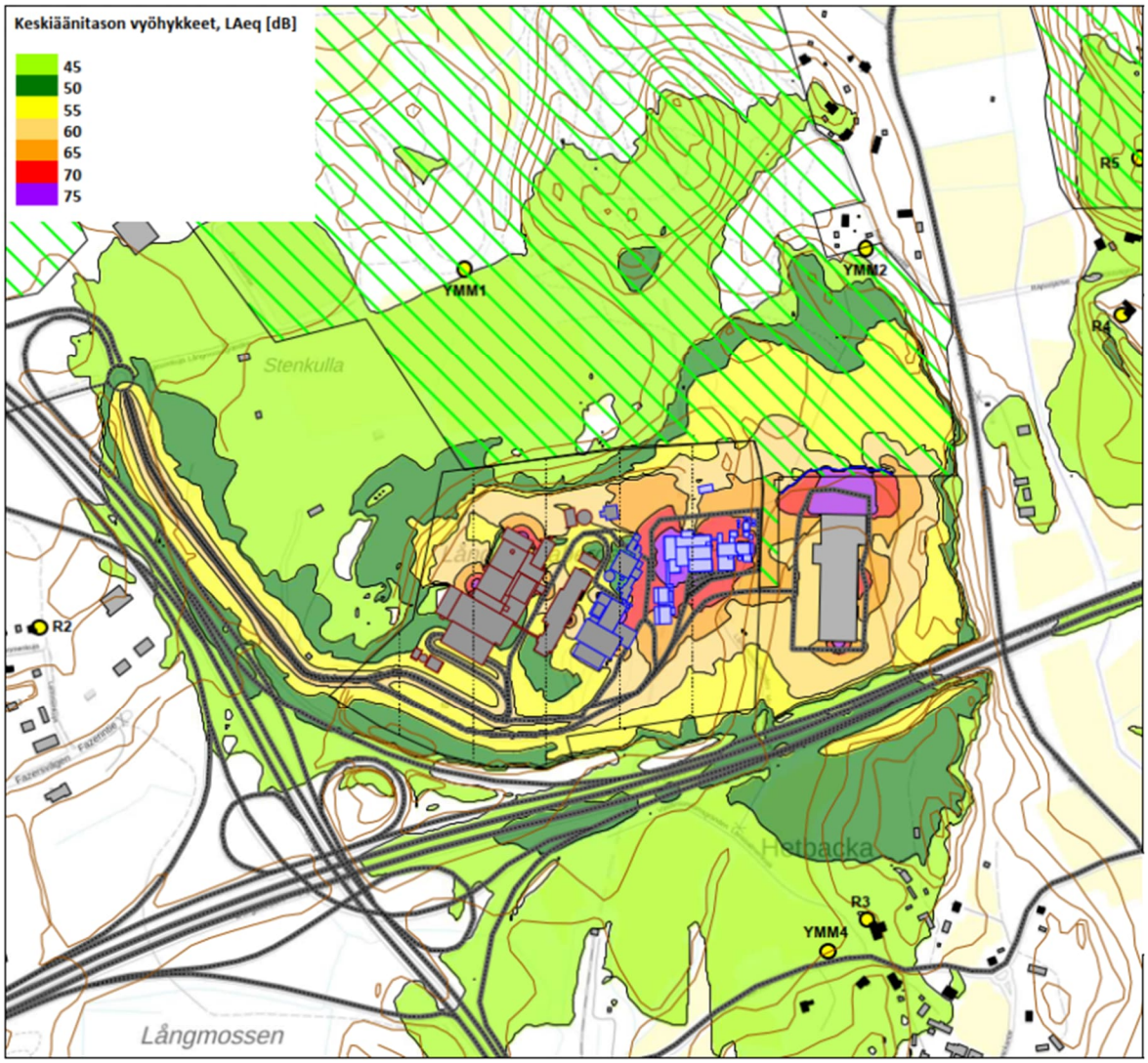
Nykytilan mallinnettu tieliikennemelun keskiäänitaso LAeq, yöllä klo 22–7 (AFRY Finland Oy)

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten toimintojen melua ja tärinää torjutaan rakennusteknisin toimenpitein ja huomioimalla melun leviämisen estäminen häiriintyvien kohteiden suuntaan. Kiinteistölle suuntautuvat kuljetukset ajoittuvat pääosin päiväaikaan, mikä vähentää yöajan ympäristömelua.

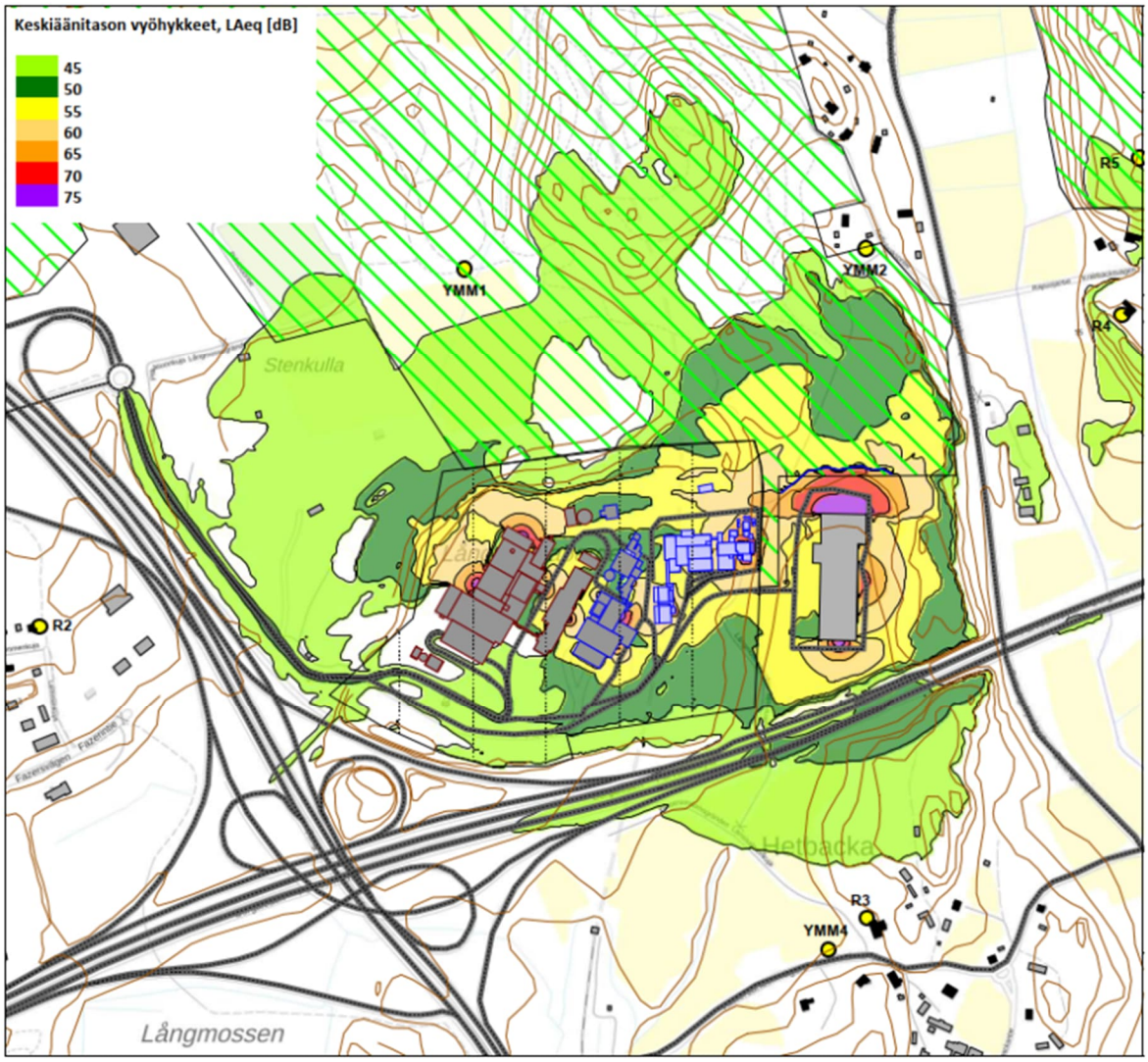
Vantaan Energian viimeisimmän ympäristöluvan mukainen melutasojen vaatimustaso on kuvattu Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksessä 182/2025 ESAVI/32124/2024 seuraavasti: ”Vaarallisen jätteen polttolaitoksen toiminnasta aiheutuva melu yhdessä alueen muiden ympäristöluvanvaraisten toimintojen aiheuttaman melun kanssa ei saa asumiseen käytettyjen kiinteistöjen piha-alueilla tai Ojangon ulkoilualueen rakennetulla reitillä ylittää päivällä (kello 7–22) melun A-painotettua ekvivalenttitasoa (LAeq) 55 dB eikä yöllä (kello 22– 7) ekvivalenttitasoa (LAeq) 50 dB.”

Vuonna 2023 Vantaan jätevoimalan vaikutusalueella ympäristömelutasoja mitattiin neljässä pisteessä asuintalojen piha-alueilla ja Ojangon ulkoilualueella. Merkittävin melunlähde kaikissa mittauspisteissä oli tieliikenne. Muita mainittavia melunlähteitä olivat alueen teolliset toiminnot sekä lentoliikenne. Häiriökorjattujen mittaustulosten mukaan melutaso asuintalojen piha-alueilla oli yöaikaan 44 dB (LAeq) (mittauspiste 2) ja 48 dB (mittauspiste 4). Ojangon ulkoilualueella yöaikaan mitattu melutaso oli 48 dB (LAeq) (AFRY Finland Oy 2023). Vuonna 2023 tehdyt mittaukset lähimmissä herkissä kohteissa eivät ylittäneet ympäristöluvan mukaisia raja-arvoja. Laitosalueella ei ole tärinää aiheuttavia laitteita, mutta alueella aiheutuu jonkin verran tärinää sinne suuntautuvasta raskaasta liikenteestä.

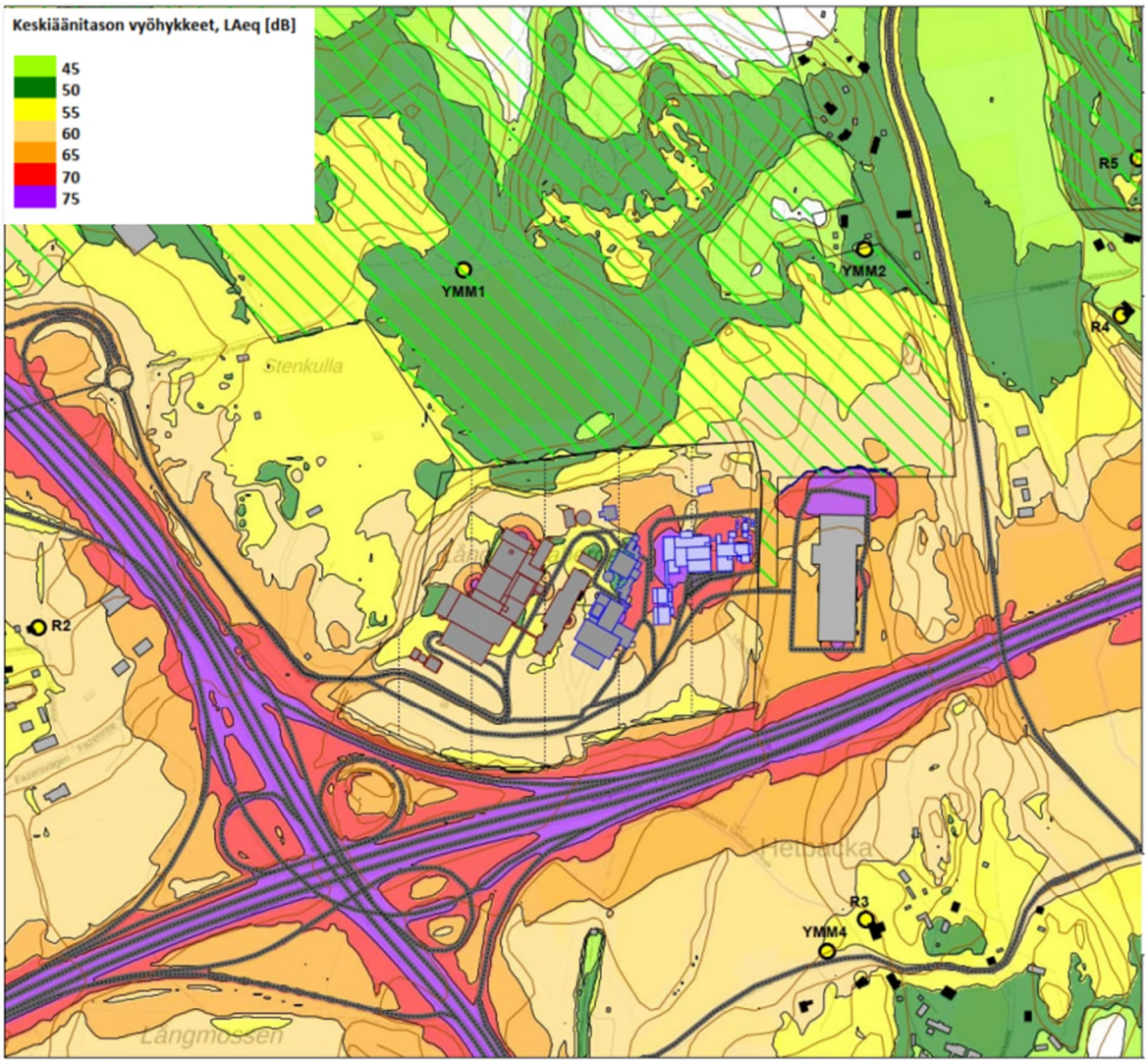
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan viimeisin melumallinnus on tehty vuonna 2024 vaarallisen jätteen polttolaitokselle. Laskentatulosten perusteella vaarallisen jätteen polttolaitoksen sekä kaikkien kolmen Vantaan Energian polttolaitoksen keskiäänitason LAeq ulkomelumallinnuksen tulokset ovat selkeästi ohjearvojen ja nykyisten ympäristölupien määräysten alittavia kaikissa lähimmissä altistuvissa reseptoripisteissä mallinnusepävarmuus huomioiden (AFRY Finland Oy 2024 c). Melumallinnuksen perusteella Vantaan Energian ja Remeon yhteisvaikutus nykytilassa ei ylitä ympäristöluvan raja-arvoja.



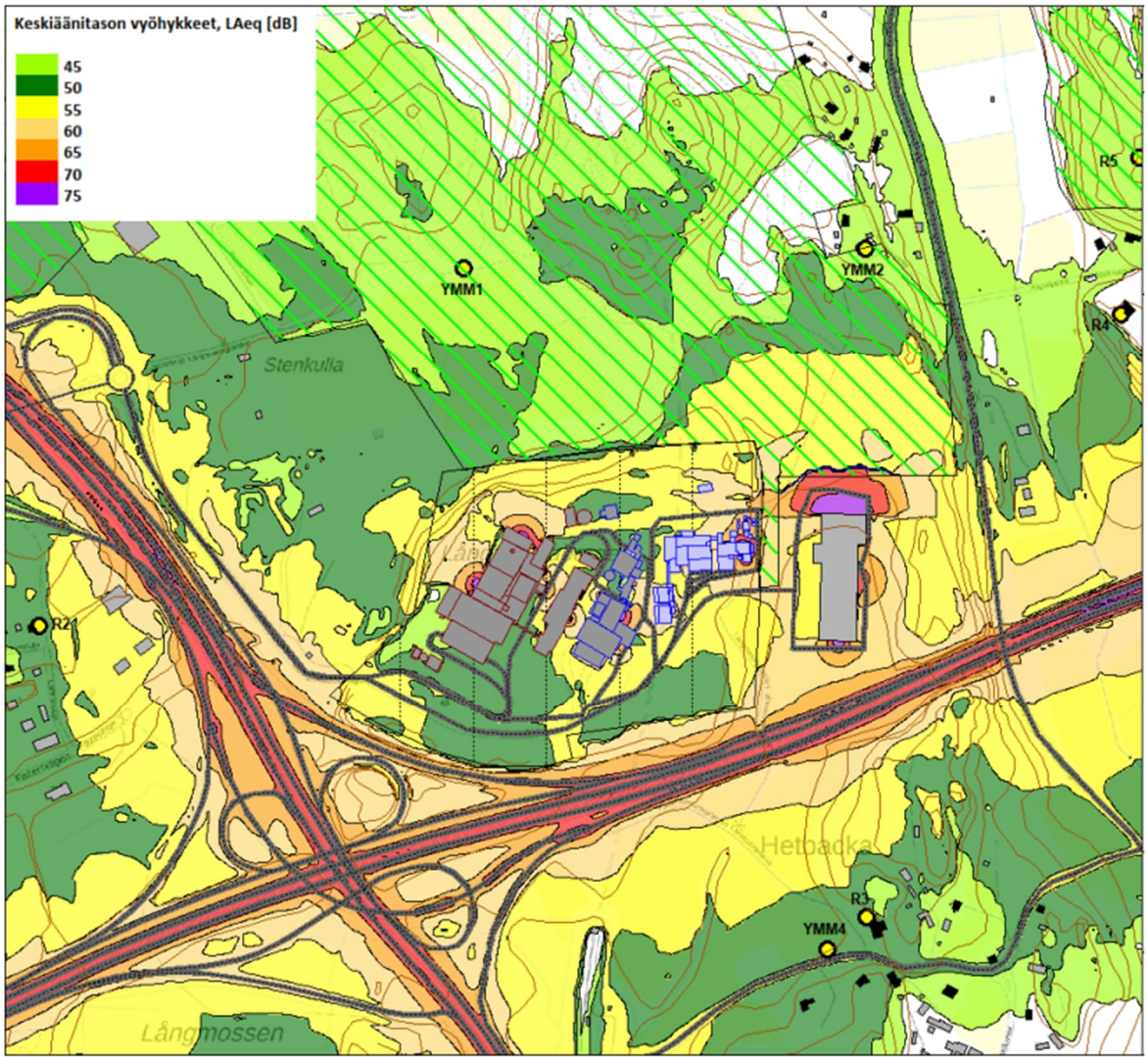
Vantaan Energia Oy:n sekä Remeo Oy:n laitosten nykyisen toiminnan melun keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n sekä Remeo Oy:n laitosten nykyisen toiminnan melun keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n sekä Remeo Oy:n laitosten toiminnan ja tieliikenteen melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n sekä Remeo Oy:n laitosten toiminnan ja tieliikenteen melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 (AFRY Finland Oy)

Päästöt ilmaan

Pysyvistä ilmanlaadun mittausasemista hankkeen toimintoja lähin HSY:n mittausasema sijaitsee pientaloalueella Helsingin Vartiokylässä noin 3,5 km päässä Vuosaaren sataman toiminnoista ja 4,5 km etäisyydellä Vantaan Energia Oy:n jätevoimalasta. Seuraavaksi lähin mittausasema sijaitsee Vantaan Tikkurilassa vilkasliikenteisen tien varrella, noin 7 km etäisyydellä jätevoimalasta. Pääkaupunkiseudun ilmanlaatu on ollut vuonna 2024 pääosin hyvää. Ilmanlaatuindeksin mukaan ilmanlaatu oli enimmäkseen hyvä tai tyydyttävä kaikilla mittausasemilla. Ilmanlaatu ei ollut huonoa tai erittäin huonoa Vartiokylässä yhtenäkään tuntina ja Tikkurilassa ilmanlaatu oli huonoa tai erittäin huonoa 29 tuntina vuoden 2024 aikana. *(HSY 2025)*

HSY:llä on pysyvien mittausasemien lisäksi myös siirrettäviä mittausasemia. Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan alueen toimintojen vaikutusta ilmanlaatuun on vuosina 2015 ja 2023 tarkkailtu siirrettävällä mittausasemalla Sotungissa Rapuojantien ja Sotungintien risteyksessä, joka sijaitsee noin 350 metrin etäisyydellä jätevoimalan tontin koilliskulmasta koilliseen. Mittausasemalla mitattiin typpidioksidin, rikkidioksidin, hengitettävien hiukkasten, pienhiukkasten ja raskasmetallien pitoisuuksia. Mitatut pitoisuudet eivät ylittäneet raja- tai tavoitearvoja ja olivat noin kaupunkitausta-aseman pitoisuuksien tasolla tai sen alle. Ilmanlaatu oli huonoa tai erittäin huonoa 26

tuntina vuoden aikana. Jätevoimalan toiminnalla ei todettu olevan vaikutusta mitattujen epäpuhtauksien pitoisuuksiin. *(HSY 2024)*

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan (JV1, JV2 ja HWP) savupiipuista ilmaan johdettavat savukaasut aiheuttavat päästöjä, jotka nousevat korkealle ilmaan ja kulkeutuvat alueelta pois.

Rudus Oy:n alueen betoni-, tiili- ja asfalttijätteen sekä louheen murskauksesta syntyy koneiden ja murskauslaitoksen aiheuttamia hiukkas-, rikki-, typpi- ja hiilidioksidipäästöjä, joiden määrä on riippuvainen tuotannon määrästä *(Etelä-Suomen aluehallintovirasto 2018)*. Päästöt vapautuvat lähellä maanpintaa, jolloin ne vaikuttavat eniten laitosalueen välittömässä läheisyydessä. Remeo Oy:n kierrätyslaitoksen toiminnan merkittävimpien hiukkaspitoisuuspäästöjen on arvioitu syntyvän puun murskauksesta ja käsittelystä sekä kuljetustoiminnoista. Toiminnan ei ole arvioitu aiheuttavan huomattavaa muutosta hiukkaspitoisuuksiin lähimpien asuntojen tai muiden herkkien kohteiden pihoilla *(Etelä-Suomen aluehallintovirasto 2019)*. Ojangon linja-autovarikko lisää liikenteen päästöjä mutta nykyiset HSL-alueella liikennöivät bussit ovat pääasiassa vähäpäästöisiä *(Trafix Oy 2017)*.

Asemakaava-alueen merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Kehä III:n ja Porvoonväylän tieliikenteen melusta.

Erityistoiminnat

Asemakaava-alueella ei ole sähkön voimajohdon vaara-aluetta eikä voimajohtoaluetta varten lunastettua kiinteistön käyttöoikeuden supistusta tai rakennusrajoitusaluetta *(kts. 2.1.3 > Sähköverkko)*.

2.1.4 Maanomistus

Vantaan Energia Oy omistaa jätevoimalan kiinteistön 92–92–201–2 sekä Pitkäsuontien katualueesta kiinteistön määräalan 92–410–13–27–M601.

Vantaan kaupunki omistaa Pitkäsuontien katualueen itäosan kiinteistön määräalan 92–410–4–39–M505 ja länsiosan kiinteistön 92–410–6–66.

Suomen valtio omistaa Porvoonväylän maantien alueen kiinteistön 92–410–13–26 ja kiinteistön 92–410–13–27.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

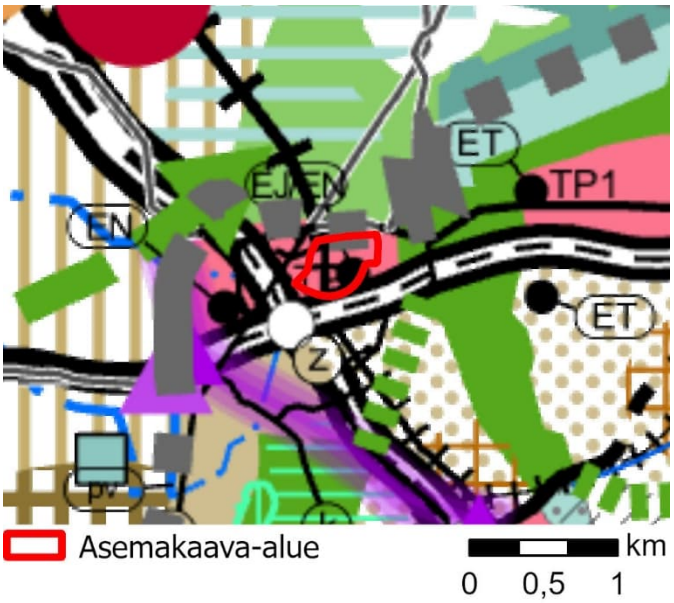
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja, parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia sekä luoda edellytyksiä elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne luovat edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, tukeutuvat olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta huolehditaan.

Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdassa 4.

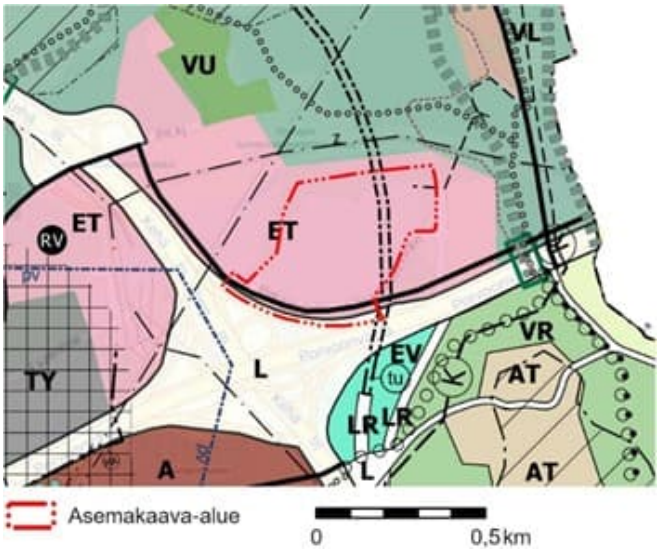
Maakuntakaava



Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Asemakaava-alue on työpaikka-aluetta (TP1), jolle on osoitettu mm. paikka energia- ja jätehuoltoa palvelevia laitoksia varten (EJ/EN). Kaavamuutosalueen itäosassa on Vuosaaren rata ( ). Kaavamuutosalueen lähistöllä on 110 kV ja 400 kV voimajohtoja ( ). Westerkullan kartanon alueelta kohti koillista jatkuva viheryhteystarve on osoitettu Remeo Oy:n kierrätyslaitoksen itäpuolelle Sotungintien alueelle.

Vt 7 (Porvoonväylä) ja Länsimäentien liittymään on osoitettu joukkoliikenteen vaihtopaikka. Asemakaavamuutos on Uusimaa-kaava 2050 mukainen.

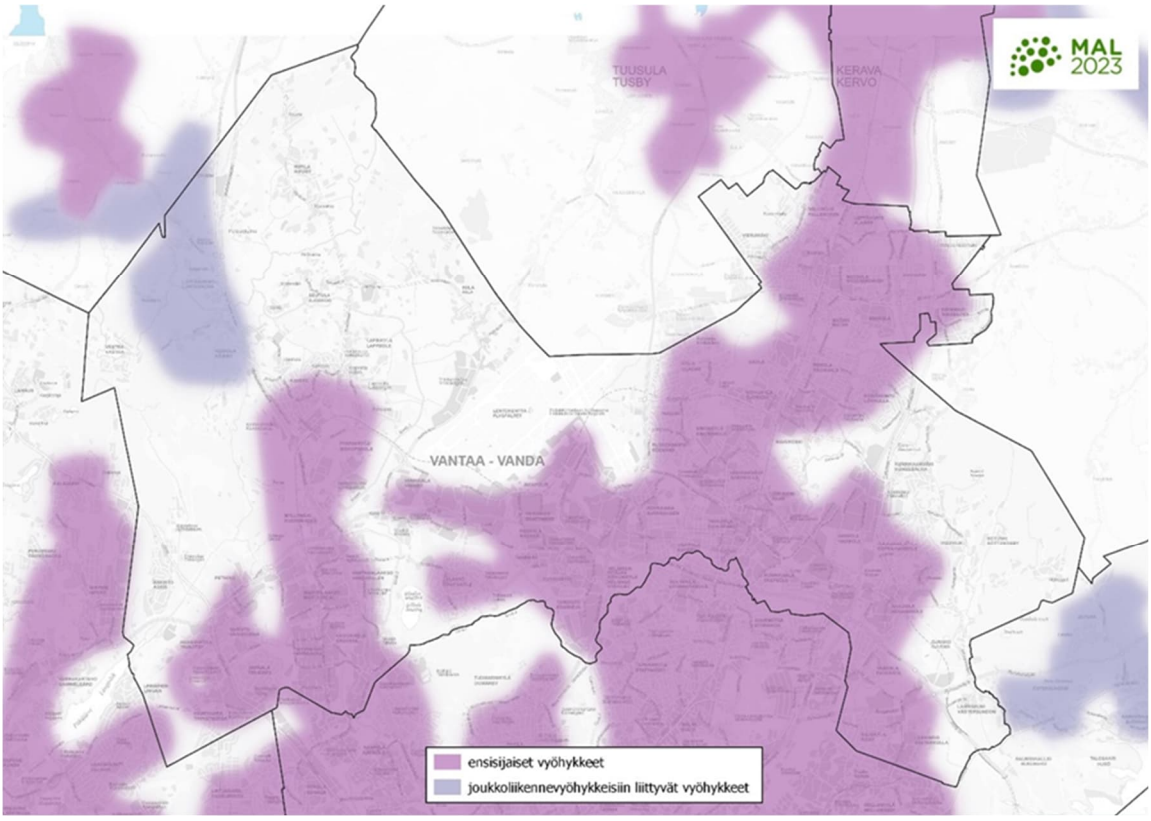
Yleiskaava



Asemakaava-alue on valtaosin yhdyskuntateknisen huollon aluetta ET, jonka itäosan ali kulkee Vuosaaren radan tunneliosuus. Asemakaava-alueen pohjois- ja länsipuolella ovat 110 kV ja 400 kV voimajohdot (Z) sekä Ojangon lähivirkistysalue (VL). Lähivirkistysalueen ulkoilureitti- ja ekologinen runkoyhteys on osoitettu n. 200 m asemakaava-alueesta itään Remeo Oy:n kierrätyslaitoksen itäpuolelle Sotungintien tuntumaan. Pitkäsuontie on osoitettu jatkumaan Porvoonväylän pohjoisreunassa Helsingin Norrbergetiin

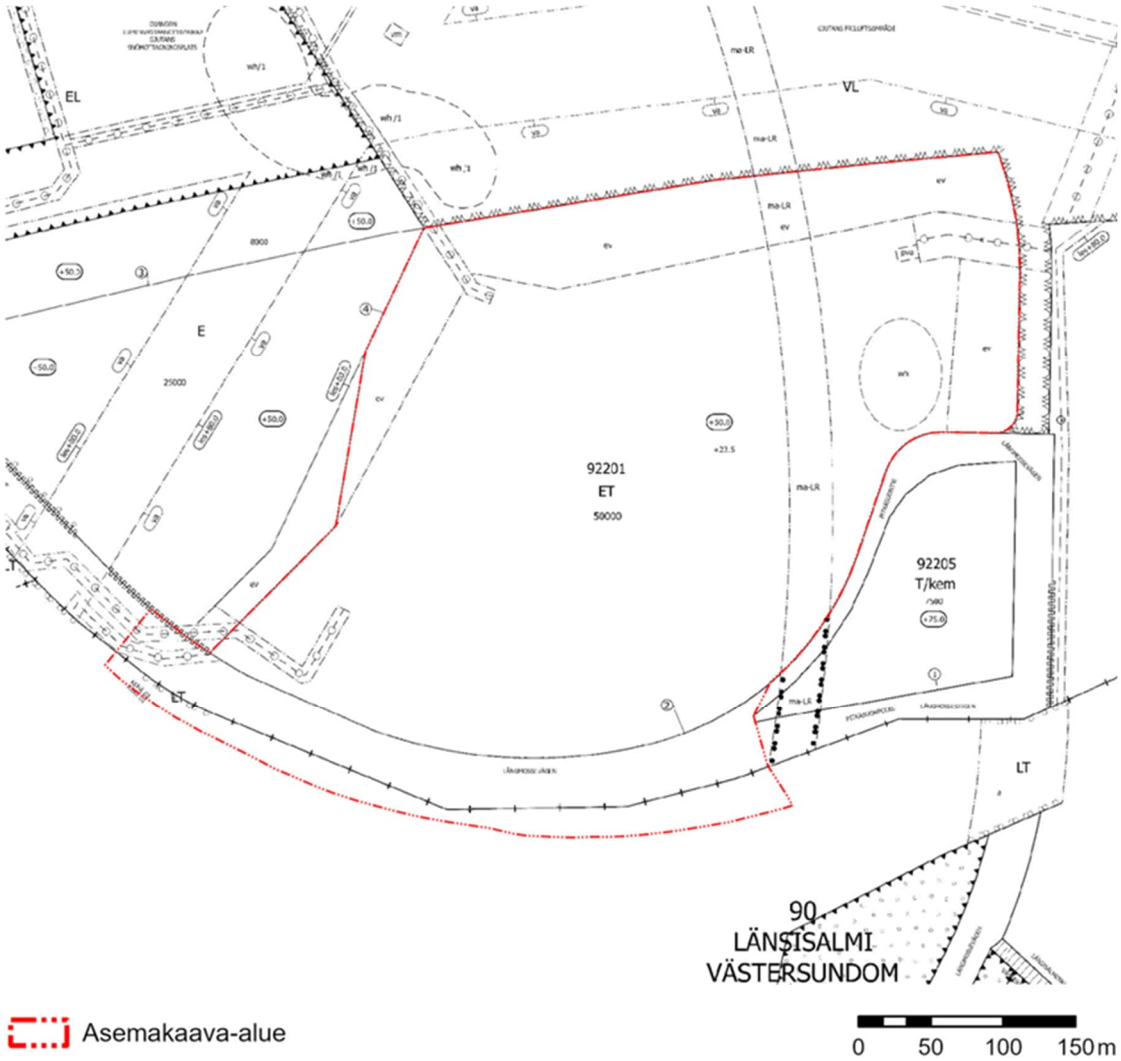
Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

MAL 2023 -suunnitelma



MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille. Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024.

Asemakaava



Ote kumoutuvasta osasta ajantasa-asemakaavaa nro 002175, uuden asemakaavan aluerajaus on osoitettu punaisella pistekatkoviivalla

Valtaosa asemakaava-alueesta sijaitsee Ojangon kaupunginosassa ja on osoitettu asemakaavan muutoksella 002175 (Kv 18.11.2013) yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET). Sen eteläpuolella on osuus Pitkäsuontien katualuetta. Pitkäsuontien katualueen ja Porvoonväylän välissä on asemakaavoittamaton alue, joka sijaitsee Länsisalmen kaupunginosassa.

Korttelialueelle (ET) saa sijoittaa energiatuotantolaitoksia, kuten jätevoimalaitoksen ja biopolttoaineen logistiikka-alueen sekä toimintoja palvelevia laitoksia ja rakennuksia sekä toimintaan liittyviä toimistotiloja. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 50 000 kerrosalaneliömetriä (k-m^2) ja rakennusten vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema on enintään +75.0. Korttelialueen maanpinnan likimääräinen korkeusasema on +23.5.

Korttelialueen halki kulkee maanalainen rautatietunneli (ma-LR) Vuosaaren satamarataa varten. Korttelialueen länsi-, pohjois- ja itäreunoilla suojaviheralueeksi varattuja alueiden osia (ev). Korttelialueen itäosassa ovat ohjeelliset alueet hulevesialueelle sekä paineenvähennysasemalle (pva).

Korttelialueella sijaitsee maakaasujohtoa varten varattu ohjeellinen alueen osa (⋯) sekä maanalaisia johtoja varten varattuja alueen osia (⋯).

Korttelialueen itäosan suojaviheralueelle ja ohjeelliselle hulevesialueelle on toteutettu korkealämpötilalaitos (HWP-laitos) poikkeamispäätöksellä (Tunnus: LP-092-2021-07074, päätöspvm: 4.3.2022). Asemakaavasta myönnetyt poikkeamiset ovat:

- Rakennus sijoittuu osin suojaviheralueeksi varatulle alueen osalle (ev).
- Laitoksen vesikaton/räystään ylimmän kohdan korkeusasema. Asemakaavan merkintä +50.00. Suunnitelmien mukainen rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema on +64.50 m merenpinnasta (N2000). Ylitys 14.5 metriä.
- Rakenteiden korkein sallittu korkeusasema lentoestealueella metreinä, asemakaavan merkintä +80.0. Savupiippu, jonka suunniteltu korkeus on, +95.20 m merenpinnasta (N2000). Ylitys 15.20 metriä.

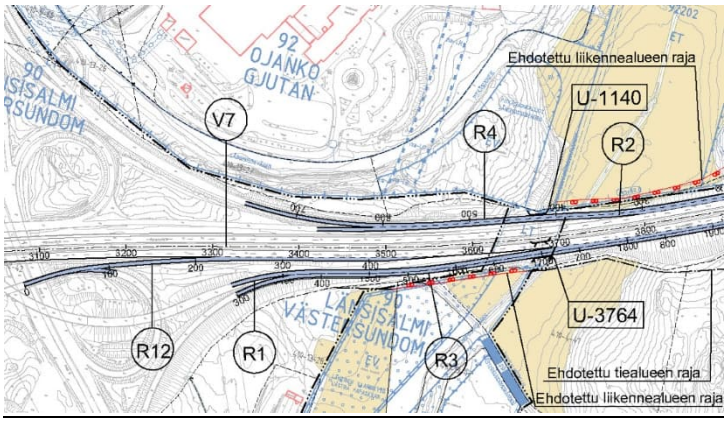
Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

Muut päätökset, suunnitelmat ja selvitykset

Porvoonväylän (vt7) Länsimäentien pysäkit, aluevaraussuunnitelma (kevät 2020)

Porvoonväylän (vt7) Västersundomin eritasoliittymään esitetään suunnitelmassa muutoksia maantien suoja-alueeseen. Esitetyt muutokset jäävät asemakaava-alueen itäpuolelle.



Ote aluevaraussuunnitelmasta, ehdotetut muutokset maantien suoja-alueeseen on osoitettu punaisella.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto 5.3.2020 (86/2020)

Vantaan jätevoimalan toiminnan muuttaminen ja toiminnan aloittamislupa, Pitkäsuontie 10, Vantaa (Vantaan Energia Oy)

Aluehallintovirasto on muuttanut Vantaan jätevoimalan toimintaa koskevan ympäristöluvan lupamääräyksiä. Aluehallintovirasto on myöntänyt ympäristöluvan Vantaan jätevoimalan toiminnan olennaiselle muuttamiselle. Vantaan jätevoimalan suurin sallittu polttokapasiteetti on noin 420 000 t/a. Kun uusi, polttoaineteholtaan noin 80 MW:n jätteenpolttokattila otetaan käyttöön, jätevoimalan suurin sallittu polttokapasiteetti on vuodessa noin 600 000 t/a.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto 1.10.2021 (300/2021)

Vantaan jätevoimalan toiminnan muuttaminen, ympäristöluvan tarkistaminen ja toiminnan aloittamislupa, Pitkäsuontie 10, Vantaa (Vantaan Energia Oy)

Aluehallintovirasto on tarkistanut Vantaan Energia Oy:n Vantaan jätevoimalan ympäristöluvan nro 86/2020 vastaamaan toimialan parhaan käyttökelpoisen tekniikan (BAT) vaatimuksia sekä myöntänyt ympäristöluvan Vantaan jätevoimalan polttoaineteholtaan enintään 5 MW:n varageneraattorin toiminnalle.

Kaupunginhallitus 18.11.2024

Vantaan kaupungin lausunto Etelä-Suomen aluehallintovirastolle Vantaan Energia Oy:n vaarallisen jätteen polttolaitoksen ympäristöluvasta ja toiminnan aloittamisluvasta Vantaalla.

Vantaan kaupunki katsoo, että toiminnan riskit sekä niihin varautuminen huomioiden suunniteltu toiminta soveltuu sille suunnitellulle alueelle, joka asemakaavassa on osoitettu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET). Rakennuksen sijoittamiselle osin suojaviheralueeksi varatulle tontin osalle (ev) on myönnetty poikkeaminen asemakaavasta. Vantaan kaupunki on myös aiemmissa lausunnoissaan todennut hankkeen soveltuvan alueelle ja katsonut sen olevan asemakaavan mukaista toimintaa.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto 6.6.2025 (182/2025)

Vaarallisen jätteen polttolaitoksen ympäristölupa ja toiminnan aloittamislupa, Pitkäsuontie 10, Vantaa (Vantaan Energia Oy)

Päätökseen on haettu muutosta Vaasan hallinto-oikeudelta valittamalla. Lupa aloittaa toiminta muutoksesta huolimatta on voimassa.

Vantaan Energia Oy, Hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki – YVA-menettely, YVA-selostus 20.11.2025

Liitteet: Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta; Yhteysviranomaisen lausunnon huomioon ottaminen selostuksessa; Savukaasupäästöjen leviämismallinnusraportti; Luontoselvitysten 2024 raportti; Luontoselvitysten 2025 raportti; Ympäristöriskien arviointitaulukko.

Aineistot: www.ymparisto.fi/VE-CO2-talteenotto-YVA (Ymparisto.fi / Osallistu ja vaikuta / Ympäristövaikutusten arviointi / Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki)

Vantaan Energia Oy suunnittelee Pitkäsuontie 10 sijaitsevan jätevoimalan yhteyteen hiilidioksidin talteenottolaitosta. Laitoksen tarkoituksena on ottaa talteen jätevoimalan kaikkien jätteenpolttoyksiköiden savukaasujen hiilidioksidi. Hiilidioksidi siirretään maanalaista siirtoputkistoa pitkin tai vaihtoehtoisesti autokuljetuksin Helsingin Vuosaaren sataman alueelle rakennettavaan välivarastoon. Satamasta hiilidioksidi kuljetetaan laivoilla varastoitavaksi geologiseen varastoon.

Kaikissa hankkeen toteuttamisen vaihtoehdoissa Vantaan Energian jätevoimalan kiinteistölle rakennetaan hiilidioksidin (CO2) talteenottolaitos koko jätevoimalan jätteenpolttokapasiteetille. Talteen otettavan hiilidioksidin määrä on noin 700 000 tonnia vuodessa.

Hankkeen vaihtoehdot YVA-menettelyssä:

- VE0: Hanketta ei toteuteta. Ympäristön nykytila ei muutu.
- VE1: Talteen otettu kaasumainen hiilidioksidi johdetaan maanalaista siirtoputkistoa pitkin Helsingin Vuosaaren sataman alueelle rakennettavalle nesteytyslaitokselle. Nesteytettyä hiilidioksidia välivarastoidaan Vuosaaren sataman alueella.
- VE2: Talteen otettu hiilidioksidi nesteytetään jätevoimalan kaakkoispuoleiselle T/kem-korttelialueelle rakennettavassa nesteytyslaitoksessa. Nesteytetty hiilidioksidi johdetaan maanalaista siirtoputkistoa pitkin Helsingin Vuosaaren sataman alueelle rakennettavalle välivarastolle.

- VE3: Talteen otettu hiilidioksidi nesteytetään jätevoimalan alueelle rakennettavassa nesteytyslaitoksessa. Nesteytetty hiilidioksidi kuljetetaan säiliöautokuljetuksilla Helsingin Vuosaaren sataman alueelle rakennettavalle välivarastolle.

Vaihtoehtojen VE1 ja VE2 hiilidioksidin maanalaisen siirtoputkiston reitti kulkee jätevoimalan alueelta kohti etelää alittaen Porvoonväylän ja Kehä III:n. Siirtoputkiston vaihtoehtoiset reittiosuudet A ja B erkanevat Kehä III:n alituksen jälkeen.

- Reittiosuus A kulkee kohti etelää Storängenin ja Långåkernin peltoalueilla. Reittiosuus A tulee Nybondasin kohdalta Itäväylän länsipuolelle.
- Reittiosuus B jatkaa Kehä III:n alituksen jälkeen Kehä III:n länsipuolella kulkevaa kevyen liikenteen väylää pitkin. Siirtoputkisto alittaa Itäväylän ja kulkee Itäväylän itäpuolella kohti etelää. Nybondasin kohdalla reittiosuus B alittaa Itäväylän ja siirtyy sen länsipuolelle.

Tämän jälkeen vaihtoehtoiset reittiosuudet kohtaavat ja siirtoputkisto kulkee Itäväylän, Kallvikintien, Niinisaarentien ja Itäreimarintien rinnalla Vuosaaren satama-alueelle saakka.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan Energia Oy:n jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 21.9.2023. Sitä koskeva asemakaavan muutos 002581 ja maanalainen asemakaava 920500ma tuli vireille 22.2.2024.

Kaavamuutoksen aluerajausta muutettiin laajentamalla sitä Pitkäsuontien katualueelle sekä asemakaavoittamattomalle Porvoonväylän maantien alueelle, mihin liittyen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 11.2.2025. Asemakaavoittamattoman alueen sisällyttäminen kaavatyöhön johti siihen, että kaavatyön nimi ”ASEMAKAAVAN MUUTOS NRO 002581 JA MAANALAINEN ASEMAKAAVA 920500ma” muuttui nimeksi ”ASEMAKAAVA NRO 920600 JA MAANALAINEN ASEMAKAAVA 920500ma”.

Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen viitesuunnitelmien yms. tausta-aineistojen valmisteluun ovat osallistuneet Vantaan Energia Oy sekä heidän konsulttinaan AFRY Finland Oy.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Alueen maanomistajat, naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset), asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, ne, jotka katsovat olevansa osallisia, kaupungin asiantuntijaviranomaiset (Kaupunkirakenne ja ympäristö, Kiinteistöt ja tilat, Kadut ja puistot), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo.
Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Museovirasto, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, TUKES.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyydestä ja niihin liittyvästä mielipiteiden kuulemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, kirjeitse (MRL 62§, 63§) maanomistajille ja naapureille sekä sähköpostilla viranomaisille, Rajakylän pientaloyhdistys ry:lle, Vaarala Seura ry:lle, Vantaan ympäristöyhdistykselle

sekä VOK ry:lle. Kirjeet ja sähköpostit ovat sisältäneet 22.2.2024 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 11.2.2025. Sen riittävyydestä ja mielipiteiden kuulemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, kirjeitse maanomistajille ja naapureille sekä sähköpostilla viranomaisille, Rajakylän pientaloyhdistys ry:lle, Vaarala Seura ry:lle, Vantaan ympäristöyhdistykselle sekä VOK ry:lle. Kirjeet ja sähköpostit ovat sisältäneet 11.2.2025 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Mielipiteiden 1. kuulemisen (22.2.–2.4.2024) yhteydessä saatiin 6 viranomais- ja asukasyhdistyskannanottoa ja 1 asukasmielipide. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivittämiseen liittyneen mielipiteiden 2. kuulemisen (11.2.–14.3.2025) yhteydessä saatiin 9 viranomais- ja 2 asukasyhdistyskannanottoa ja 1 asukasmielipide.

Mielipiteiden keskeinen sisältö, joihin asemakaavoittajan keskeiset huomiot on osoitettu *(→kursiivilla)*:

Caruna Oy ilmoitti, ettei alueella ole heidän sähköverkkoaan.

Vantaan kaupunginmuseo (identtiset kannanotot molempiin kuulemisiin): Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita eikä sillä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueella ei ole muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes; identtiset kannanotot molempiin kuulemisiin):

Vantaan Energia Oy:n jätevoimala on vaarallisten kemikaalien enimmäismäärien ja vaaraluokitusten perusteella turvallisuusselvityslaitos. Tukes ei näe estettä asemakaavan toteuttamiselle. Jätevoimalan tontin nykyiset vaarallisten kemikaalien ja maakaasun käsittelyn toiminnot voivat rajoittaa uusien toimintojen sijoittamista tontille. Sijoitussuunnittelussa on huomioitava toimintojen suojaetäisyydet mm. maakaasun paineenvähennysasemaan ja onnettomuuksien vaikutusalueet.

(→ Vantaan Energia Oy:n jätevoimalaan suunniteltavaan hiilidioksidin talteenottolaitokseen liittyy YVA-lain (252/2017) mukainen ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely), johon liittyy mm. onnettomuusriskien arviointi. Hiilidioksidin talteenotto ei lisää merkittävästi jätevoimalan toimintojen suuronnettomuusriskejä. Maakaasun paineenvähennysaseman suojaetäisyydet on huomioitu asemakaavassa.)

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy (identtiset kannanotot molempiin kuulemisiin): Kaukolämpöputkien sekä sähkön maakaapeleiden sijainti tulee huomioida. Mikäli sähköverkkojen maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

(→ Kaukolämpöputkien sekä maakaapeleiden sijainti on huomioitu asemakaavassa.)

Fingrid Oyj (identtiset kannanotot molempiin kuulemisiin): Länsisalmen muuntoasema ja siihen liittyvät nykyiset sekä kehitettävät (400 kV kaapeliyhteys Länsisalmi-Viikinmäki, 400 kV voimajohto Länsisalmi – Vuosaari, 400 kV voimajohto Länsisalmi – Anttila) voimajohtoyhteydet ja niiden tilantarve on huomioitava.

(→ Nykyiset ja kehitettävät voimajohdot ja niiden tarvitsemat voimajohtoalueet sijaitsevat asemakaava-alueen ulkopuolella eikä asemakaavalla ole niihin vaikutusta.)

Telia Company: Pitkäsuontien katualueella on Telian tietoliikenneverkon kaapeleita. Alueen suunnitelmat on laadittava siten, että kaapeleiden siirtoon ryhdytään vain pakottavista syistä.

(→ Kaapeleiden mahdollinen siirto ratkaistaan ja suunnitellaan Pitkäsuontien siirron suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä.)

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL): Ojangon linja-autovarikon toiminta ja yhteydet liikenneverkkoon tulee varmistaa rakentamisen aikana sekä laitoksien käyttöönoton jälkeen.

(→ Jätevoimalan laajennushankkeiden liikennevaikutukset on arvioitu YVA-menettelyssä vähäisen negatiiviseksi. Mikäli CO_2 siirretään Vuosaaren satamaan autokuljetuksilla, liikennevaikutukset ovat kohtalaisen negatiivisia.)

Gasgrid Finland Oy: Suunnittelussa on otettava huomioon maakaasuasetuksen 551/2009 määräämät suojaetäisyydet.

(→ Asemakaava määrää, että rakennuskohteita ei saa sijoittaa 50 metriä lähemmäksi paineenvähennysasemaa. Sille johtavalle maakaasuputkelle on osoitettu 30 metriä leveä alue, jolle ei saa sijoittaa rakennuskohteita.)

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY): Pitkäsuontien nykyisellä katualueella on rakennettua yleistä ja yksityistä vesihuoltoa. Ne tulee siirtää kaavanhakijan toimesta ja kustannuksella Pitkäsuontien uuden katulinjauksen alle.

(→ Asemakaava ja Pitkäsuontien siirrettävän osuuden katusuunnitelma on laadittu siten, että vesihuoltoverkosto siirretään uuden katuosuuden alle.)

Vaarala Seura ry: Hiilidioksidin talteenotto on hyvä asia, sekajätteen lajittelulaitos ei. On olemassa riski, että alueella käsitellään tai säilytetään jätteitä, joiden alkuperä ei ole tiedossa (esimerkiksi italialaiset jätteet) ja jotka voivat olla erittäin haitallisia lähiympäristölle ja ihmisten sekä eläinten terveydelle. Jätevoimala ja viereinen Remeo jätteenkäsittelytoimintoineen muodostaa ympäristöhaittojen riskikeskittymän.

(→ Asemakaava edellyttää, että jätevoimalan jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin. Siitä ei saa aiheutua palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.)

Vaarala-Rajakylä Asukasyhdistys ry: Jätevoimalan laajennushankkeen lähellä on päiväkoteja ja kouluja, 30 000 asukasta, pääkaupunkiseudun tärkeä pohjavesialue, kaksi elintarviketehdasta sekä Ojangon ulkoilualue. Jätteenkäsittelyä ei tule lisätä alueella. On olemassa riski, että alueella käsitellään tai säilytetään jätteitä, joiden alkuperä ei ole tiedossa (esimerkiksi italialaiset jätteet) ja jotka voivat olla erittäin haitallisia lähiympäristölle ja ihmisten sekä eläinten terveydelle. Jätevoimala, Ruduksen murskausalue ja Remeo jätteenkäsittelytoimintoineen muodostavat ympäristöhaittojen riskikeskittymän. Melun määrä alueella ei saa kasvaa. Ovatko Vantaan Energian useat mittavat hankkeet taloudellinen riski vantaalaisille?

(→ Jätevoimalan ja sen lähialueet on osoitettu yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon toimintojen (esimerkiksi jätevoimala) alueeksi. Asemakaava määrää, että jätteet ja kemikaalit on käsiteltävä ja varastoitava rakennuksissa siten, ettei niistä aiheudu roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Asemakaavan määräyksillä rajoitetaan jätevoimalan aiheuttaman melun leviämistä virkistysalueille ja asutukseen.)

Asukasmielipide 1: Toimintaa ei tule laajentaa viheralueelle. Ojangon ulkoilualueen viihtyvyys ja imago vähenee merkittävästi.

(→ Jätevoimalan tontti ei laajene lähivirkistysalueelle (VL).)

Asukasmielipide 2: Jätevoimalan tontti on liian pieni sekajätteen lajittelulaitokselle. Lajittelulaitokselle ei nykyisinkään riitä jätettä vaan sitä on tuotava mm. muualta Euroopasta, jonka polttaminen Vantaalla ei edistä hiilineutraalisuutta. Remeo Oy:n vastaava laitos aiheuttaa ympäristöön roskaantumista, hajuhaittaa, haittaeläimiä, kovaa ja hakkaavaa meteliä. Laajennushankkeet eivät ole linjassa lähialueiden suojelutavoitteiden kanssa. Hanke tuhoaa biodiversiteettiä. Ojangon

virkistysalueen, Sipoonkorven ja Natura 2000 -alueita yhdistäviä viherkäytäviä ei saa muuttaa, ml. jätevoimalan ja Remeo Oy:n välinen alue.

(→ Jätevoimalan tonttia laajennetaan Pitkäsuontien katualueelle, jota siirretään Porvoonväylän pohjoisreunaan. Jätevoimalatontin ulkopuolella olevia asemakaavoitettuja lähivirkistysalueita (VL) ja niitä yhdistäviä viherkäytäviä ei muuteta. Asemakaava määrää, että jätteet ja kemikaalit on käsiteltävä ja varastoitava rakennuksissa siten, ettei niistä aiheudu roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle.)

Asukasmielipide 3: Räjäytystöiden vaikutukset maanalaiseen rautatietunneliin on arvioitava. Hiilidioksidin talteenotto ja varastointi on laitettu toisistaan erilleen. Minkälaisen onnettomuusriskin niiden sijoittaminen samalle tontille muodostaisi? Tontin pohjoisosan kallioseinämän louhiminen mahdollistaa räjähdyksen lämmön ja paineaallon purkautumisen pohjoiseen. Miten kaavan muuttamien vaikuttaa jätevoimalan ja Remeo Oy:n välissä olevan viherkäytävän toimimiseen eläinten kulkuväylänä?

(→ Asemakaava määrää, että maanalaisen rautatietunnelin (ma-LR) tiloille, rakenteille, laitteistoille tai junaliikenteelle ei saa aiheuttaa vahinkoa. Hiilidioksidin talteenotto ei lisää merkittävästi jätevoimalan alueen toimintojen suuronnettomuusriskejä. Hiilidioksidin varastointi ei mahdu jätevoimalatontille, joten se on suunniteltu sijoittuvan muualle. Asemakaava ei poista jätevoimalatontin pohjoispuolella lähivirkistysalueella (VL) sijaitsevaa osuutta kallioseinämästä. Asemakaava ei muuta jätevoimalatontin ulkopuolella sijaitsevaa viherkäytävää.)

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen sekä lausuntojen ja muistutusten huomioiminen

Kaupunginhallitus päättää asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotuksen tulevasta asettamisesta nähtäville ja oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot.

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. 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 § 7)

Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan ja täydennetään. Rakentamista ohjataan erityisesti joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja olemassa olevan infrastruktuurin yhteyteen. Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä vetovoimaisille yritys- ja työpaikka-alueille. Yritystoimintaa suunnataan alueille, joilla on parhaimmat edellytykset toiminnan harjoittamiseen, ja jotka muodostavat muiden yritysten kanssa menestymisen mahdollisuuksia.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2022–2025 strategiaa. Vantaan kaupunginvaltuusto on linjannut

kaupunkistrategiassaan, että Vantaan kaupunki on hiilineutraali vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin kehitystä kohti päästötöntä, jätteetöntä ja luonnonvaroja kestävästi käyttävää kaupunkia, jossa ei ylikuluteta. Resurssiviisauden tiekartalla edetään neljällä kaistalla, joiden tavoitteet ja toimenpiteet tukevat toisiaan. Kaistat ovat energiankulutus ja -tuotanto, yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, kulutus ja materiaalit sekä vastuullinen vantaalainen. Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen vaikuttavat merkittävästi kaupungin resurssitehokkuuteen. Tiivistyvän kaupunkirakenteen päästöt ovat huomattavasti hajautuneen kaupunkirakenteen päästöjä vähäisemmät. Kaavoituksessa 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.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.
- Otamme monipuolisen liikkumisen mahdollisuudet mukaan suunnitteluun.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.
- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä kuten kallioita ja puita.
- Edistämme kaupan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla.
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.
- Vihertehokkuuden käyttöönotto, minkä avulla osaltaan toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vantaan Energia Oy:n tavoitteessa on luopua fossiilisista polttoaineista vuonna 2026 ja edetä kohti hiilinegatiivisuutta vuonna 2030. Vantaan kaupunginvaltuusto (Kv 31.1.2022) on linjannut kaupunkistrategiassaan, että Vantaan kaupunki on hiilineutraali vuonna 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.

Vihertehokkuustasoa ei ole määritelty eikä määrätä yhdyskuntateknisen huollon ET-korttelialueille.

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

Viherrakenteen kehityskuva VIVA

Viherrakenteen kehityskuvan (Kala 13.8.2024) tavoitteena on kytkeytynyt viherrakenne, joka tukee ekologista verkostoa, monimuotoisuutta ja maiseman ominaispiirteitä. Viherrakenne hillitsee ilmastomuutosta ja siihen sopeutumista. Viherrakenne ulottuu kaikkialle ja on lähellä ihmistä. Ensisijaisesti hyödynnetään olevaa viherrakennetta ja maisemaa.

Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohje SAAVU

Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohjeen (Kala 5.9.2023) tavoitteena on riittävät ja saavutettavat viheralueet. Asemakaavoituksen yhteydessä tehdään SAAVU-analyysi tai -tarkastelu, jos kaavalla vaikutetaan viheralueisiin.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

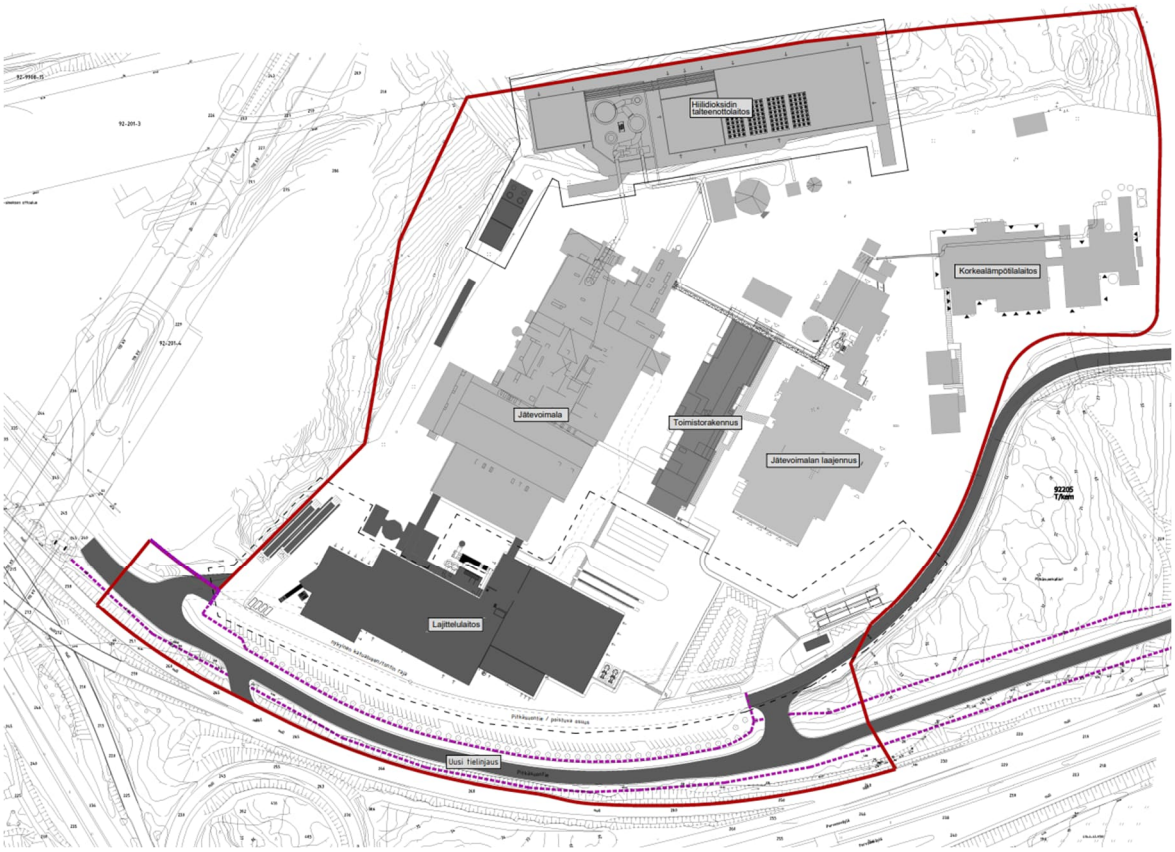
Asemakaava-alue ja siihen sisältyvä Vantaan Energia Oy:n jätevoimala on osa yleiskaavassa Ojankoon osoitettua yhdyskuntateknisen huollon aluetta. Jätevoimalan alueelle tarvitaan uusia laitoksia hiilidioksidin talteenottoa sekä sekajätteen lajittelua varten. Jätevoimalan toiminnoista ympäröiville virkistysalueille ja asumiselle aiheutuvat ympäristöhäiriöt tulee minimoida.

Vantaan Energia Oy:n hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamiseen liittyvän hankkeen tarkoituksena on ottaa talteen Pitkäsuontie 10 jätevoimalan laitosten savukaasuista hiilidioksidi. Se edellyttää hiilidioksidin talteenottolaitoksen toteuttamista jätevoimalan savukaasuja tuottavien laitosten välittömään läheisyyteen. Talteenottolaitos sijoitetaan jätevoimalan laitosten ja niiden savupiippujen viereen tontin pohjoisosaan. Jätteenpolttoyksiköiden jätevoimala 1 (JV1), jätevoimala 2 (JV2) ja korkealämpölaitos (HWP) savukaasut johdetaan putkia pitkin hiilidioksidin talteenottolaitokselle. Savukaasut on ensin käsitelty normaalin tapaan jätteenpolttoyksiköiden ympäristölupamääräysten mukaisesti ja ne kerätään ennen olemassa oleviin piippuihin johtamista. Jäljelle jäävä jätteenpolttoyksiköiden savukaasu, josta hiilidioksidi on poistettu, johdetaan absorptiokolonnin päältä ulkoilmaan arviolta +95 metrin korkeudesta. Nykyisiä olemassa olevia savukaasupiippuja käytetään vain talteenottolaitoksen ollessa hetkellisestä pois käytöstä esimerkiksi huollon aikana.

Myös jätevoimalaan tuotavien sekajätteiden lajittelu ja niistä muovin, metallin ja muiden jätejakeiden erottelu hyötymateriaaliksi ja jäljelle jäävän loppujätteen siirtäminen polttolaitokseen on resurssiviisainta tehdä nykyisen jätevoimalan yhteydessä. Lajittelulaitoksella tullaan lajittelemaan jätevoimala 1:lle (JV1) menevää jätettä, kuten sekajätevirtoja HSY:ltä ja Rosk'n Rollilta, sekä sorttiasemilta tuotavia jätteitä. Lajiteltavat jätteet ovat samoja jätteitä, joita jo tällä hetkellä tuodaan jätevoimalaan polttoon. Jätteet tuodaan jätevoimalaan tontin eteläosan kautta, joten sekajätteen lajittelulaitos on toimintojen ja logistiikan optimoinnin kannalta sijoitettava nykyisen jätevoimalan (JV1) eteläpuolelle. Jäte syötetään ensin murskaimeen, jossa sen palakokoa pienennetään. Sitten se siirtyy seuloihin mahdollisesti metallinerotuksen kautta. Seulojen ja optisen lajittelun avulla erotellaan muovia materiaalista. Metallien erotuksesta eri metallit ohjataan varastointiin vaihtolavoille, joista suurin osa varastoidaan sisätiloissa. Muovi ohjataan paalaukseen ja erottelematon materiaali, rejekti, ohjataan kuljettimella jätevoimala 1:n bunkkeriin polttoon. Muovi ja metallit toimitetaan ulkopuoliseen hyötykäyttöön. Laitoksen toiminta sijoittuu kokonaisuudessaan rakennuksen sisälle.

Uusien toimintojen sijoittaminen jätevoimalan yhteyteen edellyttää jätevoimalan tontin laajentamista etelään päin ja laajennusalueella sijaitsevan Pitkäsuontien osuuden ja sen alla olevan kunnallistekniikan siirtämistä Porvoonväylän pohjoisreunaan.

Uusien laitosten on sijoituttava jätevoimalan nykyisten laitosten yhteyteen, joten asemakaavassa ei ole tutkittu niiden sijoittamista muualle.



Alustava suunnitelma jätevoimalan laajennettavasta tontin maankäytöstä (Vantaan Energia Oy)

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

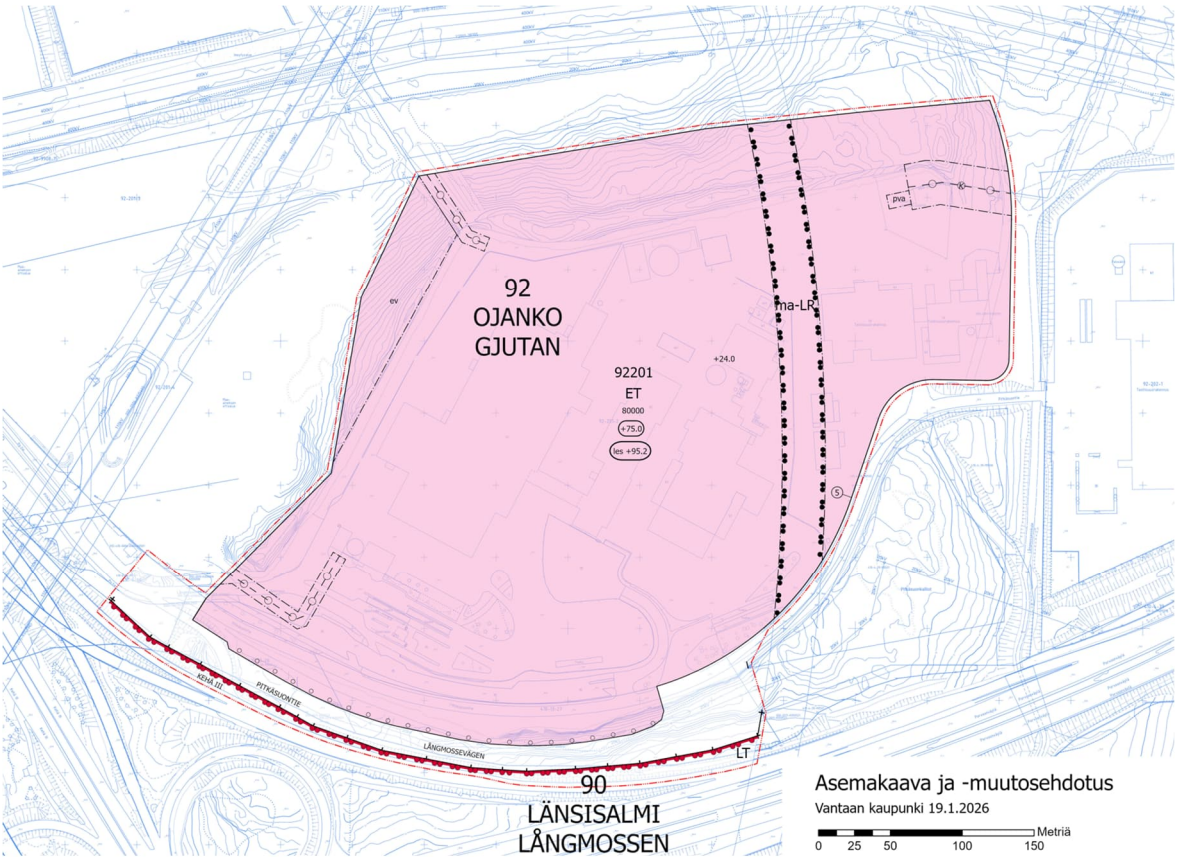
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET) korttelissa 92201 ja osoitteessa Pitkäsuontie 10 laajennetaan Pitkäsuontien katualueelle. Asemakaavaan sisältyy tonttijako ja tonttijaon muutos.

Osa Pitkäsuontiestä, ja sen alueella oleva kunnallistekniikka, siirretään Porvoonväylän pohjoisreunaan. Pitkäsuontien uusi osuus asemakaavoitetaan katualueeksi.

Porvoonväylän pohjoisosan ja uuden Pitkäsuontien välinen kaistale asemakaavoitetaan maantien alueeksi (LT).

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan alla sijaitsevaa Vuosaaren satamaradan maanalaista rautatiealuetta (ma-LR) varten laaditaan maanalainen asemakaava 920500ma.

Ojangon virkistysalueen eteläpuoleiselle yhdyskuntateknisen huollon alueelle sijoittuva asemakaava-alue rajautuu lännessä Kehä III:en ja etelässä Porvoonväylään, joihin kaavamuutosalue liittyy Pitkäsuontien välityksellä.



Asemakaava ja -muutosehdotus

4.1.1 Mitoitus

Asemakaava-alueen pinta-ala on 17,9397 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 50 000 k-m^2 ja uuden asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 80 000 k-m^2.

Kortteliin 92201 muodostettavan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueen (ET) pinta-ala on 16,2866 ha. Korttelialueesta muodostetaan tontti nro 5. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 50 000 k-m^2. Uuden asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 80 000 k-m^2. Auto- ja polkupyöräpaikkatarve määritellään rakennusluvan yhteydessä.

Pitkäsuontien katualuetta liitetään korttelin 92201 ET-korttelialueen tonttiin nro 5. Korvaava osuus Pitkäsuontien katualuetta muodostetaan Porvoonväylän maantien alueen (LT) pohjoisreunaan. Katualueen pinta-ala on 1,2780 ha. Katualueen pinta-ala vähenee kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 0,4083 ha.

Porvoonväylän pohjoisosan ajoradan ja uuden Pitkäsuontien välinen kaistale asemakaavoitetaan maantien alueeksi (LT), jonka pinta-ala on 0,3751 ha.

Asemakaavan yhteydessä laaditaan myös ET-korttelialueen alla sijaitsevaa Vuosaaren satamaradan 0,9865 ha maanalaista rautatiealuetta (ma-LR) varten maanalainen asemakaava 920500ma.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavan mahdollistamien uusien rakennusten, rakennelmien, mainoslaitteiden yms. arkkitehtuurista ja rakennustavasta on annettu laatua koskevia määräyksiä, ml. valaistus. Asemakaavassa on määräyksiä jätteiden ja kemikaalien käsittelystä, maaperän sekä pinta- ja pohjavesien suojelusta, maa-ainesten kaivamisesta ja louhimisesta, ympäristömelun rajoittamisesta, rakentamisen hiilijalanjäljestä, kaupunki- ja maisemakuvan huomioimisesta ja hulevesien käsittelystä. Keskeistä pääkatua, Pitkäsuontie, vasten on istutettava puita. Kaavamääräykset edistävät Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa, arkkitehtuuriohjelmaa sekä resurssiviisautta.

Asemakaavan kokonaisratkaisulla, asemakaavamääräyksillä ja –merkinnöillä sekä niiden huomioimisella rakennuslupia myönnettäessä edistetään rakentamisen ja lähiympäristön hyvän laatutason toteutumista ympäristöhäiriöiden rajoittaminen huomioiden.

Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenottolaitoksesta (Pitkäsuontie 10) laaditun YVA-lain mukaisen ympäristövaikutusten arvioinnin (Ymparisto.fi / Osallistu ja vaikuta / Ympäristövaikutusten arviointi / Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki) mukaan laitosta voidaan pitää toteutuskelpoisena. Sillä ei arvioida olevan sellaisia haitallisia ympäristövaikutuksia, joita ei voitaisi hyväksyä, estää tai lieventää hyväksyttävälle tasolle.

4.3 ALUEVARAUKSET

Asemakaava-alue on yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET) korttelissa 92201, katualuetta (Pitkäsuontie) sekä maantien aluetta (LT). Alueella sijaitseva osuus Vuosaaren satamaradan maanalaisesta rautatiealueesta (ma-LR) osoitetaan maanalaisena asemakaavana.

4.3.1 Korttelialueet

ET, Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.

Korttelialueeseen liitetään osuus Pitkäsuontiestä. Laajennetusta korttelialueesta muodostetaan korttelin 92201 tontti nro 5. Korttelialueelle saa sijoittaa energiatuotantolaitoksia, kuten jätevoimalaitoksen ja biopolttoaineen logistiikka-alueen sekä toimintoa palvelevia laitoksia ja rakennuksia sekä toimintaan liittyviä toimistotiloja. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja muodostavat niiden kanssa toimivan kokonaisuuden. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 80 000 k-m^2, joka on 30 000 k-m^2 enemmän kuin kumoutuvassa asemakaavassa.

Rakennusten vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema voi olla enintään +75.0, mikä vastaa korttelialueelle rakennettujen jätevoimalan laitosten korkeutta. Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei kuitenkaan saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja. Rakennusten tai rakenteiden korkein sallittu korkeusasema lentoestealueella metreinä on laitosten savupiippujen ja niille myönnettyjen lentoestelupien mukaisesti +95.2.

Korttelialueen toiminnasta ympäristöön aiheutuvia häiriöitä ja haittoja rajoitetaan edellyttämällä, että jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin. Jätteet, nestemäiset polttoaineet sekä kemikaalit on varastoitava ja käsiteltävä niille soveltuvalla tiiviillä alustalla siten, että niistä ei aiheudu palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Varastointi- ja käsittelyalueisiin välittömästi liittyvät liikennöintialueet on pinnoitettava vastaavanlaisesti. Suojausrakenteiden ja altaiden tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan nesteen, likaisten hulevesien ja sammutusvesien suurin määrä. Korttelialueen toiminnan aiheuttama melutaso ei saa virkistysalueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB. Rakennuslupaan on liitettävä selvitys melusta ja suunnitelma sen torjumisesta.

Kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä.

Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa osoitetaan putken suojaetäisyydet huomioiden. Se aiheuttaa alueen osalle rakentamisrajoitteita. Myös maakaasuun liittyvä paineenvähennysasema huomioidaan kaavamääräyksillä. Rakennuskohteita ei saa sijoittaa 50 metriä lähemmäksi paineenvähennysasemaa.

Korttelialueelle sallitaan enintään kolme ajoneuvoliittymää Pitkäsuontien katualueelle. Ajoneuvoliittymien tarkat sijainnit tulee päättää yhteistyössä Vantaan kaupungin kuntatekniikan keskuksen kanssa. Auto- ja polkupyöräpaikkatarve määritellään rakennusluvan yhteydessä. Autopaikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Korttelialueen alla sijaitsee osuus Vuosaaren satamaradan maanalaisesta rautatiealueesta (ma-LR). Alueella rakennettaessa tai louhittaessa, ml. hulevesien hallinta, on otettava huomioon maanalaisen rautatietunnelin (ma-LR) sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta vahinkoa maanalaisille tiloille, rakenteille, laitteistoille tai junaliikenteelle.

Korttelialueen itäreunan metsäinen kallio on maisema- ja kaupunkikuvan kannalta tärkeä, joten se osoitetaan suojaviheralueeksi varatuksi alueen osaksi (ev). Alueella ei saa tehdä täyttöjä tai maan kaivu- tai kallion louhintatöitä. Alueen kasvillisuutta on kehitettävä siten, että sen suojavaikutus säilyy. Alueen pääkatua Pitkäsuontietä vasten on istutettava puurivi.

Korttelialue rajautuu Ojangon lähivirkistysalueeseen sekä katualueisiin, joten ulkovarastointialueet ja katokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy korttelialueen ulkopuolelle eikä aiheuta maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle. Rakentamatta jäävillä tontin osilla, joita ei käytetä toiminta- ja oleskelualueeksi tai liikenteelle, tulee olla puita ja pensaita.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Pitkäsuontien ja Ojangon lähivirkistysalueen suunnista. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus. Korttelialueen valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Ojangon lähivirkistysalueelle. Korttelialueen liikenneväylän puoleiset julkisivut, valaistus sekä

paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle ja Porvoonväylälle.

Rakennusten näkymistä kaukomaisemaan vähennetään edellyttämällä, että rakennusten julkisivujen hallitseva väritys tulee olla tummahko.

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun uusiutuvan energian avulla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia. Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakentamisluvan yhteydessä.

Korttelialueen länsipuolella on Rudus Oy:n maa-ainesten käsittelyalue ja itäpuolella on Remeo Oy:n kierrätyslaitos, joiden toiminnoista aiheutuu ympäristöhäiriöitä. Korttelialueen rakennuksien tuloilman otto tulee toteuttaa siten, ettei tontin välittömässä läheisyydessä sijaitsevasta toiminnasta ja tieliikenteestä aiheudu pöly- tai ilmanlaatuhaittaa rakennuksen sisätiloihin. Korttelialueen ympäristön liikenteen aiheuttama melutaso ei saa ylittää toimisto- ja liiketiloissa A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 45 dB (A) eikä kokoontumistiloissa A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 35 dB (A).

Hulevesien hyvä hallinta on osa Vantaan kaupungin hulevesiohjelman toteuttamista. Hulevedet tulee viivyttää tontilla ja raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tällöin rakennuslupia myönnettäessä noudatetaan aina hulevesien viimeisimpiä käsittelyvaatimuksia, jotka päivittyvät ja tiukentuvat aika ajoin.

Katualueet

Jätevoimalan ET-korttelialuetta laajennetaan nykyisen Pitkäsuontien katualueelle. Kyseinen osuus Pitkäsuontietä ja sen alueella oleva kunnallistekniikka siirretään Porvoonväylään pohjoisreunaan. Uusi osuus Pitkäsuontietä asemakaavoitetaan katualueeksi hieman kumoutuvaa asemakaavan katualuetta kapeampana.

LT, Maantien alue

Porvoonväylän pohjoisosan ajoradan ja uuden Pitkäsuontien välinen kaistale asemakaavoitetaan maantien alueeksi.

ma-LR, Maanalainen rautatiealue (Maanalainen asemakaava 920500ma)

Maanalainen asemakaava sisältää asemakaava-alueella ET-korttelialueen alla kulkevan Vuosaaren satamaradan osuuden. Sen aiheuttamat rajoitteet ET-korttelialueen maankäyttöön on sisällytetty em. korttelialueen kaavamääräyksiin. Maanalaisten rautatiealueen yläpuolella rakennettaessa tai louhittaessa, ml. hulevesien hallinta, maanalaisille tiloille, rakenteille, laitteistoille tai junaliikenteelle ei saa aiheuttaa vahinkoa.

Kolmiulotteinen kiinteistö

Kaava-alueelle voidaan muodostaa maanalaisia kiinteistöjä.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Vaikutusten arviointi on ollut osa kaavan laadintaa ja vaikutusten arviointia on tehty kaavoituksen eri vaiheissa. Arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa kaavamuutoksen mahdollistaman maankäytön ja siihen liittyvien toimintojen merkittävät vaikutukset. Arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa kaavamuutoksen mahdollistaman maankäytön ja siihen liittyvien toimintojen merkittävät vaikutukset. Asemakaavamuutoksen vaikutukset on arvioitu kaupungin omana työnä.

Asemakaavan vaikutusten arviointi perustuu Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin. YVA-aineistot ovat internetissä: Ymparisto.fi / Osallistu ja vaikuta / Ympäristövaikutusten arviointi / Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki

Viranomaisten lausunnot ja muiden osallisten kannanotot ovat osa vaikutusten arviointia.

Asemakaava kohdistuu yleiskaavan yhdyskuntateknisen huollon alueelle. Asemakaava on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä ja sitä voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

Mikäli alueen asemakaava ei muuteta, hiilidioksidin talteenotto jätevoimalan laitosten savukaasuista sekä sekajätteen lajittelulaitos ja niiden positiiviset ilmastovaikutukset jäävät toteutumatta.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaava ei sisällä asumiseen tarkoitettuja alueita eikä korttelialueita eikä asemakaavalla siten ole suoraa vaikutusta Vantaan väestön rakenteeseen ja kehitykseen.

Yhdyskuntarakenne

Asemakaava-alue sijaitsee Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän pohjoispuolella yleiskaavan yhdyskuntateknisen huollon toimintojen alueella, jonka muodostavat asemakaavan kohteena oleva Vantaan Energia Oy:n jätevoimala (Pitkäsuontie 10) sekä sen lähiympäristössä sijaitsevat Remeo Refining Oy:n jätteenkäsittelylaitos, Rudus Oy:n betoni-, tiili- ja asfalttijätteen sekä kiviaineksen murskauslaitos, Tieluiska Oy:n maa-ainesten käsittelyalue, Ojangon linja-autovarikko, Ojangon lumenvastaanottopaikka sekä Länsisalmi–Anttila sähkön voimajohtolinja.

Asemakaava-alue sijaitsee rakennetussa yhdyskuntarakenteessa siihen tukeutuen eikä muuta alueelle rakentunutta tilannetta merkittävästi.

Kaupunkikuva ja maisema

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalatontin pohjoisosan metsäinen kallio louhitaan tontin pohjoisosaan toteutuvaa hiilidioksidin talteenottolaitosta varten. Metsäinen kallio on vähentänyt jätevoimalan alueen rakennusten ja toimintojen näkymistä Ojangon lähivirkistysalueelle. Jätevoimalan tontin pohjoisrajaa ja tulevaa hiilidioksidin talteenottolaitosta vasten Ojangon lähivirkistysalueelle (VL) louhimatta jäävä osuus metsäisestä kalliorinteestä jää näkymäesteeksi tontin ja lähivirkistysalueen väliin mutta aiempaa harjannetta keskimäärin noin 10 metriä matalampana. Muutos kaupunkikuvaan ja maisemaan on vähäinen.

Nykytilanne. Näkymä pohjoisesta Ojangon lähivirkistysalueen ulkoilureitiltä jätevoimalalle (AFRY Finland Oy)

Nykytilanne. Jätevoimala kuvattuna pohjoisesta Ojangon lähivirkistysalueelta. Edessä olevan niityn poikki virtaa Ojangonoja (AFRY Finland Oy).

Kuvasovitus. Arvio, kuinka paljon uudesta hiilidioksidin talteenottolaitoksesta ja nykyisestä jätevoimalasta näkyy Ojangon lähivirkistysalueelle, kun jätevoimalan tontin pohjoisosan kalliojyrkänteitä ja niiden päällä kasvavaa puustoa poistetaan (AFRY Finland Oy).

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalatontin länsireunan metsäinen kallio säilyy suojaviheralueeksi varattuna alueen osana, jolla ei saa tehdä täyttöjä tai maan kaivu- tai kallion louhintatöitä. Alueen kasvillisuutta on kehitettävä siten, että sen suojavaikutus säilyy. Metsäinen kallio katkaisee ja jäsentää Ojangon linja-autovarikolta itään päin olevaa laajaa avointa maisemaa ja vähentää jätevoimalan näkymistä länteen päin.

Pitkäsuontien katualue siirtyy Porvoonväylän pohjoisreunaan kiinni ja niiden välissä oleva kallioseinämä ja metsä poistuu. Kallioseinämä ja metsä on vähentänyt jätevoimalan rakennusten ja pihojen näkymistä Porvoonväylälle ja Länsisalmen kylän länsipuoleiselle peltoalueelle. Kallioseinämän ja metsän poisto avaavat näkymiä Pitkäsuontieltä, Porvoonväylältä ja Länsisalmentien länsiosasta jätevoimalan alueelle. Jätevoimalatontin eteläosaan rakennettava sekajätteen lajittelulaitos ja tontin eteläreunaan Pitkäsuontietä vasten istutettava puurivi hieman rajaavat etelän suuntaan aukeavia näkymiä.

Avautuvien näkymien vaikutusta kaupunki- ja maisemakuvaan lievennetään edellyttämällä asemakaavan määräyksillä, että jätevoimalan korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen ja rakennusten julkisivujen hallitsevan värityksen tulee olla tummahko. Erityisesti tulee huomioida näkymät Pitkäsuontien ja Ojangon lähivirkistysalueen suunnista. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus. Korttelialueen valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Ojangon lähivirkistysalueelle.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaisjäännökset

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä, arvokkaita maisema-alueita tai arkeologisen kulttuuriperinnön kohteita. Asemakaava ei aiheuta suoria tai merkittäviä vaikutuksia asemakaava-alueen ulkopuoleisiin arkeologisen kulttuuriperinnön, rakennusperinnön tai kulttuuriympäristön arvotettuihin kohteisiin. Pitkän aikavälin ihmistoiminnan myötä voimakkaasti muuttuneesta maisemarakenteesta ja alueen rakentamisen isosta mittakaavasta sekä asemakaava-alueen ja arvotettujen kohteiden välisestä etäisyydestä johtuen asemakaavan vaikutukset arvotettuihin maisema-alueisiin eivät ole merkittäviä.

Asuminen

Asemakaava-alueella ei ole asuntoja eikä asemakaava sisällä uutta asumista.

Lähin asuinkiinteistö sijaitsee asemakaava-alueen koilliskulmasta Ojangon lähivirkistysalueen metsän ja kalliokohoumien takana noin 260 m etäisyydellä koilliseen Kalliolaaksontiellä.

Jätevoimalakokonaisuuden laajennusten edellyttämä merkittävin louhinta kohdistuu jätevoimalan tontin pohjoisosaan. Asemakaava edellyttää, että korttelialueiden rakentamisesta aiheutuvan kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista. Tällöin kaivaminen ja louhinta tulevat viranomaistoiminnan ja sen edellyttämien viranomaislupien ja niiden ehtojen (mm. ympäristöhäiriöiden ja melun rajoittaminen) piiriin. Louhinta ja rakentaminen ovat muutamia vuosia kestävä väliaikainen tilanne. Louhinta sekä jätevoimalan ja sen uusien toimintojen vaikutus alueen ympäristön meluun ei ole merkittävä. Melua on käsitelty jäljempänä kohdassa *”Ympäristöhäiriöt”*.

Asemakaavalla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Jätevoimalan laajennushankkeet sijoittuvat nykyiselle tontille, pl. tontin laajennus etelään päin kohti Porvoonväylää. Toiminnan luonne alueella ei muutu. Osa ihmisistä voi kuitenkin kokea muutokset jätevoimalan tontilla kielteisinä, koska tontille rakennetaan uusia laitoksia ja tontilla tähän saakka säästyneitä metsäisiä kallioita louhitaan pois. Jätevoimalan alueen toimintojen lisääminen ja niihin liittyvät mahdolliset onnettomuusriskit ja ympäristöhäiriöt voivat aiheuttaa lähialueiden asukkaissa huolta.

Palvelut ja työpaikat

Asemakaava täydentää ja Ojangon yhdyskuntateknisen huollon aluekokonaisuutta ja mahdollistaa uusien työpaikkojen toteutumisen alueelle.

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalassa on nykyisin noin 130 työntekijää. Kun uudet laitokset on rakennettu ja voivat aloittaa ympäristöluvat saatuaan toiminnan, jätevoimalan alueella arvioidaan olevan noin 160 työntekijää.

Taloudelliset vaikutukset

Asemakaava-alue sijaitsee nykyisessä yhdyskuntarakenteessa ja yhdyskuntateknisten verkostojen alueella, mikä on yhdyskuntataloudellisten kustannusten kannalta edullisempaa kuin uuden, yhdyskuntarakenteesta irrallisen alueen toteuttaminen. Hanke hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa.

Asemakaavaan sisältyvästä Pitkäsuontien siirrosta, ml. sen alla oleva kunnallistekniikka, aiheutuu suunnittelu- tai rakentamiskustannuksia. Pitkäsuontie on siirrettävä Vantaan Energia Oy:n

tarpeesta laajentaa jätevoimalan tonttia. Uusi katu on runsaan louhinnan ja kivikorein toteutettavan tukimuurin vuoksi huomattavasti tavanomaista toteutustapaa kalliimpi.

Vantaan Energia Oy sitoutuu kunnallistekniikan korvauksiin maankäyttösopimuksella. Korvaus ei kuitenkaan välttämättä riitä kattamaan kadunrakennuksen kustannuksia.

Katu on yleiskaavan mukainen liikenneyhteys eli tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä ja yleistä etua palveleva väylä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Katu on tulevaisuudessa tarkoitus liittää Sotungintiehen ja jatkaa yleiskaavan mukaisesti edelleen itään Helsingin puolelle, missä on valmisteilla olevan Östersundomin osayleiskaavan mukainen työpaikka-alue ja tieliikenteen yhteystarve. Nykyinen Remeo Oy:n kiinteistölle päättyvä katulinjaus ei vastaa näihin liikennejärjestelyiden kehittämistarpeisiin.

Virkistys

Asemakaava rajoittaa Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan toiminnan aiheuttama melutaso ei saa virkistysalueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.

Asemakaava ei aiheuta Ojangon lähivirkistysalueelle melua, joka ylittäisi virkistysalueita koskevat melun ohjearvot.

Jätevoimalan toiminta edellyttää ympäristölupia, joissa on asetettu rajoituksia ympäristömelun leviämiselle virkistysalueille ja asuinkiinteistölle. Viimeisin ympäristölupa koskee vaarallisten jätteiden polttolaitosta. Sen lupaehdoissa määrätään, että vaarallisen jätteen polttolaitoksen toiminnasta aiheutuva melu yhdessä alueen muiden ympäristöluvanvaraisten toimintojen aiheuttaman melun kanssa ei saa asumiseen käytettyjen kiinteistöjen piha-alueilla tai Ojangon ulkoilualueen rakennetulla reitillä ylittää päivällä (kello 7–22) melun A-painotettua ekvivalenttitasoa (LAeq) 55 dB eikä yöllä (kello 22–7) ekvivalenttitasoa (LAeq) 50 dB. Jos melu on luonteeltaan kapeakaistaista tai iskumaista, lisätään tulokseen 5 dB ennen tuloksen vertaamista edellä mainittuihin raja-arvoihin. Edellä asetettuja raja-arvoja katsotaan noudatetun, jos melumittauksissa tai -mallinnuksissa saadut tulokset eivät ylitä raja-arvoja ottaen huomioon käytetyn menetelmän epävarmuus. Vaarallisen jätteen polttolaitoksen toimintaan liittyvät kuljetukset (esim. jätteet, tuhka ja kuona sekä kemikaalit) on pyrittävä tekemään klo 6–22 välisenä aikana. Melua aiheuttavien laitteiden, kuten puhaltimien, pneumaattisten laitteiden ja moottorien hankinnoissa on otettava huomioon paras käytettävissä oleva tekniikka.

Jätevoimalan tontin pohjoisosaan toteutuvaa hiilidioksidin talteenottolaitosta varten tontilta louhittava metsäinen kallio on vähentänyt jätevoimalan alueen rakennusten ja toimintojen näkymistä Ojangon lähivirkistysalueelle. Jätevoimalan tontin pohjoisrajaa ja tulevaa hiilidioksidin talteenottolaitosta vasten Ojangon lähivirkistysalueelle (VL) louhimatta jäävä osuus metsäisestä kalliorinteestä jää näkymäesteeksi tontin ja lähivirkistysalueen väliin mutta aiempaa harjannetta keskimäärin noin 10 metriä matalampana. Asemakaava edellyttää, että jätevoimalan korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen ja huomioida erityisesti näkymät mm. Ojangon lähivirkistysalueen suunnasta. Jätevoimalan tontin pohjoisosan metsäisen kallion louhiminen ei lisää jätevoimalan tontilta virkistysalueelle avautuvia näkymiä merkittävästi.

Asemakaava ei muuta alueelle yleis- ja asemakaavoitettuja virkistysalueita (VL) eikä vaikuta lähialueen virkistysalueverkostoon. Hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Asemakaava ei myöskään muuta eikä poista Pitkäsuontie 13:n ja Remeo Oy:n välissä olevalla asemakaavoitetulla mutta rakentamattomalla Pitkäsuontien osuudella sijaitsevaa Långmosseninkujan alikulkua Porvoonväylän ali. Sitä ei ole arvioitu maakunnallisesti tai paikallisesti tärkeäksi ekologiseksi yhteydeksi. Asemakaava ei poista mahdollisuutta alueella talvisin olevan yhdysladun tekemiselle.

Liikenne

Liikenteen vaikutusten arviointi perustuu Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Asemakaava-alueen rakentamiseen liittyy maa-ainesten kaivamista ja louhimista, mitkä aiheuttavat korttelialueiden rakentamisvaiheessa liikennettä. Louhinta tehdään jätevoimalan pihojen maanpinnan tasoon eikä alueella ole tarvetta täytöille, joten valtaosaa louheesta ei pystytä hyödyntämään asemakaava-alueen rakentamisessa. Louhintamääräksi on arvioitu noin 475 000 m^3. Pitkäsuontien siirrettävän osuuden alueen louhinta on noin 125 000 m^3 (arvioitu aikaisin ajankohta v. 2026–2027) ja korttelialueen pohjoisosan hiilidioksidin talteenottolaitoksen alueen louhinta on noin 350 000 m^3 (arvioitu aikaisin ajankohta v. 2027–2029). Louheen kuljettamiseen alueelta pois murskattavaksi ja jatkokäyttöön tarvitaan noin 30 000–40 000 kuorma-autokuljetusta, noin 40 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa.

Jätevoimalan uusien toimintojen rakennusvaihe aiheuttaa merkittävän, mutta tilapäisen liikennemäärien kasvun läheisellä tieverkolla erityisesti raskaan liikenteen osalta. Rakennustyöt ajoittuvat pääosin arkipäiville klo 6–22 ja tavoiteaikataulun mukaan vuosille 2027–2030 eli noin neljän vuoden ajanjaksolle. Kuljetukset eivät jakaudu tasaisesti koko rakennusajalle vaan raskasta liikennettä syntyy erityisesti alkuvaiheen esirakentamisen yhteydessä louhinnasta ja pohjarakentamisesta. Lisäksi kuljetuksia syntyy eri elementtien, komponenttien ja työkoneiden siirroista, joista osa saattaa vaatia erikoiskuljetuksia. Kasvavat raskaan liikenteen määrät vaikuttavat liikenneturvallisuuteen ja lisäävät riskiä vakavammille liikenneonnettomuuksille suurten massojen vuoksi ja lisäksi ne vaikuttavat liikenteessä koettuun turvallisuuteen.

Kuljetusten lisäksi rakennustyömaat vaativat merkittävän määrän työvoimaa ja heidän työmatkansa lisäävät rakennusaikana henkilö- ja pakettiautojen liikennemääriä alueella. Työvoiman tarve vaihtelee merkittävästi eri rakennuskohteissa ja -vaiheissa sen ollessa vilkkaimmillaan loppuvaiheiden asennustöiden yhteydessä.

Kokonaisuudessaan rakennusvaihe voi lisätä liikennettä alueella useilla sadoilla ajoneuvoilla vuorokaudessa mutta päiväkohtaiset vaihtelut ovat suuria. Lisääntyvien liikennemäärien ei arvioida vaikuttavan suuresti liikenteen sujuvuuteen alueella, sillä alueen tieyhteydet eri suuntiin ovat erittäin hyvät. Jätevoimalan alue on saavutettavissa kaikista eri pääteiden suunnista hyvin Kehä III:n ja Porvoonväylän suuren eritasoliittymän ramppeja pitkin. Kuljetusten sekä henkilöliikenteen arvioidaan jakautuvan eri suuntiin. Ajoittaisia viivästyksiä saattaa liikennemäärien kasvusta aiheutua erityisesti liittymäalueille.

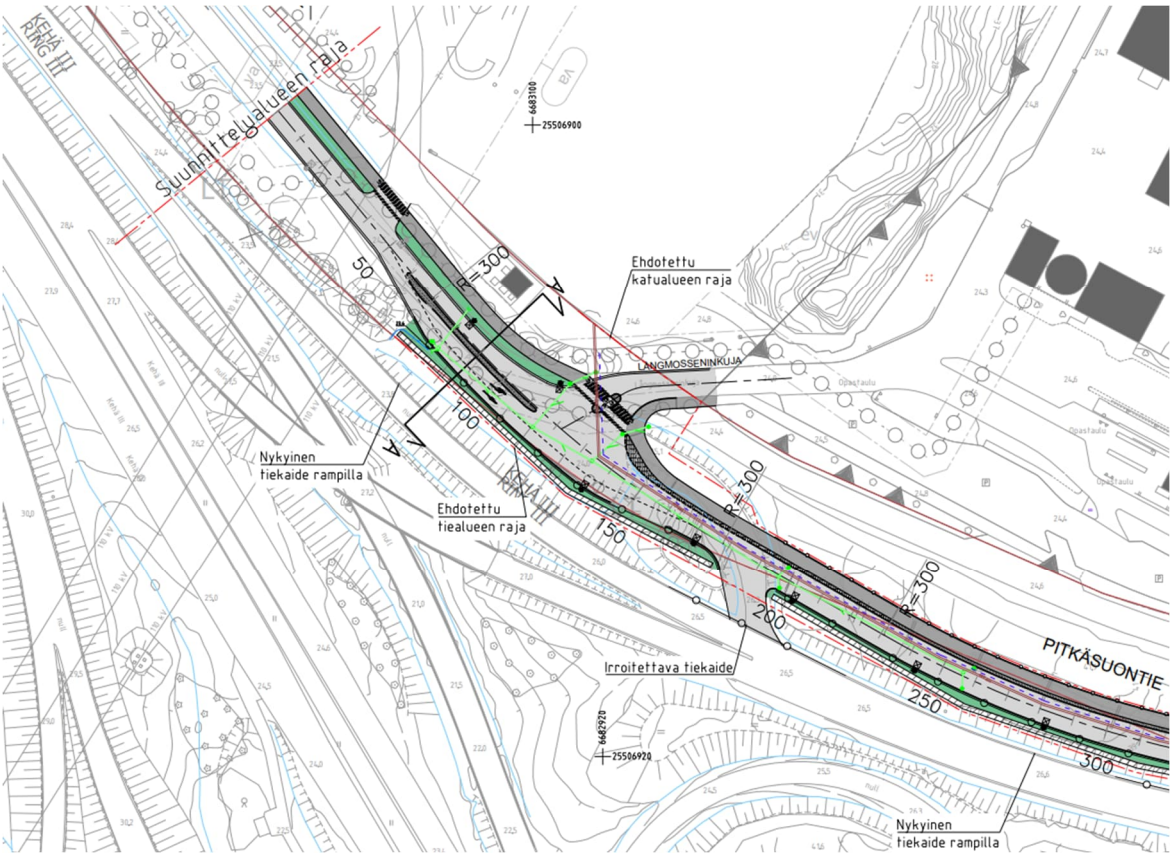
Hankkeen toiminnan aikaiset vaikutukset liikenteelle jäävät rakennusvaihetta pienemmiksi, kun kuljetus- ja työmatkatarpeet vähenevät. Sekajätteen lajittelulaitoksen toiminnasta ei aiheudu mainittavaa lisäliikennettä alueelle. Jätevoimalaan nykyisin tuotava sekajäte tuodaan nykyisen jätevoimalan vastaanottohallin sijaan lajittelulaitokseen, josta kierrätyskelvoton jäte päätyy jätevoimalaan (JV1) energiahyödynnettäväksi. Lajittelulaitoksessa jätteistä erotettu kierrätyskelpoinen muovi ja metalli toimitettaisiin uudelleenkäyttöön, mikä lisää raskaan liikenteen määrää alueella noin 15–20 ajoneuvolla vuorokaudessa. Lajittelulaitoksen sekä hiilidioksidin talteenotto- ja nesteytyslaitosten operointiin liittyvä säännöllisen työvoiman henkilöliikennemäärät ovat pieniä, eikä jätevoimala-alueen nykyinen työmatkaliikenteen määrä muutu merkittävästi. Toimintaan liittyvät jätteiden poisvienti laitosalueelta ja kemikaalien toimittaminen ovat yksittäisiä liikennetapahtumia, eikä niiden arvioida tapahtuvan päivittäin. Talteenottolaitoksen kemikaalisäiliöt on pääsääntöisesti mitoitettu siten, että kemikaalien toimitukset tapahtuvat 14 päivän välein tai harvemmin. Raskaan liikenteen päiväkohtainen liikennemäärä ei siten nouse kovin paljon nykytilanteesta. Laitoksien vuosihuollot aiheuttavat tilapäisen liikennemäärien kasvun vuosihuollon toteutusajankohtaan. Pääosa jätevoimalan kuljetuksista tapahtuu arkisin klo 6–22.

Mikäli nesteytetty hiilidioksidi kuljetetaan jätevoimalan alueelta Vuosaaren satamaan putkilinjan sijasta säiliökuorma-autoilla säännöllisellä kuljetusvirralla, se lisää alueen raskaan liikenteen määriä. Kuljetuksia arvioidaan syntyvän enintään noin 60 kappaletta tasaisesti läpi vuorokauden. Tyhjät paluukuormat huomioiden raskaan liikenteen määrä lisääntyy noin 120 ajoneuvolla vuorokaudessa jätevoimalan ja sataman välillä. Kuljetusten reitti satamaan kulkee lähtökohtaisesti Kehä III:n ja Vuosaaren satamatunnelin kautta, mistä ei arvioida aiheutuvan merkittävää vaikutusta liikenteen sujuvuudelle.

Jätevoimalan hiilidioksidin talteenottoa, hiilidioksidin siirtoputkea sekä nesteytyslaitosta ja välivarastointia koskevassa YVA-selostuksessa todetaan, että kun huomioidaan hankealueen herkkyys liikennevaikutuksille ja liikennevaikutuksien muutoksen suuruus, hankkeen liikennevaikutusten merkittävyys arvioidaan rakennusvaiheessa kohtalaisen negatiiviseksi kaikissa hankevaihtoehdoissa (VE1, VE2 ja VE3). Hankkeen toiminnan aikana liikennevaikutusten merkittävyys arvioidaan hankevaihtoehdoissa VE1 ja VE2 vähäisen negatiiviseksi ja hankevaihtoehdoissa VE3 kohtalaisen negatiiviseksi.

- VE1: Jätevoimalan savukaasuista talteen otettu hiilidioksidi siirretään kaasuna paineistettua siirtoputkea pitkin hiilidioksidin talteenottolaitokselta Vuosaaren sataman alueella sijaitsevalle hiilidioksidin nesteytyslaitokselle.
- VE2: Talteenotetun hiilidioksidin nesteytyslaitos rakennetaan jätevoimalan kaakkoispuolen T/kem-korttelialueelle ja nesteytetty hiilidioksidi siirretään Vuosaaren satamaan välivarastoon putkessa.
- VE3: Hiilidioksidi siirretään jätevoimalan alueelle rakennettavasta nesteytyslaitoksesta säiliöautokuljetuksilla Vuosaaren satama-alueelle rakennettavaan välivarastoon.

Pitkäsuontien asemakaavoitetun katualueen kaventaminen ja siirtäminen Porvoonväylän pohjoisreunaan ei heikennä alueen katuverkon toimivuutta. Pitkäsuontien läntinen osuus on osa erikoiskuljetusreittiä. Se yhdistyy Kehä III ja Porvoonväylän liittymään Vantaan Energia Oy:n jätevoimalatontin lounaisosassa alueella. Erikoiskuljetusreitti ja sen toimivuus on huomioitu asemakaavassa ja katusuunnitelmissa.



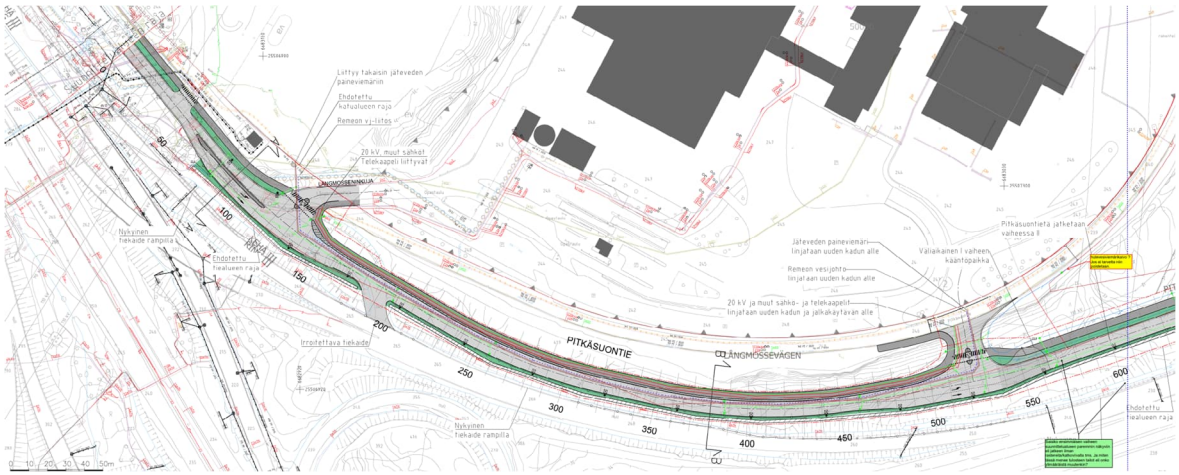
Ote siirrettävän Pitkäsuontien alustavasta katusuunnitelmasta kohdasta, jossa erikoiskuljetusreitti liittyy Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymään

Asemakaava-alueeseen sisältyvä osuus Vuosaaren satamaratatunnelista on huomioitu kaavamerkinnöin ja -määräyksin. Asemakaava ei aiheuta haittaa tunnelille ja siellä liikennöiville junille.

Vesihuolto

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan tontti laajenee nykyisen Pitkäsuontien alueelle ja siltä osin Pitkäsuontie on siirrettävä ja toteutettava Porvoonväylän pohjoisreunan viereen. Tontiksi muuttuvan alueen kohdalla oleva vesihuolto siirretään uuden Pitkäsuontien kadun alle. Vesihuolto saadaan toteutumaan nykyisen vesihuollon tapaan vesijohdolla ja Pitkäsuontien jätevedenpumppaamolle paineviemäreillä. Pitkäsuontie on yleiskaavassa osoitettu jatkumaan itään päin Helsingin Norrbergetiin. Pitkäsuontien toteutussuunnitelmia laadittaessa on syytä tarkistaa, onko HSY:llä siihen liittyviä tarkentuneita johtotarpeita mm. tulevan Helsingin puolen maankäytön osalta.

Nykyisen Pitkäsuontien hulevedet johdetaan Vantaan Energian liittymän kohdalla Kehä III:n rampin ja Pitkäsuontien väliseen painanteeseen. Nykyisen Pitkäsuontien osalta hulevedet on johdettu kadun reuna-alueelle, josta ne johdetaan sivuojia pitkin kadun alittaviin rumpuihin ja sieltä Vantaan Energia Oy:n järjestelmiin. Nykyisessä kuivatusjärjestelyissä ei ole havaittu kuivatukseen liittyviä ongelmia. Uudenmaan Ely-keskuksen ilmoituksen mukaan jatkossa Pitkäsuontien hulevesiä ei saa johtaa Kehä III rampin tai Porvoonväylän viereisiin avo-ojiin.



Ote siirrettävän Pitkäsuontien alustavasta katusuunnitelmasta

Jätevoimalan korttelialueen hulevedet muodostuvat pääosin sateen aiheuttamasta pintavalunnasta. Pintavalunta voi sisältää hiekkaa, öljyä, suolaa ja kiintoainesta ja ravinteita. Kaavamääräykset edellyttävät hulevesien viivyttämistä ja käsittelyä tontilla. Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Rakentamislupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Jätevoimalan jätteet, nestemäiset polttoaineet sekä kemikaalit on varastoitava ja käsiteltävä niille soveltuvalla tiiviillä alustalla siten, että niistä ei aiheudu palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Varastointi- ja käsittelyalueisiin välittömästi liittyvät liikennöintialueet on pinnoitettava vastaavanlaisesti. Suojausrakenteiden ja altaiden tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan nesteen, likaisten hulevesien ja sammutusvesien suurin määrä.

Asemakaava-alueen käsitellyt hulevedet johdetaan avo-ojia pitkin Ojangonojaan ja Westerkullanojaan.

Ympäristöhäiriöt

Ympäristöhäiriöiden vaikutusten arviointi perustuu Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Asemakaavan lisäksi jätevoimala ja sen uudet toiminnot edellyttävät toiminnalleen myös ympäristölupia, joiden lupaehdoilla rajoitetaan toiminnoista ympäristöön aiheutuvia häiriöitä.

Melu ja tärinä

Asemakaavan ET-korttelialueen lisärakentaminen (hiilidioksidin talteenottolaitos, sekajätteen lajittelulaitos) ja Pitkäsuontien siirtäminen edellyttävät maa-ainesten kaivamista ja louhintoja. Siitä aiheutuu ympäristöön eritoten melua. Pääosa louhinnasta kohdistuu jätevoimalan korttelialueen pohjoisosaan. Kaavamääräykset edellyttävät, että kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Jätevoimalan korttelialueen pihojen maanpinnan likimääräinen korkeusasema on asemakaavassa +24.0, mikä vastaa alueen nykyisten pihojen korkeusasemaa. Korttelialueen pohjoisrajaa vasten jää lähivirkistysalueen puolelle kallioalue, jonka maanpinnan korkeusasema on lännestä itään päin noin +28…+35. Se toimii seinämänä ja esteenä, joka vähentää kaivamisesta ja louhinnasta aiheutuvan melun leviämistä pohjoiseen lähivirkistysalueelle. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on myös varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista. Tällöin kaivaminen ja louhinta tulevat viranomaistoiminnan ja sen edellyttämien viranomaislupien ja niiden ehtojen (mm. ympäristöhäiriöiden ja melun rajoittaminen) piiriin.

Louhittavan kallion määrä on kokonaisuudessaan noin 475 000 m^3. Pitkäsuontien siirrettävän osuuden alueen louhinta on noin 125 000 m^3 (arvioitu aikaisin ajankohta v. 2026–2027) ja korttelialueen pohjoisosan hiilidioksidin talteenottolaitoksen alueen louhinta on noin 350 000 m^3 (arvioitu aikaisin ajankohta v. 2027–2029). Arviolta noin 40 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa kuljettaisi louheen pois alueelta murskattavaksi ja jatkokäyttöön. Louhinnan melu on luonteeltaan tilapäistä ja rajoittuu rakennusvaiheeseen.

Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräykset (Kv 22.4.2024) edellyttävät, että louhinnasta (poraus, räjäytys, louheen lastaus ja siirto) ja lohkareiden rikotuksesta on tehtävä ympäristönsuojelulain 118 §:n mukainen meluilmoitus, kun töitä tehdään muulloin kuin arkisin maanantaista perjantaihin klo 7–18 välisenä aikana ja työn enimmäiskesto on enemmän kuin 25 päivää.

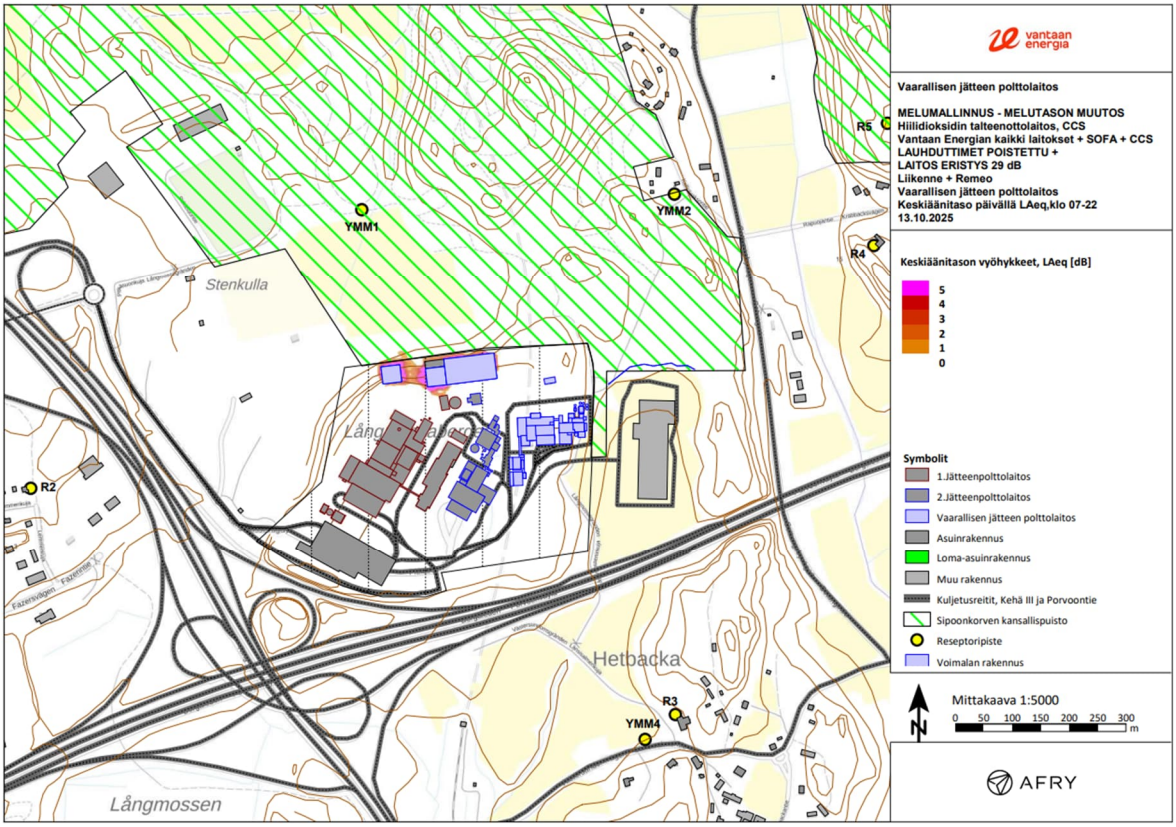
Louhinta (ml. räjäytykset) ja mahdollisesti tehtävä paalutus aiheuttavat tärinää. Jätevoimalan ulkopuolella sijaitsevien rakennusten ja rakenteiden vaurioitumisen kannalta tärinä ei etäisyysperusteisesti muodosta riskiä.

Asemakaava määrää, että jätevoimalan korttelialueen toiminnan aiheuttama melutaso ei saa virkistysalueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB.

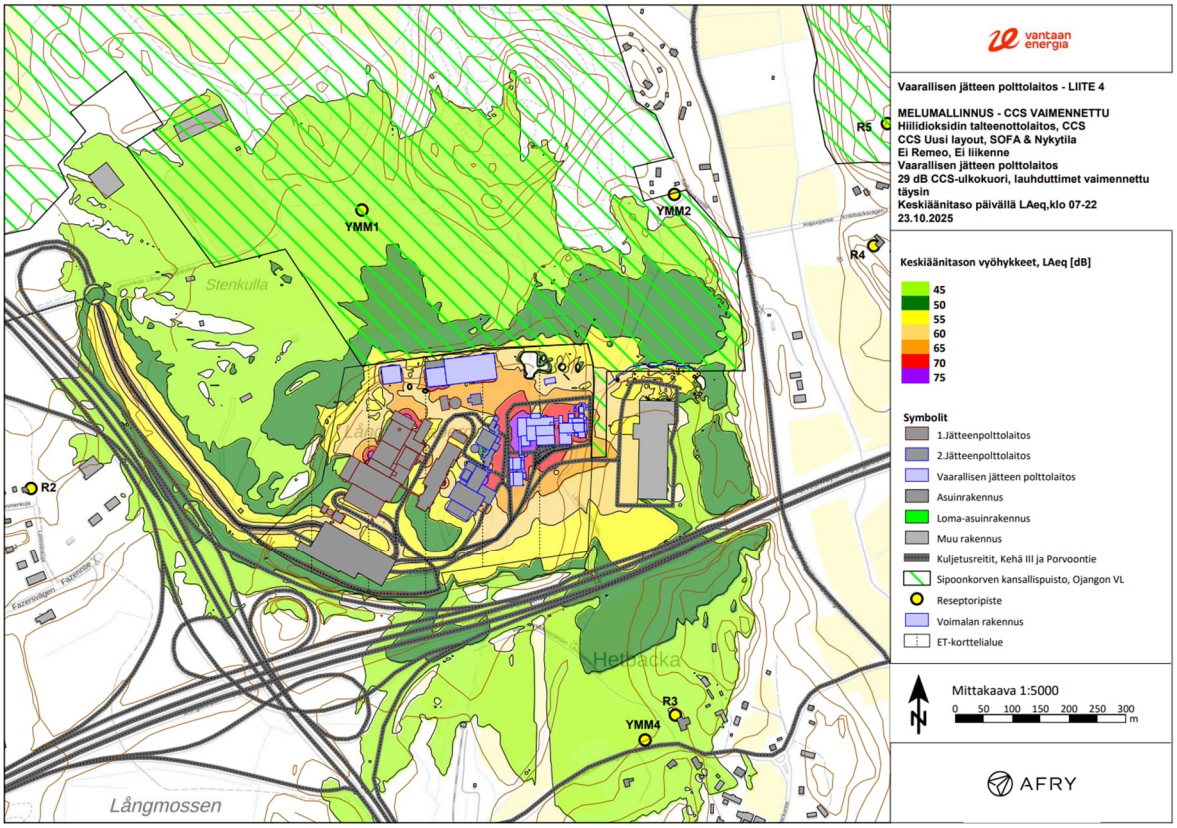
Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenottoa koskevan hankkeen YVA-menettelyssä on laadittu melumallinnuksia, jotka ovat YVA-selostuksessa *(AFRY Finland Oy)*. Jätevoimalan tontin pohjoisosan louhiminen hiilidioksidin talteenottolaitosta varten ei nosta keskiäänitasoa tontin ulkopuolella nykytilanteeseen verrattuna.

YVA-selostuksen melumallinnusten lisäksi AFRY Finland Oy on laatinut melumallinnuksia asemakaavaa varten. Hiilidioksidin talteenottolaitos sijoittuu jätevoimala-alueen pohjoisreunalle. Talteenottolaitoksen ulkoseinien ääneneristysarvoksi on suunnittelussa määritetty Rw + Ctr = 29 dB (Rw + Ctr tarkoittaa rakennuksen ulkokuoren ääneneristystä tieliikennemelua vastaan), mikä takaa varsin hyvän ääneneristyksen laitoksen sisätiloista ulos ympäristöön. Rakennuksen itä-länsisuuntainen sijoittelu toimii lisäksi passiivisena meluesteenä, vähentäen jätevoimalan melun leviämistä pohjoiseen, erityisesti Ojangon virkistysalueelle. Lauhduttimien sijoittelulla, suuntauksella ja vaimennuksella jätevoimalan nykyisten toimintojen ja sen laajennusten aiheuttama muutos alueen keskiäänitasoihin on erittäin pieni.

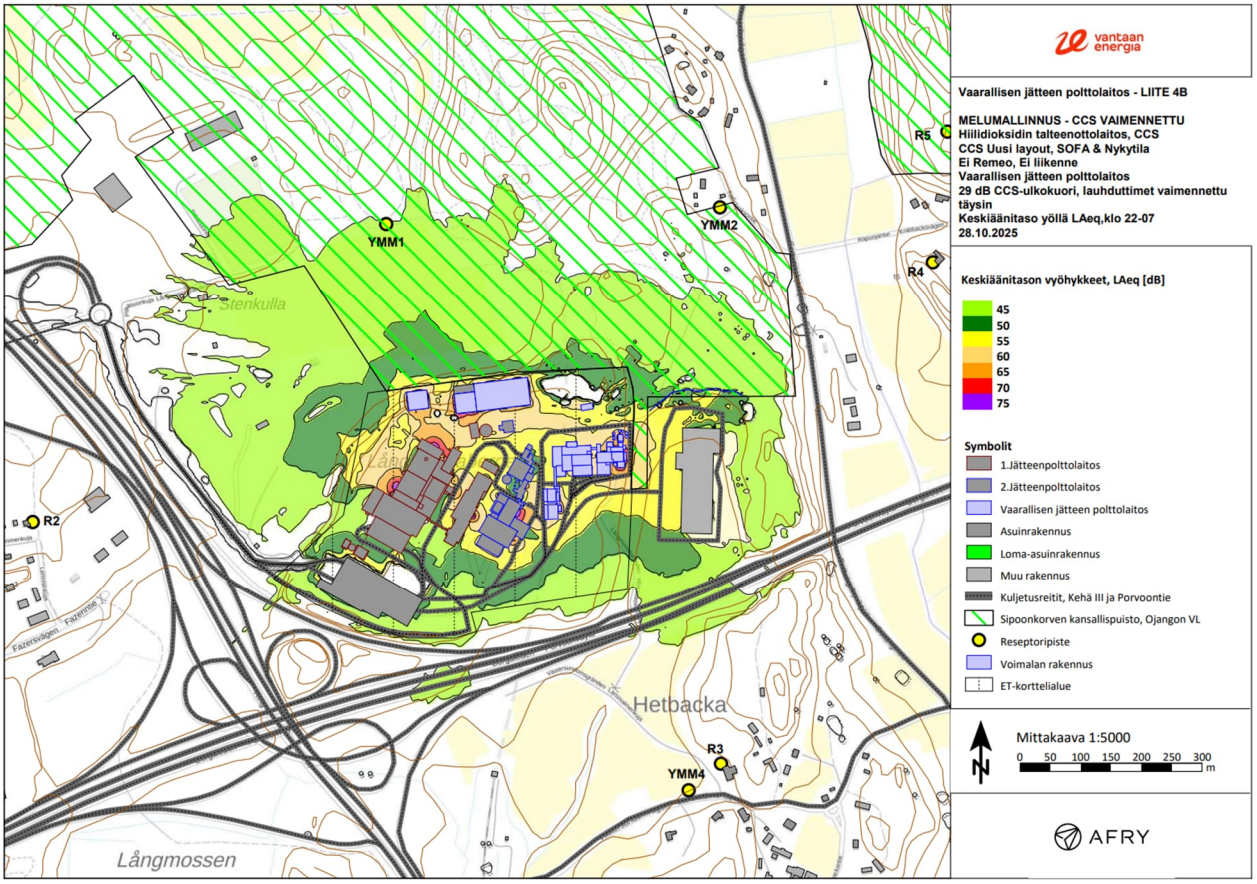
Asemakaava edellyttää, että rakennuslupaan on liitettävä selvitys melusta ja sen torjumisesta.



Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenottolaitoksen aiheuttama muutos melun keskiäänitasoon LAeq päivällä klo 7–22 Vantaan Energia Oy:n nykyisten ja uusien sekä Remeo Oy:n laitosten toiminnan ja tieliikenteen yhteismelun tilanteessa keskiäänitaso LAeq päivällä (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenottolaitoksen ja jätevoimalan kaikkien muiden toimintojen aiheuttama keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenottolaitoksen ja jätevoimalan kaikkien muiden toimintojen aiheuttama keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 (AFRY Finland Oy)

Asemakaava-alueelle kohdistuvan liikenne- ja ympäristömelun takia on jätevoimalan korttelialueen tuleville rakennuksille asetettu kaavamääräykset siitä, että tieliikenteen melutaso toimisto- ja liiketiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 45 dB (A) eikä kokoontumistiloissa A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 35 dB (A).

Asemakaava-alueella ja sen ympäristössä merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Kehä III:n ja Porvoonväylän tieliikenteen melusta. Asemakaava ei oleellisesti muuta alueen ympäristöhäiriöiden tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna.

Ilmanlaatu

EU on antanut ilmanlaadun raja-arvot alueille, joilla ihmiset altistuvat ilman epäpuhtauksille. Nämä raja-arvot on pantu täytäntöön ilmanlaatua koskevalla valtioneuvoston asetuksella (38/2011). Raja-arvot eivät ole voimassa ajoväylillä tai esimerkiksi teollisuusalueilla, jollainen kaavamuutosalue ja sitä ympäröivät korttelialueet ovat. Ojangon yhdyskuntateknisen huollon alueen (ET) asemakaavat mahdollistavat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan asemakaava-alueen ympäristössä toiminnot, joista aiheutuu ympäristöhäiriöitä. Jätevoimalan ympäristössä olevien korttelialueiden kehittäminen asemakaavojen mukaisesti voi johtaa ympäristöhäiriöiden lähteiden poistumiseen, muuttumiseen ja siirtymiseen eri sijainteihin. Jätevoimalan lähiympäristön liikenteestä sekä toiminnoista (Rudus Oy, Remeo Refining Oy) aiheutuvien pölyhaittojen takia on jätevoimalan ET-

korttelialueelle tuleville rakennuksille asetettu kaavamääräykset tuloilman ottamisesta siten, ettei tontin välittömässä läheisyydessä sijaitsevista toiminnoista ja tieliikenteestä aiheudu pöly- tai ilmanlaatuhaittaa rakennuksen sisätiloihin.

Jätevoimalan laajennushankkeiden työmaaliikenteestä ja rakennustöistä aiheutuu tilapäistä pölyämistä rakentamisen aikana. Merkittävin vaikutus syntyy jätevoimala-alueella talteenottolaitoksen louhinnasta ja louheen kuljetuksista. YVA-selostuksen mukaan kuljetuksista arvioidaan aiheutuvan samansuuruinen pakokaasupäästö kuin nykyisestä jätevoimalan alueen raskaasta liikenteestä. Rakentamisesta aiheutuvan pölyämisen arvioidaan jäävän vähäiseksi ja rajoittuvan laitosalueelle, kun rakennusvaiheen suunnittelussa otetaan huomioon pölyämisen ehkäisy.

Hiilidioksidin talteenotto ei muuta jätteenpolton savukaasupäästöjen puhdistusprosessia eikä epäpuhtausmääriä. Jätevoimalan kolmen yksikön (JV1, JV2 ja HWP) savukaasupäästöt käsitellään ennen hiilidioksidin talteenottoa normaalin tapaan jätteenpolttoyksiköiden ympäristölupamääräysten mukaisesti ja ne kerätään hiilidioksidin talteenottoon ennen nykyisiin piippuihin johtamista. Savukaasu, josta hiilidioksidi on poistettu, johdetaan ulkoilmaan talteenottolaitokselle toteutettavasta piipusta. Johtaminen yhteen yhteiseen piippuun vaikuttaa savukaasujen olosuhteisiin (esim. virtaama, lämpötila, päästöpitoisuus), mikä voi vaikuttaa laitoskokonaisuuden ilmapäästöjen leviämiseen laajemmalle ja tehokkaammin ja siten savukaasujen laimenemiseen nykytilannetta paremmin. Jätteenpolttoyksiköiden savukaasupäästöjen ilmanlaatuvaikutuksia on arvioitu hankkeen YVA-menettelyssä päästöjen leviämismallilaskelman avulla (YVA-selostus: Liite 3). Leviämisselvityksen tulosten mukaan savukaasupäästöjen leviämisolosuhteet muuttuvat nykytilanteeseen verrattuna siten, että ympäristöön muodostuvat pitoisuudet ovat kaikkien tarkasteltujen ilman epäpuhtauksien osalta pienempiä hiilidioksidin talteenoton jälkeen kuin nykytilanteessa. Jätevoimalan päästöjen aiheuttamat ulkoilman epäpuhtauspitoisuudet (rikkidioksidi, typpidioksidi ja hengitettävät hiukkaset) alittavat selvästi voimassa olevat terveysvaikutusperusteiset ilman epäpuhtauksia koskevat ohje- ja raja-arvot sekä nykytilanteessa että hiilidioksidin talteenottolaitoksen toteuduttua. Myös muiden tarkasteltujen päästöjen aiheuttamat pitoisuudet ovat vertailuarvojen perusteella matalia. Päästöjen aiheuttamat pitoisuudet ulkoilmassa ovat niin pieniä, että kielteisiä ilmanlaatuvaikutuksia ei aiheudu.

Jätevoimalan toiminnan aikana maantiekuljetusten määrä ja siten siitä aiheutuvat liikennepäästöt eivät merkittävästi lisäänny nykytilanteesta hankevaihtoehdoissa (YVA-selostus: VE1 ja VE2), joissa talteen otettu hiilidioksidi siirretään jätevoimalan alueelta putkessa Vuosaaren satamaan. Hankevaihtoehdossa (YVA-selostus: VE3), jossa hiilidioksidi kuljetetaan jätevoimalan alueelta putken sijaan säiliöautoilla Kehä III:a pitkin Vuosaaren satamaan, maantiekuljetuksia arvioidaan olevan enintään 60 kappaletta vuorokaudessa eli yhteensä 120 ajoneuvoa päivässä. Siitä muodostuvien NO_x- ja hiukkaspäästöjen määrät ovat vähäiset, eikä niillä arvioida olevan vaikutusta alueen nykyiseen ilmanlaatuun.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Vaikutusten arviointi perustuu Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Asemakaava ei muuta alueelle yleiskaavoitettuja ja asemakaavoitettuja lähivirkistysalueita (VL) eikä yleiskaavassa alueelle osoitettuja ekologisia runkoyhteyksiä ja ulkoilureittejä. Uudenmaan maakuntakaavan sekä Vantaan yleiskaavojen mukaiset ekologiset verkostot sijaitsevat Remeo Oy:n laitoksen itäpuolella Sotungintien ympäristössä. Asemakaava noudattaa Vihreä ja virtaava Vantaa (VIVA) - viherrakenteen kehityskuvan mukaista alueellisesti kytkeytyneen viherrakenteen toteuttamista, joka tukee ekologista verkostoa ja monimuotoisuutta. Asemakaava ei myöskään poista Porvoonväylän Långmosseninkujan alikulkua, joka mahdollistaa eläinten liikkumisen Porvoonväylän erottamien metsäalueiden välillä.

Hiilidioksidin talteenottolaitoksen rakentaminen jätevoimalan tontin pohjoisosaan hävittää sillä sijaitsevaa lahopuustoista metsää sekä uhanalaisen ja rauhoitetun lahokaviosammalen esiintymiä. Uudenmaan ELY-keskus on todennut hankkeen YVA-menettelyn ennakkoneuvottelussa, että rakentamista varten on tarpeen hakea luonnonsuojelulain (83 §) mukaista poikkeuslupaa jätevoimalan tontilla sijaitsevan lahokaviosammalesiintymän hävittämiselle. Poikkeus voidaan myöntää, jos siitä ei ole haittaa eliölajin suotuisan suojelutason säilyttämiselle tai sen saavuttamiselle. Poikkeus luontotyypin hävittämis- ja heikentämiskiellosta voidaan yksittäistapauksissa myöntää, jos kyseisen luontotyypin suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu tai luontotyypin suojelu estää yleisen edun kannalta erittäin tärkeän hankkeen tai suunnitelman toteuttamisen eikä hankkeelle tai suunnitelmalle ole teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa olevaa vaihtoehtoa (LSL 9/2023, 66 §). Poikkeus eliölajin suojelua koskevista säännöksistä voidaan myöntää, jos siitä ei ole haittaa eliölajin suotuisan suojelutason säilyttämiselle tai sen saavuttamiselle (LSL 9/2023, 83 §). Vantaan Energia on jättänyt Uudenmaan ELY-keskukselle hakemuksen rauhoitettua kasvilajia (lahokaviosammal) koskevista luonnonsuojelulain 74 §:n rauhoitussäännöksistä poikkeamiseen suunnitellun hiilidioksidin talteenottolaitoksen alueella ja ELY-keskus on myöntänyt siihen luvan 10.3.2025.

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse Natura 2000-alueita eikä luonnonsuojelualueita.

Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Maaperä

Vaikutusten arviointi perustuu Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Jätevoimalan ET-korttelialueen pohjoisosaan rakennettavan hiilidioksidin talteenottolaitoksen alue on n. 1,9 hehtaarin laajuinen luonnontilainen metsäinen kallioalue, jonka nykyinen harjanne on keskimäärin korkeusasemalla +42. Kallio louhitaan korttelialueen nykyiseen maanpinnan tasoon, jonka korkeusasema on noin +24. Louhintamääräksi on arvioitu noin 350 000 m^3. Louhinnan on arvioitu ajoittuvan vuosille 2027–2029.

Pitkäsuontie siirretään etelämmäksi aivan Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän viereen. Se edellyttää liittymän viereisen noin 1,1 hehtaarin alueen kallioiden louhimista keskimäärin noin korkeusasemalle +25. Louhittavien kallioiden harjanne on alueen länsiosassa korkeusasemalla itäosassa korkeusasemalla noin +40 ja itäosassa noin +33. Louhintamääräksi on arvioitu noin 125 000 m^3. Louhinnan on arvioitu ajoittuvan vuosille 2026–2027.

Louhinta (ml. räjäytykset) ja mahdollisesti tehtävä paalutus aiheuttavat tärinää. Jätevoimalan ulkopuolella sijaitsevien rakennusten ja rakenteiden vaurioitumisen kannalta tärinä ei etäisyysperusteisesti muodosta riskiä. Asemakaava edellyttää, että kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Asemakaava edellyttää myös, että jätevoimalan alueen alapuolisessa kallioperässä kulkevan rautatietunnelin sijainti ja suojaetäisyydet sekä muut mahdolliset louhintaan liittyvät rajoitukset tulee huomioida siten, ettei alueella rakennettaessa ja louhittaessa aiheuteta vahinkoa maanalaisille tiloille, rakenteille, laitteistoille tai junaliikenteelle.

Jätevoimalan ET-korttelialueen pihojen korkeusaseman vaihtelun tulee olla vähäistä ja pihojen tasaisia. Louhittavien maa-ainesten hyötykäyttö jätevoimalan ja siirrettävän Pitkäsuontien osuuden alueilla jää vähäiseksi. Louheen murskaus on suunniteltu tehtävän pääosin muualla.

Vesistöt ja vesitalous

Vaikutusten arviointi perustuu Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Asemakaava-alue ei sijaitse vedenhankintakäyttöön määritellyllä pohjavesialueella.

Jätevoimalan ET-korttelialueen pohjoisosan ja Pitkäsuontien siirron rakentamisaikaisista louhinta- ja kaivutöistä aiheutuu väliaikaista ja paikallista pohjaveden samentumista erityisesti kaivettaessa pohjaveden pinnan alapuolisia maakerroksia. Louhittavat alueet ovat pääosin kalliomaata eikä niillä muodostu merkittävää määrää pohjavettä.

Louhinnan räjähdysainejäämistä aiheutuu typpikuormitusta (nitraatti ja ammoniumtyppi) vesistöön ja myös pohjaveteen. Suurin osa typpijäämistä kulkeutuu louheen mukana pois rakennustyömaalta ja vain pieni osa kulkeutuu pintavesien mukana vastaanottaviin vesistöihin ja vielä pienempi osa kulkeutuu pohjaveteen. Rakentamisen aikaisesta louhinnasta pohjaveteen kohdistuvan laadullisen vaikutuksen arvioidaan olevan hyvin pieni. Jätevoimalan alueen pohjaveden nykyinen tila on jo heikentynyt aikaisemman laajamittaisen ja pitkäaikaisen louhintatoiminnan seurauksena. uuden asemakaavan mahdollistaman rakentamisen vaikutus jätevoimalan alueen pohjaveteen arvioidaan vähäisen negatiiviseksi.

Kalliopohjavesi virtaa korkeammasta potentiaalista matalampaan, joten pääosin virtaukset suuntautuvat topografian mukaisesti. Pohjavettä virtaa jätevoimalan alueelta ympäristöön mutta jätevoimalan alueen kallioperä on selvityksissä todettu heikosti vettä johtavaksi. Selvitysten, pohjaveden tarkkailutulosten ja maanpinnan muotojen perusteella pohjaveden virtaus ei suuntaudu jätevoimalan alueelta Fazerilan pohjavesialueelle tai alueille, joilla sijaitsee yksityiskaivoja. Tämän perusteella jätevoimalan alueella tapahtuvalla rakentamisella ei arvioida olevan vaikutuksia Fazerilan pohjavesialueen tai lähimpien asuinalueiden kaivojen pohjaveden määrään tai laatuun.

Mikäli rakennusten tai rakenteiden perustamistaso sijoittuu vallitsevan pohjaveden pinnan tason alapuolelle ja rakenne pidetään salaojien tai vastaavien avulla kuivana, pohjaveden pinnantaso kuivana pidettävän kohteen välittömässä läheisyydessä saattaa laskea pysyvästi. Ennalta arvioiden pohjaveden pinnan tasoon kohdistuva vaikutus on tällöinkin vähäinen ja paikallinen eikä siitä aiheudu Fazerilan pohjavesialueelle vedenhankinnan vaikeutumista. Mahdollinen pysyvä pohjaveden pinnan tason alentaminen tulee suunnitella siten, ettei maanvaraisina perustettujen rakenteiden painumista pääse tapahtumaan.

Jätevoimalan alueella käsitellään toiminnan aikana aineita, jotka voivat ympäristöön päästessään aiheuttaa maaperän ja pohjaveden pilaantumista. Jätevoimalan toiminnan ympäristöriskit liittyvät mm. öljy- tai kemikaalivuotoihin sekä tulipalon syttymiseen. Hiilidioksidi ei ole palavaa, joten uuden hiilidioksidin talteenottolaitoksen tulipaloriski on vähäinen. Uudessa sekajätteen lajittelulaitoksessa käsitellään jätevoimalaan jo nykyisinkin tuotavaa jätettä eikä sen toteuttaminen lisää ympäristöriskejä nykyiseen kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna. Jätevoimalan toiminnot edellyttävät ympäristölupia ja jätevoimalan toiminnan aikaisia onnettomuus- ja häiriötilanteita ehkäistään prosessien ja laitteistojen tarkoituksenmukaisella käytöllä, laitteiden säännönmukaisilla tarkastuksilla, huolloilla ja kunnossapidolla. Käyttö- ja vastuuhenkilöt on koulutettu estämään onnettomuus- ja häiriötilanteiden syntymistä. Vahinkotilanteisiin on varauduttu rakenteellisten ja teknisten ratkaisujen, suoja-altaiden, hälytysautomatiikan, sammutusjärjestelmien sekä tarkkailun ja toimintaohjeiden avulla. Uuden asemakaavan määräykset edellyttävät, että jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin. Sen lisäksi jätteet, nestemäiset polttoaineet sekä kemikaalit on varastoitava ja käsiteltävä niille soveltuvalla tiiviillä alustalla siten, että niistä ei aiheudu palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Varastointi- ja käsittelyalueisiin välittömästi liittyvät liikennöintialueet on pinnoitettava vastaavanlaisesti. Suojausrakenteiden ja altaiden tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan nesteen, likaisten hulevesien ja sammutusvesien suurin määrä. Jätevoimalan toimintojen aiheuttamat riskit pohjavesien ja maaperän pilaantumiseen ovat vähäisiä. Jätevoimalan laitoksien toiminta edellyttää ympäristölupia, joiden lupaehdoilla asetetaan toiminnoista aiheutuville ympäristöhäiriöille asemakaavaa tarkempia rajoituksia.

Louhittavat kalliot ovat luonnontilaisia, joiden rakentaminen ja päällystäminen vähentää kyseisiltä alueilta maaperään imeytyvän veden määrää, mikä toisaalta lisää hulevesien pintavaluntaa. Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen hulevesivirtaamien kasvu. Jätteiden, nestemäisten polttoaineiden sekä kemikaalien varastointi- ja käsittelyalueiden ja niihin välittömästi liittyvien piha-alueiden pinnoittamista, suojausrakenteita ja altaiden tilavuutta koskevien kaavamääräyksien lisäksi edellytetään, että hulevedet tulee viivyttää tontilla ja raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Rakentamisluvan yhteydessä tulee laatia voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan päivitetty hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

Rakennetulta tontilta saa Vantaalla voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin tontilta poistuisi luonnontilassa. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin.

Kaava-alueella noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesien toimintamallin mukaisia ohjeita, jotka varmistavat, että pintavalunnan määrä tai laatu ei muutu merkittävästi rakentamista edeltävästä tilanteesta Ojangonojan tai Westerkullanojan valuma-alueilla.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavan keskeiset vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta aiheutuvat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan lisärakentamisesta (ml. maa-ainesten kaivaminen, louhinta ja täytöt), rakennusten käytöstä ja ylläpidosta sekä liikenteestä kiinteistöille. Asemakaava mahdollistaa nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvan alueen rakentumisen, mikä on ilmanmuutoksen kannalta parempi vaihtoehto kuin täysin uuden rakennusalueen muodostaminen ja toteuttaminen yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevaan neitseelliseen luonnonympäristöön.

Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenoton, hiilidioksidin siirron, nesteytyslaitoksen ja välivarastoinnin vaikutuksia ilmastoon on arvioitu hankkeen YVA-menettelyyn sisältyvässä YVA-selostuksessa *(AFRY Finland Oy)*. Potentiaalisen päästövähenemän laskenta perustuu oletukseen, että suunniteltu 700 000 tonnin vuotuinen talteenottomäärä toteutuu ja kaikki talteen otettu hiilidioksidi pysyy varastoinnin jälkeen poissa ilmakehästä. Päästövähenemällä tarkoitetaan hankkeesta aiheutuvien päästöjen ja talteen otetun hiilidioksidin määrän erotusta. Nesteytetty hiilidioksidi kuljetetaan laivakuljetuksilla johonkin vaihtoehtoisista terminaaleista, joista se siirretään putkia pitkin mantereella tai merenpohjan alapuolella sijaitseviin geologisiin muodostumiin kuten suolaisiin pohjavesikerrostumiin tai ehtyneisiin öljy- ja kaasuesiintymiin. Geologista varastoa ei ole vielä valittu tälle hankkeelle.

Hankkeen elinkaaren aikaisia kasvihuonekaasupäästöjä syntyy VE1:ssä yhteensä koko toiminnan aikana noin 721 000 tCO_2e, VE2:ssa noin 726 000 tCO_2e ja VE3:ssa noin 742 000 tCO_2e (hiilidioksidiekvivalentti CO_2e). Vuositasolle jaettuna päästöt ovat noin 28 900–29 700 tCO2e. Lukemiin sisältyvät rakentamisen ja purkamisen päästöt sekä kaikki epäsuorat päästöt, mukaan luettuna nesteytetyn hiilidioksidin meri- ja maantiekuljetukset. Noin 95 prosenttia hankkeessa syntyvistä kasvihuonekaasupäästöistä muodostuu toiminnan aikana. Rakentamisen aikaisten ja toiminnan päättymisen jälkeisten vaikutusten osuudet ovat vähäisiä. Asemakaava edellyttää, että rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Hankkeen suurin päästölähde ovat toiminnan aikaiset kuljetukset, joiden osuus elinkaaren aikaisista kasvihuonekaasupäästöistä on noin 67–68 prosenttia. Kuljetusten päästöistä suurin osa on peräisin nesteytetyn hiilidioksidin laivakuljetuksista, ja VE3:n säiliöautokuljetuksilla on vain pieni

vaikutus kokonaispäästöihin. Toiseksi suurimmat päästöt, noin 16–17 prosenttia kokonaispäästöistä, aiheutuu prosessissa käytettävien kemikaalien kuljetuksista ja tuotannosta. Sähköenergian tuotannon epäsuorat päästöt ovat kolmanneksi suurin päästölähde noin 11 prosentin osuudella.

Vuosittainen hiilidioksidin talteenoton mahdollistama päästövähenemä on hankkeen elinkaaripäästöt huomioiden noin 670 000–671 000 tCO_2e otettaessa talteen 700 000 tonnia hiilidioksidia. Hankkeen elinkaaren aikainen päästövähenemä on suuruudeltaan noin 16 800 000 tCO_2e. Hankkeessa talteen otetun hiilidioksidin mahdollistama fossiilisten päästöjen vuosittainen vähenemä vastaa potentiaalisesti noin 7 prosenttia Uudenmaan kokonaispäästöistä ja 23 prosenttia Uudenmaan kaukolämmön päästöistä. Riippuen sekä fossiilisten polttoaineiden osuudesta Vantaalla kulutetun kaukolämmön tuotannossa että tuotetun energian kulutuksen jakautumisesta Vantaan ja Helsingin kaupunkien kesken, päästövähenemä voi vastata joko kaikkia tai lähes kaikkia Vantaan kaupungin kaukolämmön päästöjä. Hankkeen toteuttamisen ilmastovaikutusten arvioidaan olevan kaikissa toteutusvaihtoehdoissa (VE1, VE2, VE3) merkittävyydeltään suuresti positiivisia. Hankkeen mahdollistamalla päästövähenemällä on merkittävä vaikutus kunnallisen ja maakunnallisen tason kasvihuonekaasupäästöihin. Hiilidioksidin geologisen varastoinnin pysyvyydestä, hiilidioksidin kuljetusinfrastruktuurin toimintavarmuudesta ja koko toimitusketjun taloudellisesta kannattavuudesta on vielä hyvin vähän käytännön kokemusta, joten positiivisten ilmastovaikutusten muodostumiseen liittyy jonkin verran epävarmuutta.

Vantaan Energia Oy:n sekajätteen lajittelulaitoksessa on tarkoitus lajitella ja erottaa jätevoimalaan tuotavasta sekajätteestä kierrätyskelpoiset muovit ja metallit ja toimittaa ne polton sijaan jatkokäyttöön. Kierrätykseen voitaisiin toimittaa 18 000 tonnia muovia vuodessa, mikä tarkoittaa lähes kaksinkertaista määrää verrattuna HSY:n alueella nykyisin erilliskerättävään muovijätteeseen. Laitos suunnitellaan siten, että sillä on tulevaisuudessa mahdollista erotella jätteestä muitakin jakeita, kuten pahvia ja tekstiilejä. Lajittelua on tarkoitus laajentaa uusiin jätejakeisiin, kunhan jätteestä eroteltujen raaka-aineiden hyödyntäminen kehittyy. Laitosmainen lajittelu tukee hyötyjätteiden erilliskeräystä. Kun muovia päätyy vähemmän polttoon, se vähentää fossiilisia päästöjä. Materiaalien kierrätys ja uusiokäyttö vähentävät luonnonvarojen tarvetta ja jätettä.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Liikennemelu ja ilmanlaatu on käsitelty kohdassa 4.4.1.

Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Asemakaava-alueen nimistö säilyy ennallaan.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus. Alueen rakentaminen voidaan aloittaa sen jälkeen, kun asemakaavamuutos on tullut voimaan.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan Energia Oy:	Noora Guzman Monet
	Minna Jokinen
	Hannu Laine
	Annika Laitala
AFRY Finland Oy:	Arto Heikkinen

Vantaan kaupunki:		
Asemakaavoitus:	Milja Halmkrona	alue-arkkitehti
	Jukka Köykkä	kaavasuunnittelija
	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
Kiinteistöt ja tilat:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Jouni Kahila	maankäyttöinsinööri
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	suunnitteluinsinööri, vesihuolto
	Aapeli Turunen	liikenteen alueinsinööri
Rakennusvalvonta:	Panu Latvala	lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
	Saku Nurminen	ympäristötarkastaja

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö /Asemakaavoitus

Vantaa 19.1.2026

Jukka Köykkä	Milja Halmkrona
kaavasuunnittelija	aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	9.12.2025
Kaavan nimi	920600 Pitkäsuontie 10 ja 920500ma		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	22.2.2024
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092920600
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	17,9397	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	0,8690
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,9865	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	17,0707

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	**17,9397**	**100,00**	**80000**	**0,45**	**0,8690**	**30000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,6531	9,2	0	0,00	-0,0309	0
E yhteensä	16,2866	90,8	80000	0,49	0,8999	30000
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

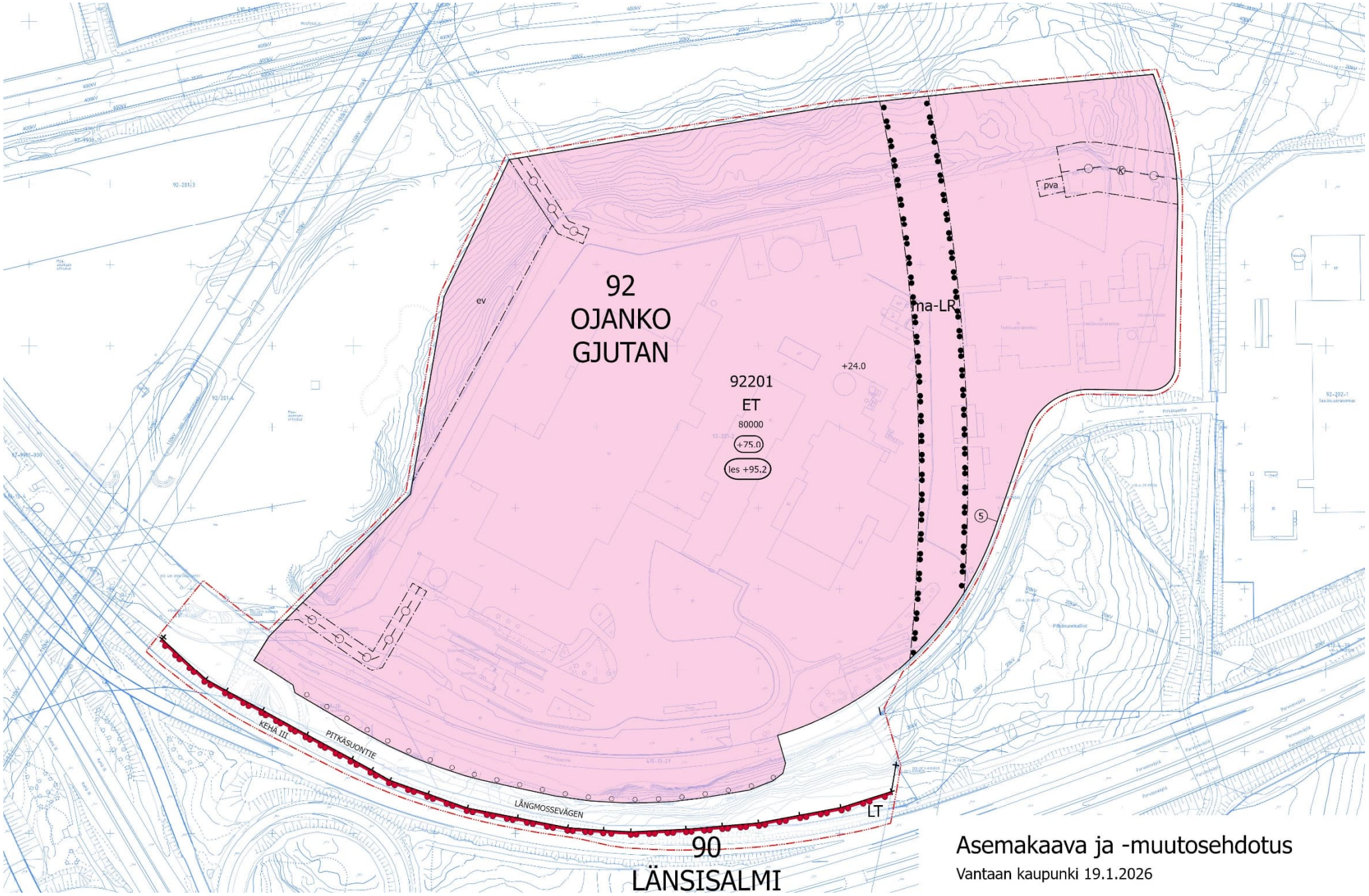
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,9865**	**5,50**	**0**	**0,9865**	**0**

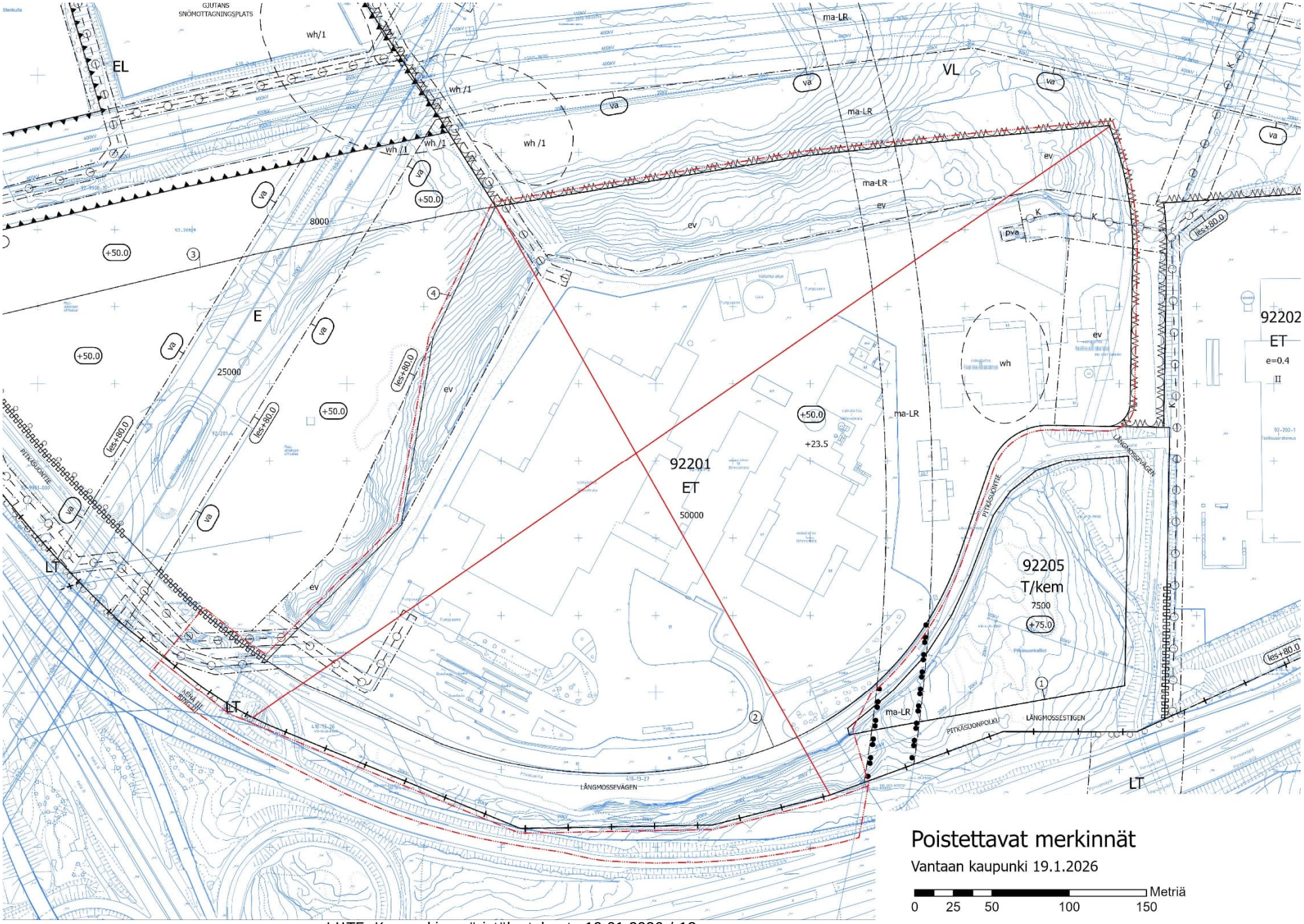
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**17,9397**	**100,00**	**80000**	**0,45**	**0,8690**	**30000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,6531	9,2	0	0,00	-0,0309	0
Kadut	1,2780	77,3	0	0,00	-0,4083	0
LT	0,3751	22,7	0	0,00	0,3774	0
E yhteensä	16,2866	90,8	80000	0,49	0,8999	30000
ET	16,2866	100,0	80000	0,49	0,8999	30000
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	**0,9865**	**5,50**	**0**	**0,9865**	**0**
ma-LR	0,9865	100,0	0	0,9865	0


92
OJANKO
GJUTAN
92201
ET
80000
+75.0
les +95.2
+24.0
ev
ma-LR
pva
5
KEHÄ III
PITKÄSUONTIE
LÅNGMOSSEVÄGEN
LT
90
LÄNSISALMI
Asemakaava ja -muutosehdotus
Vantaan kaupunki 19.1.2026


GJUTANS
SNÖMOTTAGNINGSPLATS
EL
VL
E
LT
wh/1
wh /1
ma-LR
va
ev
8000
25000
50000
7500
92201
ET
92202
ET
e=0.4
92205
T/kem
+50.0
+23.5
+75.0
les+80.0
PITKÄSUONTIE
PITKÄSUONPOLKU
LÅNGMOSSEVÄGEN
LÅNGMOSSESTIGEN
Poistettavat merkinnät
Vantaan kaupunki 19.1.2026
Metriä
0
25
50
100
150

1/4

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
920600 920500ma	19.1.2026

Vantaan kaupunki

PITKÄSUONTIE 10

Kaupunginosa 90, LÄNSISALMI

Asemakaava
Liikennealuetta.

Kaupunginosa 92, OJANKO

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 92201 ja katualuetta.

Maanalainen asemakaava
Maanalainen rautatiealue.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 92201.

1:2000

Vanda stad

LÅNGMOSSEVÄGEN 10

Stadsdel 90, VÄSTERSUNDOM

Detaljplanen
Trafikområde.

Stadsdel 92, GJUTAN

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 92201 och gatuområde.

Underjordisk detaljplanen
Underjordisk järnvägsområde.

Tomtindelning och ändring av tomtindelning

Del av kvarteret 92201.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
ET	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.**	**Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.**
	Korttelialueelle saa sijoittaa energiatuotantolaitoksia, kuten jätevoimalaitoksen ja biopolttoaineen logistiikka-alueen sekä toimintoa palvelevia laitoksia ja rakennuksia sekä toimintaan liittyviä toimistotiloja.	På kvartersområdet får placeras energiproducerande anläggningar, som ett avfallskraftverk samt ett logistikområde för biobränsle och anläggningar och byggnader som betjänar funktionerna samt kontorslokaler i anslutning till verksamheten.
	Korttelialueelle sallitaan enintään kolme ajoneuvoliittymää Pitkäsuontien katualueelle. Ajoneuvoliittymien tarkat sijainnit tulee päättää yhteistyössä Vantaan kaupungin kuntatekniikan keskuksen kanssa.	I kvartersområdet tillåts högst tre fordonsanslutningar till Långmossevägens gatuområde. Beslut om de exakta placeringama för fordonsanslutningama ska fattas i samarbete med Vanda stads kommunalteknikcentral.
	Jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin.	Behandling och lagring av avfall och kemikalier ska placeras i byggnader.
	Jätteet, nestemäiset polttoaineet sekä kemikaalit on varastoitava ja käsiteltävä niille soveltuvalla tiiviillä alustalla siten, että niistä ei aiheudu palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Varastointi- ja käsittelyalueisiin välittömästi liittyvät liikennöintialueet on pinnoitettava vastaavanlaisesti. Suojausrakenteiden ja altaiden tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan nesteen, likaisten hulevesien ja sammutusvesien suurin määrä.	Avfall, flytande bränslen och kemikalier ska lagras och behandlas på ett lämpligt och ogenomträngligt underlag på ett sådant sätt att de inte orsakar brandrisk, osnygghet, nedskräpning, damm, lukt, förorening av mark eller yt- och grundvatten eller annan skada på miljön. Trafikområden i omedelbar anslutning till lagrings- och hanteringsområden ska beläggas på liknande sätt. Skyddskonstruktionernas och bassängernas volym ska vara större än den maximala volymen hos den vätska som ska lagras, smutsigt dagvatten och släckvatten.
	Ulkovarastointialueet ja katokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy korttelialueen ulkopuolelle. 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 störande sätt utanför kvartersområdet. Upplagringen utomhus får inte inverka negativt på landskapet eller på annat vis vara till skada för miljön.

920600 *2/4*

Alueella rakennettaessa tai louhittaessa, ml. hulevesien hallinta, on otettava huomioon maanalaisen rautatietunnelin (ma-LR) sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta vahinkoa maanalaisille tiloille, rakenteille, laitteistoille tai junaliikenteelle.	Vid byggande eller schaktning i området, inkl. dagvattenhantering, ska den underjordiska järnvägstunnelns (ma-LR) läge och konstruktionernas skyddsavstånd beaktas för att inte skada de underjordiska utrymmena, konstruktionerna, anläggningarna eller tågtrafiken.
Kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä.	Grävning och sprängning ska begränsas endast till den mängd som är nödvändig enligt det som förutsätts av genomförandet av detaljplanen. Tillräcklig planering av grävning och sprängning (indelning av täktverksamheten i faser och organisering) ska säkerställas av kommunens byggnadstillsynsmyndighet innan förberedande åtgärder för byggandet påbörjas i anslutning till anmälan enligt 109 § i bygglagen.
Paineenvähennysaseman (pva) vähimmäissuojaetäisyys lähimmästä rakennuskohteesta on oltava vähintään 50 metriä.	Tryckreduceringsstationen (pva) ska ha ett minimiskyddsavstånd på minst 50 meter från närmaste byggnadsobjekt.
Rakennuksen, laitoksen ja ulkovaraston osat eivät saa ulottua rakennusalan ulkopuolelle.	Delar av byggnaden, anläggningen och utomhuslagret får inte sträcka sig utanför byggnadsytan.
Rakentamatta jäävillä tontin osilla, joita ei käytetä toiminta- ja oleskelualueeksi tai liikenteelle, tulee olla puita ja pensaita.	De delar av tomten som förblir obyggda och inte används som aktivitets- och vistelseområde eller för trafik ska vara försedda med träd och buskar.
Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.	Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får penetrera höjdbegränsningsytorna för flyghinder på Helsingfors-Vanda flygstation.
Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Pitkäsuontien ja Ojangon lähivirkistysalueen suunnista.	Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Långmossevägen och Gjutans närrekreationsområde ska tas i beaktande.
Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.	Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomterna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.
Korttelialueen valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Ojangon lähivirkistysalueelle.	Belysningen i kvartersområdet ska förverkligas och riktas så att byggnader, fasader, reklamanordningar, konstruktioner o.dyl. inte syns på ett störande sätt mot Gjutans närrekreationsområde.
Korttelialueen liikenneväylän puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle ja Porvoonväylälle.	Kvartersområdets fasader, belysning samt parkerings- och trafikområdena på den sida som är vänd mot trafikleden får inte orsaka bländning mot Ring III och Borgåleden så att trafiksäkerheten äventyras.
Rakennusten julkisivujen hallitseva väritys tulee olla tummahko.	Den dominerande färgen på byggnadernas fasader ska vara tämligen mörk.
Rakennuksen tuloilman otto tulee toteuttaa siten, ettei tontin välittömässä läheisyydessä sijaitsevasta toiminnasta ja tieliikenteestä aiheudu pöly- tai ilmanlaatuhaittaa rakennuksen sisätiloihin.	Byggnadens tilluftsintag ska ordnas så att verksamheten och vägtrafiken i tomtens omedelbara närhet inte orsakar damm- eller luftkvalitetsolägenheter inne i byggnaden.
Pääsisäänkäynneiltä tulee olla sujuva esteetön yhteys kevyen liikenteen raiteille.	Huvudentréema ska ha smidiga hinderfria förbindelser till gång- och cykeltrafiklederna.
Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.	Byggandet ska vara hållbart ur ett livcykelperspektiv och energieffektivt, möjliggöra produktion av förnybar energi på tomten och visa strävan mot klimatneutralitet. Byggnadens huvudmaterial ska vara hållbara, långlivade och lätta att underhålla samt återvinningsbara. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.
Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun uusiutuvan energian avulla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.	Byggnadernas energiförbrukning ska delvis eller helt täckas med lokalt producerad förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- och kvartersspecifika eller områdesvisa.
Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakentamisluvan yhteydessä.	Eventuella energibrunnar ska anpassas til områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.
Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakentamislupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin.	Dagvatten i områden med tung trafik ska behandlas i sand- och oljeavskiljningssystem.
Auto- ja polkupyöräpaikkatarve määritellään rakentamisluvan yhteydessä.	Behovet av bilplatser och cykelplatser bestäms i samband med bygglovet.
Autopaikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä.	Minst 15 % av bilplatserna ska utrustas med omedelbart tillgängliga laddningspunkter för elbilar.
Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.	Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsning.

920600 *3/4*

	Ympäristömelu	**Miljöbuller**
	Korttelialueen toiminnan aiheuttama melutaso ei saa virkistysalueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB.	Bullernivån som orsakas av verksamhet i kvartersområdet får inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån för buller (LAeq) (kl. 7–22) 55 dB eller nattriktvärdet (kl. 22–7) 50 dB i rekreationsområden eller på gårdar som tillhör bostadsfastigheter.
	Tieliikenteen melutaso toimisto- ja liiketiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 45 dB (A).	Vägtrafikens bullernivå i kontors- och affärslokaler får inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) (kl. 7–22) 45 dB (A).
	Tieliikenteen melutaso kokoontumistiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 35 dB (A).	Vägtrafikens bullernivå i möteslokaler får inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) (kl. 7–22) 35 dB (A).
	Rakennuslupaan on liitettävä selvitys melusta ja suunnitelma sen torjumisesta.	Till bygglovet ska bifogas en utredning över bullret och en plan för hur det bekämpas.
LT	**Maantien alue.**	**Område för landsväg.**
	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.**
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.**
92	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
OJAN	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
92201	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
PITKÄSUON	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
80000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
+75.0	**Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.**	**Högsta höjd för byggnadens vattentak.**
les +95.2	**Rakennusten tai rakenteiden korkein sallittu korkeusasema lentoestealueella metreinä.**	**Den högsta tillåtna höjden för byggnader eller konstruktioner i meter inom flyghinderområde.**
+24.0	**Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.**	**Ungefärlig markhöjd.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Katu.	**Gata.**
ev	**Suojaviheralueeksi varattu alueen osa.**	**Del av område som reserveras som skyddsgrönområde.**
	Alueella ei saa tehdä täyttöjä tai maan kaivu- tai kallion louhintatöitä. Alueen kasvillisuutta on kehitettävä siten, että sen suojavaikutus säilyy.	Del av område som reserveras som skyddsgrönområlde där det inte får utföras fyllnings-, grävnings- eller spängningsarbeten. Växtligheten i området skall utvecklas så att dess skyddsverkan består.

920600 *4/4*

o o o o	**Säilytettävä/istutettava puurivi**	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
k	**Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.**	**För naturgasledning reserverad del av område.**

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

{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__

Asemakaavoitus / MHA, JKÖ

920600 ja 920500ma Pitkäsuontie 10 (VECCS, ent. 002581)Länsisalmi, kaupunginosa 92, Ojanko.

Kirjeenä saapuvat mielipiteet toimitetaan kirjaamosta Jaakonaho Mari (Kehityspäällikkö).

Suullisia mielipiteitä ei jätetty.

Mielipiteiden kuuleminen on tapahtunut kahdessa vaiheessa, ensin 22.2.2024 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman vireilletulon yhteydessä 22.2.-2.4.2024, sen jälkeen 11.2.2025 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksen yhteydessä 11.2.-14.3.2025.

Mielipiteitä saatiin 18 kpl.

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	**Vastine**
1. kuulemisvaihe 22.2.-2.4.2024 (OAS 22.2.2024)		
NRO 1 Caruna Oy	Kaava-alueella ei ole Caruna Oy:n sähköverkkoa.	-
NRO 2 Asukasmielipide 1	Toimintaa ei tule laajentaa viheralueelle. Ojangon ulkoilualueen viihtyvyys ja imago vähenee merkittävästi.	Jätevoimalan tontti ei laajene lähivirkistysalueelle (VL).
NRO 3 Vantaan kaupunginmuseo	Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita eikä sillä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueella ei ole muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.	-
NRO 4 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	Vantaan Energia Oy:n jätevoimala on vaarallisen jätteen polttolaitoksen myötä muuttumassa toiminnan laajuudeltaan lupalaitoksesta turvallisuusselvityslaitokseksi. Jätevoimalan tontin nykyiset	Vantaan Energia Oy:n jätevoimalaan suunniteltavaan hiilidioksidin talteenottolaitokseen liittyy YVA-lain (252/2017) mukainen

	vaarallisten kemikaalien ja maakaasun käsittelyn toiminnot voivat rajoittaa uusien toimintojen sijoittamista tontille. Sijoitussuunnittelussa on huomioitava toimintojen suojaetäisyydet mm. maakaasun paineenvähennysasemaan ja onnettomuuksien vaikutusalueet.	ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely), johon liittyy mm. onnettomuusriskien arviointi. Hiilidioksidin talteenotto ei lisää merkittävästi jätevoimalan toimintojen suuronnettomuusriskejä. Maakaasun paineenvähennysaseman suojaetäisyydet on huomioitu asemakaavassa.
NRO 5 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy	Kaukolämpöputkien sekä sähkön maakaapeleiden sijainti tulee huomioida.	Kaukolämpöputkien sekä maakaapeleiden sijainti on huomioitu asemakaavassa.
NRO 6 Vaarala Seura ry	Hiilidioksidin talteenotto on hyvä asia, sekajätteen lajittelulaitos ei. On olemassa riski, että alueella käsitellään tai säilytetään jätteitä, joiden alkuperä ei ole tiedossa (esimerkiksi italialaiset jätteet) ja jotka voivat olla erittäin haitallisia lähiympäristölle ja ihmisten sekä eläinten terveydelle. Jätevoimala ja viereinen Remeo jätteenkäsittelytoimintoineen muodostaa ympäristöhaittojen riskikeskittymän.	Asemakaava edellyttää, että jätevoimalan jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin. Siitä ei saa aiheutua palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista tai muuta haittaa ympäristölle.
NRO 7 Fingrid Oyj	Länsisalmen muuntoasema ja siihen liittyvät nykyiset sekä kehitettävät (400 kV kaapeliyhteys Länsisalmi-Viikinmäki, 400 kV voimajohto Länsisalmi – Vuosaari, 400 kV voimajohto Länsisalmi – Anttila)	Nykyiset ja kehitettävät voimajohdot ja niiden tarvitsemat voimajohtoalueet sijaitsevat asemakaava-alueen ulkopuolella eikä asemakaavalla ole niihin vaikutusta.

	voimajohtoyhteydet ja niiden tilantarve on huomioitava.	
2. kuulemisvaihe 11.2.-14.3.2025 (OAS 11.2.2025)		
NRO 8 Telia Company	Pitkäsuontien katualueella on Telian tietoliikenneverkon kaapeleita. Alueen suunnitelmat on laadittava siten, että kaapeleiden siirtoon ryhdytään vain pakottavista syistä.	Kaapeleiden mahdollinen siirto ratkaistaan ja suunnitellaan Pitkäsuontien siirron suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä.
NRO 9 Asukasmielipide 2	Jätevoimalan tontti on liian pieni sekajätteen lajittelulaitokselle. Lajittelulaitokselle ei nykyisinkään riitä jätettä vaan sitä on tuotava mm. muualta Euroopasta, jonka polttaminen Vantaalla ei edistä hiilineutraalisuutta. Remeo Oy:n vastaava laitos aiheuttaa ympäristöön roskaantumista, hajuhaittaa, haittaeläimiä, kovaa ja hakkaavaa meteliä. Laajennushankkeet eivät ole linjassa lähialueiden suojelutavoitteiden kanssa. Hanke tuhoaa biodiversiteettiä. Ojangon virkistysalueen, Sipoonkorven ja Natura 2000 -alueita yhdistäviä viherkäytäviä ei saa muuttaa, ml. jätevoimalan ja Remeo Oy:n välinen alue.	Jätevoimalan tonttia laajennetaan Pitkäsuontien katualueelle, jota siirretään Porvoonväylän pohjoisreunaan. Jätevoimalatontin ulkopuolella olevia asemakaavoitettuja lähivirkistysalueita (VL) ja niitä yhdistäviä viherkäytäviä ei muuteta. Asemakaava määrää, että jätteet ja kemikaalit on käsiteltävä ja varastoitava rakennuksissa siten, ettei niistä aiheudu roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle.
NRO 10 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	Vantaan Energia Oy:n jätevoimala on vaarallisten kemikaalien enimmäismäärien ja vaaraluokitusten perusteella turvallisuusselvityslaitos.	Vantaan Energia Oy:n jätevoimalaan suunniteltavaan hiilidioksidin talteenottolaitokseen liittyy YVA-lain (252/2017)

	Tukes ei näe estettä asemakaavan toteuttamiselle. Jätevoimalan tontin nykyiset vaarallisten kemikaalien ja maakaasun käsittelyn toiminnot voivat rajoittaa uusien toimintojen sijoittamista tontille. Sijoitussuunnittelussa on huomioitava toimintojen suojaetäisyydet mm. maakaasun paineenvähennysasemaan ja onnettomuuksien vaikutusalueet.	mukainen ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely), johon liittyy mm. onnettomuusriskien arviointi. Hiilidioksidin talteenotto ei lisää merkittävästi jätevoimalan toimintojen suuronnettomuusriskejä. Maakaasun paineenvähennysaseman suojaetäisyydet on huomioitu asemakaavassa.
NRO 11 Vantaan kaupunginmuseo	Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita eikä sillä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueella ei ole muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.	-
NRO 12 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)	Ojangon linja-autovarikon toiminta ja yhteydet liikenneverkkoon tulee varmistaa rakentamisen aikana sekä laitoksien käyttöönoton jälkeen.	Jätevoimalan laajennushankkeiden liikennevaikutukset on arvioitu YVA-menettelyssä vähäisen negatiiviseksi. Mikäli CO_2 siirretään Vuosaaren satamaan autokuljetuksilla, liikennevaikutukset ovat kohtalaisen negatiivisia.
NRO 13 Fingrid Oyj	Länsisalmen muuntoasema ja siihen liittyvät nykyiset sekä kehitettävät (400 kV kaapeliyhteys Länsisalmi-Viikinmäki, 400 kV voimajohto Länsisalmi –	Nykyiset ja kehitettävät voimajohdot ja niiden tarvitsemat voimajohtoalueet sijaitsevat asemakaava-alueen ulkopuolella eikä

	Vuosaari, 400 kV voimajohto Länsisalmi – Anttila) voimajohtoyhteydet ja niiden tilantarve on huomioitava.	asemakaavalla ole niihin vaikutusta.
NRO 14 Vaarala-Rajakylä Asukasyhdistys ry	Jätevoimalan laajennushankkeen lähellä on päiväkoteja ja kouluja, 30 000 asukasta, pääkaupunkiseudun tärkeä pohjavesialue, kaksi elintarviketehdasta sekä Ojangon ulkoilualue. Jätteenkäsittelyä ei tule lisätä alueella. On olemassa riski, että alueella käsitellään tai säilytetään jätteitä, joiden alkuperä ei ole tiedossa (esimerkiksi italialaiset jätteet) ja jotka voivat olla erittäin haitallisia lähiympäristölle ja ihmisten sekä eläinten terveydelle. Jätevoimala, Ruduksen murskausalue ja Remeo jätteenkäsittelytoimintoineen muodostavat ympäristöhaittojen riskikeskittymän. Melun määrä alueella ei saa kasvaa. Ovatko Vantaan Energian useat mittavat hankkeet taloudellinen riski vantaalaisille?	Jätevoimalan ja sen lähialueet on osoitettu yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon toimintojen (esimerkiksi jätevoimala) alueeksi. Asemakaava määrää, että jätteet ja kemikaalit on käsiteltävä ja varastoitava rakennuksissa siten, ettei niistä aiheudu roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Asemakaavan määräyksillä rajoitetaan jätevoimalan aiheuttaman melun leviämistä virkistysalueille ja asutukseen.
NRO 15 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia sähköverkot Oy	Kaukolämpöputkien sekä sähkön maakaapeleiden sijainti tulee huomioida.	Kaukolämpöputkien sekä maakaapeleiden sijainti on huomioitu asemakaavassa.
NRO 16 Asukasmielipide 3	Räjäytystöiden vaikutukset maanalaiseen rautatietunneliin on arvioitava. Hiilidioksidin	Asemakaava määrää, että maanalaisen rautatietunnelin (ma-LR) tiloille, rakenteille,

	talteenotto ja varastointi on laitettu toisistaan erilleen. Minkälaisen onnettomuusriskin niiden sijoittaminen samalle tontille muodostaisi? Tontin pohjoisosan kallioseinämän louhiminen mahdollistaa räjähdyksen lämmön ja paineaallon purkautumisen pohjoiseen. Miten kaavan muuttamien vaikuttaa jätevoimalan ja Remeo Oy:n välissä olevan viherkäytävän toimimiseen eläinten kulkuväylänä?	laitteistoille tai junaliikenteelle ei saa aiheuttaa vahinkoa. Hiilidioksidin talteenotto ei lisää merkittävästi jätevoimalan alueen toimintojen suuronnettomuusriskejä. Hiilidioksidin varastointi ei mahdu jätevoimalatontille, joten se on suunniteltu sijoittuvan muualle. Asemakaava ei poista jätevoimalatontin pohjoispuolella lähivirkistysalueella (VL) sijaitsevaa osuutta kallioseinämästä. Asemakaava ei muuta jätevoimalatontin ulkopuolella sijaitsevaa viherkäytävää.
NRO 17 Gasgrid Finland Oy	Suunnittelussa on otettava huomioon maakaasuasetuksen 551/2009 määräämät suojaetäisyydet.	Asemakaava määrää, että rakennuskohteita ei saa sijoittaa 50 metriä lähemmäksi paineenvähennysasemaa. Sille johtavalle maakaasuputkelle on osoitettu 30 metriä leveä alue, jolle ei saa sijoittaa rakennuskohteita.
NRO 18 Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä HSY	Pitkäsuontien nykyisellä katualueella on rakennettua yleistä ja yksityistä vesihuoltoa. Ne tulee siirtää kaavanhakijan toimesta ja kustannuksella Pitkäsuontien uuden katulinjauksen alle.	Asemakaava ja Pitkäsuontien siirrettävän osuuden katusuunnitelma on laadittu siten, että vesihuoltoverkosto siirretään uuden katuosuuden alle.

14 **Asemakaava ja asemakaavan muutos 661000 sekä tonttijako, 66 Hakkila / Rusokallio 2 - Ehdotuksen hyväksymiskäsittely / SP**

VD/7754/10.02.04.00/2017
SP/KK-I/JKÖ/VIK

Hakkilan Rusokalliolle asemakaavoitetaan lähivirkistysaluetta sekä korttelialueita teollisuus-, varasto- ja toimistorakennuksille yhteensä 60 500 k-m². Hakkilankulman puiston sekä Vanhan Porvoontien ja Valkoisenlähteentien katualueiden rajat muuttuvat.

Asemakaava koskee korttelia 66206 ja osaa korttelista 66207 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueita, kaupunginosassa 66 Hakkila.
Asemakaavan muutos koskee osaa korttelista 66207 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueita, kaupunginosassa 66 Hakkila.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa katu- ja virkistysalueita, kaupunginosassa 66 Hakkila.

Tonttijako koskee kortteleita 66206 ja 66207, kaupunginosassa 66 Hakkila.

Alue sijaitsee Tikkurilan suuralueella Hakkilan kaupunginosassa Valkealähteen pohjavesialueella Rusokalliolla osoitteessa Vanha Porvoontie 250–252 ja sen ympäristössä.

Aluetta rajaa lännessä Keravanjokilaakso ja Hanabölen kylämaisema. Alue rajoittuu pohjoisessa Rusokallion virkistysalueeseen ja työpaikkakortteliin 66205, idässä Vanhaan Porvoontiehen ja sitä reunustaviin työpaikkakortteleihin, etelässä Valkoisenlähteentien rakentamattomaan katualuevaraukseen ja Hakintien pohjoisosan työpaikkakortteleihin.

Hakija
Spoki Oy (sekä kaavaan liitetyllä samansisältöisellä hakemuksella kiinteistön 92–402–1–153 yksityinen maanomistaja).

Maanomistus
Alueen omistavat yksityiset maanomistajat (hakijat) sekä Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaupunki on laatinut asemakaavan. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavan viitesuunnitelmien ja selvitysten valmisteluun ovat osallistuneet hakijoiden/maanomistajien konsultteina Jatke Oy, Arkkitehtiruutu Oy, AFRY Finland Oy, Ramboll Finland Oy, A-Insinöörit Oy sekä Maanala Oy.

Kaavaan liitetyt hakemukset
VD/7828/10.02.04.00/2017 Asemakaavahakemus, 66. Hakkila, Vanha Porvoontie 252, liittyy Spoki Oy:n kaavahakemukseen (asemakaava 661000)

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan aluetta (TT) sekä tuotanto- ja varastoiminnan aluetta, joka ei aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä (TY) sekä lähivirkistysaluetta (VL), jolle on osoitettu ekologinen runkoyhteys ja virkistysalueyhteys.

Asemakaava ja asemakaavan muutos
Asemakaava-alue on osa Kehä III:een ja Lahdenväylään tukeutuvaa työpaikkavyöhykettä, jolla on kysyntää tuotanto- ja varastopainotteisille logistiikkarakennuksille sekä niihin liittyville vähäisille liiketiloille. Vantaan tavoitteena on vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä. Asemakaavaratkaisun perusteena on yleiskaava, jossa alueen pohjoisosa on osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi ja eteläosa tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Niiden länsi- ja pohjoispuolelle on yleiskaavassa osoitettu lähivirkistysalue (VL), jolla on ekologinen runkoyhteys ja virkistysalueyhteys. Asemakaava ei saa aiheuttaa asemakaava-alueen ulkopuolella lähivirkistysalueen etelä- ja lounaispuolella yleiskaavassa osoitetulle tulevalle asuinalueelle asumista estävää häiriötä. Uusi rakentaminen ei saa näkyä haitallisesti Keravanjokilaakson ja Hanabölen kulttuurimaisemaan.

Rusokallion pohjoisosa asemakaavoitetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T) ja sen länsi- ja pohjoispuoli Rusokallion lähivirkistysalueeksi (VL). Rusokallion eteläosa osoitetaan teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT) sekä teollisuusrakennusten korttelialueeksi (TY), jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia. TKT- ja TY-korttelialueille ei saa sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja ja niiden väliin ja länsipuolelle muodostetaan *Rusokallionreuna – Brunabergskanten* -niminen suojaviheralue (EV), jonka kautta johdetaan myös asemakaava-alueen ulkopuoleisilta alueilta muodostuvia hulevesiä. Suojaviheralue toimii uusien korttelialueiden sekä yleiskaavassa niiden länsipuolelle osoitetun ja tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuvan asuinalueen välissä puskurivyöhykkeenä. Korttelialueiden toimintojen aiheuttamaa melua lähivirkistysalueelle ja tulevaisuuden asuinaluevaraukselle rajoitetaan kaavamääräyksillä. Uusien rakennusten näkymistä Keravanjoen ja Hanabölen kulttuurimaisemaan rajoitetaan rakennusten enimmäiskorkeuksilla sekä rakennusten väritystä, valaistusta ja tonttien puustoa yms. koskevilla kaavamääräyksillä. Korttelialueiden länsi- ja pohjoispuolelle osoitetaan sähkön ilmajohdolle vaara-alue, jolla rajoitetaan rakentamista ja kasvuston korkeutta. Vanha Porvoontie on tarkoitus tulevaisuudessa toteuttaa 2+2-kaistaisena, joten sen katualuetta laajennetaan länteen päin ja asemakaavoitetun Hakkilankulman puiston (VP) pohjoisosaan. Valkoisenlähteentien asemakaavoitettua katualuevarausta kavennetaan hieman pohjoisreunastaan.

Asemakaava-alue on tärkeällä Valkealähteen pohjavesialueella. Asemakaavassa on annettu määräykset, joilla turvataan pohjavedet maaperän kautta tapahtuvalta pilaantumiselta. Alueen luontoarvot on selvitetty. Korttelialueiden rakentamisen alle jäävä lahokaviosammaleen esiintymä ei Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan ole merkittävä ja sen osalta voidaan soveltaa yleispoikkeamaa lajin suojelusta eikä lajin siirtämiseen toiseen paikkaan ole tarvetta ryhtyä. Brunabergetin kivikautinen asuinpaikka sekä alueella sijaitseva osuus historiallisesta Suuresta Rantatiestä osoitetaan asemakaavaan suojelumerkinnöin ja -määräyksin.

Asemakaava-alueen pinta-ala on n. 25,3 ha. Korttelialueita (T, TY, TKT) on yhteensä noin 7,19 ha, virkistysalueita (VL, VP) yhteensä noin 7,51 ha ja suojaviheraluetta (EV) yhteensä noin 3,19 ha. Korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 60 500 k-m^2, jolloin aluetehokkuus e = 0,24 ja korttelialueiden keskimääräinen tehokkuus e = 0,5. Alueen liiketilojen osuus kokonaisuuden rakennetusta kerrosalasta saa olla yhteensä enintään hieman alle 1 000 k-m^2. Päivittäistavarakaupan tiloja ja keskustahakuisen erikoiskaupan yksiköitä ei sallita. Asemakaavalla asetetaan nykyvaatimusten ja -tavoitteiden mukaiset määräykset erityisesti hiilineutraaliuden, sähköautojen latauspisteiden, pohjavesien suojelun, hulevesien hallinnan sekä vihertehokkuuden osalta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 30.11.2023.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä ja viranomaiskannanottoja saatiin yhdeksän kappaletta. Niiden sisällöistä on tiivistelmät kaavaselostuksessa (kohta 3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus).

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

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa uusia työpaikkatontteja (3 kpl).

Sopimus
Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 12.8.2025 § 19

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan MRA 27 §:n mukaisesti 30 päiväksi nähtäville 12.8.2025 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 661000 sekä tonttijakoehdotus, 66 Hakkila / Rusokallio 2,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakijat Spoki Oy sekä kiinteistön 92–402–1–153 yksityinen maanomistaja maksavat muutoskustannukset, yhteensä 50 000 € lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 880 €), yhteensä 51 880 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 25.8.2025 § 7

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa MRA 27 §:n mukaisesti 30 päiväksi nähtäville 12.8.2025 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 661000 sekä tonttijakoehdotus, 66 Hakkila / Rusokallio 2,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistaa maksuluokka 4 ja todetaan, että hakijat Spoki Oy sekä kiinteistön 92–402–1–153 yksityinen maanomistaja maksavat muutoskustannukset, yhteensä 50 000 € lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 880 €), yhteensä 51 880 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus ja tonttijakoehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 10.9.-9.10.2025. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 25.8.2025 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin ja saatiin 3 kpl (Vantaan kaupunginmuseo, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy).

Tehdyt tarkistukset
Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon takia on tehty tarkistuksia kaava-alueen hule- ja pohjavesiä koskeviin kaavamääräyksiin. Vantaan kaupunginmuseon lausunnon takia on tehty tarkistuksia Suurta rantatietä koskeviin kaavamääräyksiin. Tarkistuksista on kuultu MRA 32 §:n mukaisesti erikseen niitä osallisia, joita muutos koskee.
Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Sopimus
Sopimuksesta on päätetty KH:ssa (4.11.2025 § 14 ja § 15).

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdä esitetyt tarkistukset,
b) esittää kaupunginhallitukselle, että saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 19.1.2026 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 661000 ja tonttijakoehdotus, 66 Hakkila / Rusokallio 2.

Liitteet:
- Asemakaavaehdotus 19.1.2026
- Asemakaavaselostus 19.1.2026
- Lausunnot ja vastineet 19.1.2026

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö / ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Kerttu Kurki-Issakainen, p. 050 302 9334,
kaavasuunnittelija Jukka Köykkä, p. 050 302 9283
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

661000

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki
RUSOKALLIO 2

Kaupunginosa 66, HAKKILA

Asemakaava
Kortteli 66206 ja osa korttelia 66207 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet.

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 66207 sekä katu,- virkistys- ja erityisalueet.

Tonttijako
Korttelit 66206 ja 66207.

1:2000

Vanda stad
BRUNABERGET 2

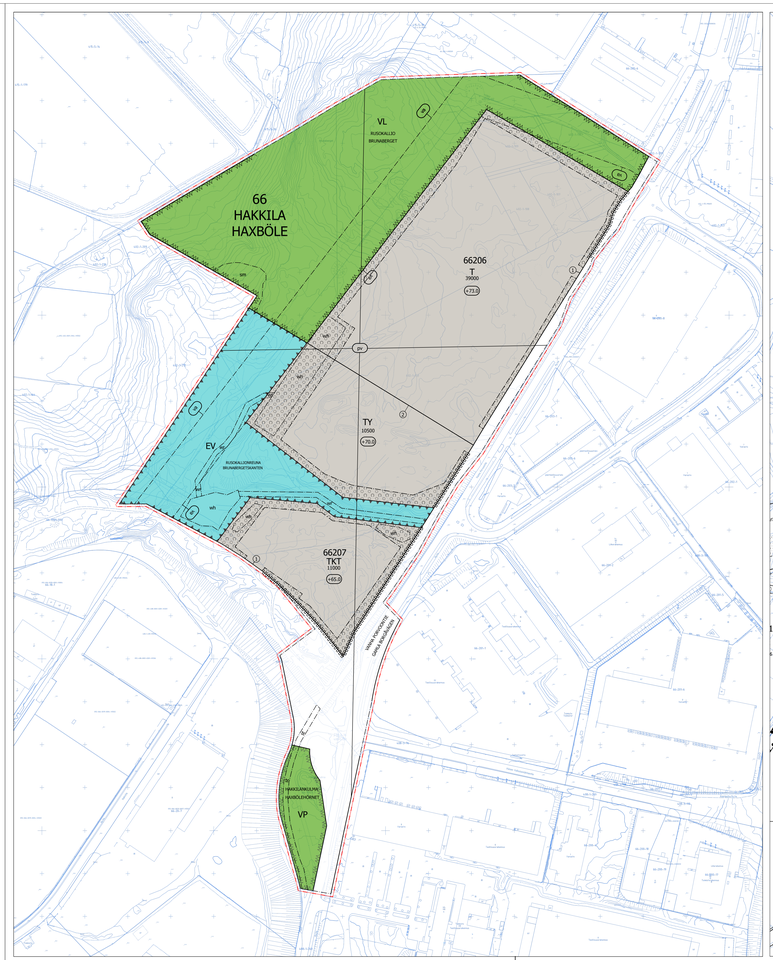
Stadsdel 66, HAXBÖLE

Detaljplan
Kvarteret 66206 och del av kvarteret 66207 samt gatu-, rekreations- och specialområdena.

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 66207 samt gatu,- rekreations- och specialområdena.

Tomtindelnig
Kvarteren 66206 och 66207.

1:2000


66
HAKKILA
HAXBÖLE
VL
RUSOKALLIO
BRUNABERGET
66206
T
39000
+73.5
TY
10500
+70.0
EV
RUSOKALLIONSUORA
BRUNABERGSTRÄCKTA
66207
TKT
10500
+65.0
VP
PARKKI JA KALLIO
PARK OCH BERG
PARKKIJA KALLIOMETSÄ
PARK OCH BERGSKOG
66019
T
34700
66020
T-3
e=0.6
III
TVK/pv
e=0.6
+70.0
+80.0
66203
TTV5
e=0.6
II
66202
TTV5
e=0.6
II
66201
TTV5
21000
+80.0
T-3
e=0.6
II
T-6
47000
40%
60%
+80.0
TKT
25945
+80.0
pv
+80.0
+80.0
+80.0

661000 RUSOKALLIO 2

HAKKILA

(Kuva: Arkkitehtiruutu Oy)

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaava-karttaa nro 661000. Kaavoitus on tullut vireille 30.11.2023.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

kortteli 66206 ja osa korttelia 66207 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet kaupunginosassa 66, Hakkila.

Asemakaavan muutos:

osa korttelia 66207 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet kaupunginosassa 66, Hakkila (kumoutuvan asemakaavan katu- ja virkistysalueet kaupunginosassa 66 Hakkila).

Tonttijako:

korttelit 66206 ja 66207 kaupunginosassa 66, Hakkila.

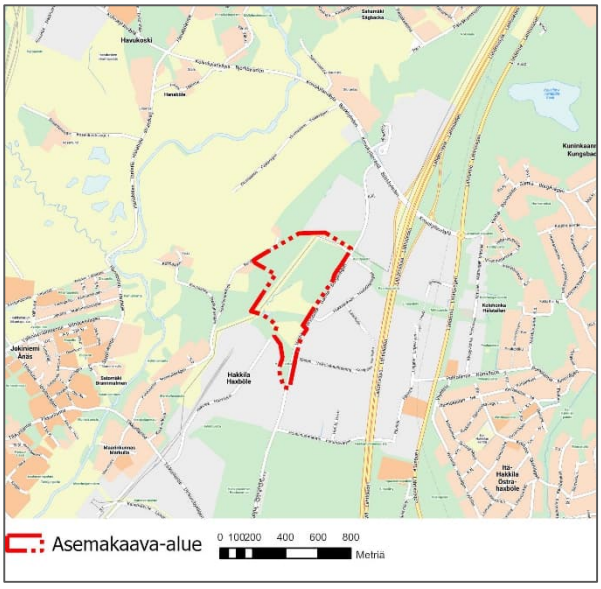
Keskeinen sisältö:

Hakkilan Rusokalliolle asemakaavoitetaan lähivirkistysaluetta sekä korttelialueita teollisuus-, varasto- ja toimistorakennuksille yhteensä 60 500 k-m^2. Hakkilankulman puiston sekä Vanhan Porvoontien ja Valkoisenlähteentien katualueiden rajat muuttuvat.

Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatija: Jukka Köykkä (kaavasuunnittelija), Vantaan kaupunki; jukka.koykka@vantaa.fi, puh. +358 50 302 9283

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Asemakaavoitettava alue sijaitsee Tikkurilan suuralueella Hakkilan kaupunginosassa Valkealähteen pohjavesialueella. Alue on Lahdenväylän ja Koivukylänväylän liittymän lounaispuolella Rusokalliolla osoitteessa Vanha Porvoontie 250–252 ja sen ympäristössä. Asemakaava-aluetta rajaa lännessä Keravanjokilaakso ja Hanabölen kylämaisema. Asemakaava-alue rajoittuu pohjoisessa Rusokallion virkistysalueeseen ja työpaikkakortteliin 66205, idässä Vanhaan Porvoontiehen ja sitä reunustaviin työpaikkakortteleihin, etelässä Valkoisenlähteentien rakentamattomaan katualuevaraukseen ja Hakintien pohjoisosan työpaikkakortteleihin.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Maanomistajien jättämät kaavoitushakemukset on kirjattu saapuneiksi 25. ja 29.8.2017.
- Kaavoitus tuli vireille 30.11.2023 ja sai numeron 661000.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä asemakaavoituksen lähtökohdista yms. pyydettiin 5.1.2024 mennessä (AKL 62 §) ja niitä saatiin 9 kappaletta.
- Kaupunkiympäristölautakunta 12.8.2025 ja kaupunginhallitus 25.8.2025
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 10.9.-9.10.2025. Lausuntoja pyydettiin 3 kpl ja niitä saatiin 3 kpl. Muistutuksia ei jätetty.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 5
2.2 Suunnittelutilanne 18
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 21
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 21
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 21
3.3. Asemakaavan tavoitteet 27
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 28
4. Asemakaavan kuvaus 30
4.1 Kaavan rakenne 30
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 32
4.3 Aluevaraukset 33
4.4 Kaavan vaikutukset 38
4.5 Ympäristön häiriötekijät 50
4.6 Nimistö 50
5. Asemakaavan toteutus 50
6. Kaavatyöhön osallistuneet 50
7. Asemakaavan seurantalomake 52
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Ruso2 työmaa luontoselvitys (30.11.2023, Ramboll Finland Oy)
- Rusokallion kaava-alueen hulevesiselvitys, Vantaa (16.11.2023 AFRY Finland Oy)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Rusokallion kaava-alueen pohjavesiselvitys, Vantaa (28.9.2023 AFRY Finland Oy)
- Vantaa Hakkila Arkeologinen tarkkuusinventointi 2024 (Maanala Oy)
- Rusokallio 2, Vantaa – meluselvitys (3.4.2025, A-Insinöörit Oy)
- Korkeuspistetarkastelu (10.5.2024, Arkkitehtiruutu Oy)
- Valkealähteen ja Koivukylän pohjavesialueiden suojelusuunnitelma, Vantaan kaupungin ympäristökeskus, julkaisu A 12/2000, päivitetty v. 2014
- Vantaan Akselin kaavarunko 2 (nro 062400), kaupunkisuunnittelulautakunta 9.12.2013

1. TIIVISTELMÄ

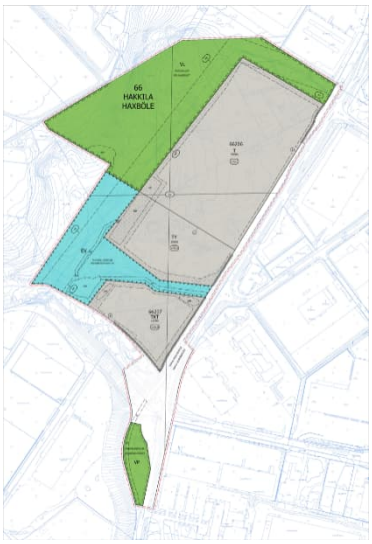
Asemakaava-alue on osa Kehä III:een ja Lahdenväylään tukeutuvaa työpaikkavyöhykettä, jolla on kysyntää tuotanto- ja varastopainotteisille logistiikkarakennuksille sekä niihin liittyville vähäisille liiketiloille. Vantaan tavoitteena on vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä. Asemakaavaratkaisun perusteena on yleiskaava, jossa alueen pohjoisosa on osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi ja eteläosa tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Niiden länsi- ja pohjoispuolelle on yleiskaavassa osoitettu lähivirkistysalue (VL), jolla on ekologinen runkoyhteys ja virkistysalueyhteys. Asemakaava ei saa aiheuttaa asemakaava-alueen ulkopuolella lähivirkistysalueen etelä- ja lounaispuolella yleiskaavassa osoitetulle tulevalle asuinalueelle asumista estävää häiriötä. Uusi rakentaminen ei saa näkyä haitallisesti Keravanjokilaakson ja Hanabölen kulttuurimaisemaan.

Rusokallion pohjoisosa asemakaavoitetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T) ja sen länsi- ja pohjoispuoli Rusokallion lähivirkistysalueeksi (VL). Rusokallion eteläosa osoitetaan teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT) sekä teollisuusrakennusten korttelialueeksi (TY), jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia. TKT- ja TY-korttelialueille ei saa sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja ja niiden väliin ja länsipuolelle muodostetaan *Rusokallionreuna – Brunabergskanten* -niminen suojaviheralue (EV), jonka kautta johdetaan myös asemakaava-alueen ulkopuoleisilta alueilta muodostuvia hulevesiä. Suojaviheralue toimii uusien korttelialueiden sekä yleiskaavassa niiden länsipuolelle osoitetun ja tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuvan asuinalueen välissä puskurivyöhykkeenä. Korttelialueiden toimintojen aiheuttamaa melua lähivirkistysalueelle ja tulevaisuuden asuinaluevaraukselle rajoitetaan kaavamääräyksillä. Uusien rakennusten näkymistä Keravanjoen ja Hanabölen kulttuurimaisemaan rajoitetaan rakennusten enimmäiskorkeuksilla sekä rakennusten väritystä, valaistusta ja tonttien puustoa yms. koskevilla kaavamääräyksillä. Korttelialueiden länsi- ja pohjoispuolelle osoitetaan sähkön ilmajohdolle vaara-alue, jolla rajoitetaan rakentamista ja kasvuston korkeutta. Vanha Porvoontie on tarkoitus tulevaisuudessa toteuttaa 2+2-kaistaisena, joten sen katualuetta laajennetaan länteen päin ja asemakaavoitetun Hakkilankulman puiston (VP) pohjoisosaan. Valkoisenlähteentien asemakaavoitettua katualuevarausta kavennetaan hieman pohjoisreunastaan.

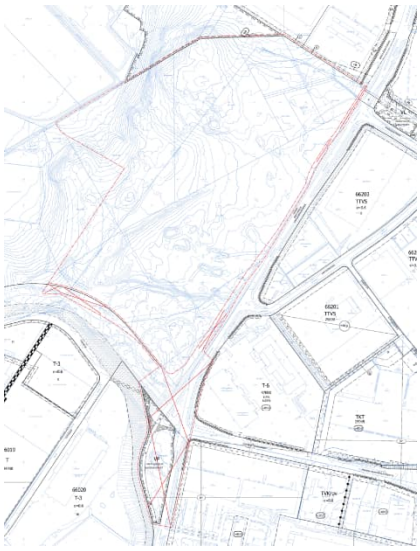
Asemakaava-alue on tärkeällä Valkealähteen pohjavesialueella. Asemakaavassa on annettu määräykset, joilla turvataan pohjavedet maaperän kautta tapahtuvalta pilaantumiselta. Alueen luontoarvot on selvitetty. Korttelialueiden rakentamisen alle jäävä lahokaviosammaleen esiintymä ei Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan ole merkittävä ja sen osalta voidaan soveltaa yleispoikkeamaa lajin suojelusta eikä lajin siirtämiseen toiseen paikkaan ole tarvetta ryhtyä. Brunabergetin kivikautinen asuinpaikka sekä alueella sijaitseva osuus historiallisesta Suuresta Rantatiestä osoitetaan asemakaavaan suojelumerkinnöin ja -määräyksin.

Asemakaava-alueen pinta-ala on n. 25,3 ha. Korttelialueita (T, TY, TKT) on yhteensä noin 7,19 ha, virkistysalueita (VL, VP) yhteensä noin 7,51 ha ja suojaviheraluetta (EV) yhteensä noin 3,19 ha. Korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 60 500 k-m^2, jolloin aluetehokkuus e = 0,24 ja korttelialueiden keskimääräinen tehokkuus e = 0,5. Alueen liiketilojen osuus kokonaisuuden rakennetusta kerrosalasta saa olla yhteensä enintään hieman alle 1 000 k-m^2. Päivittäistavarakaupan tiloja ja keskustahakuisen erikoiskaupan yksiköitä ei sallita. Asemakaavalla asetetaan nykyvaatimusten ja -tavoitteiden mukaiset määräykset erityisesti hiilineutraaliuden, sähköautojen latauspisteiden, pohjavesien suojelun, hulevesien hallinnan sekä vihertehokkuuden osalta.

Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus sekä tonttijako.



Asemakaavan 661000 kartta



Kumoutuva asemakaava

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

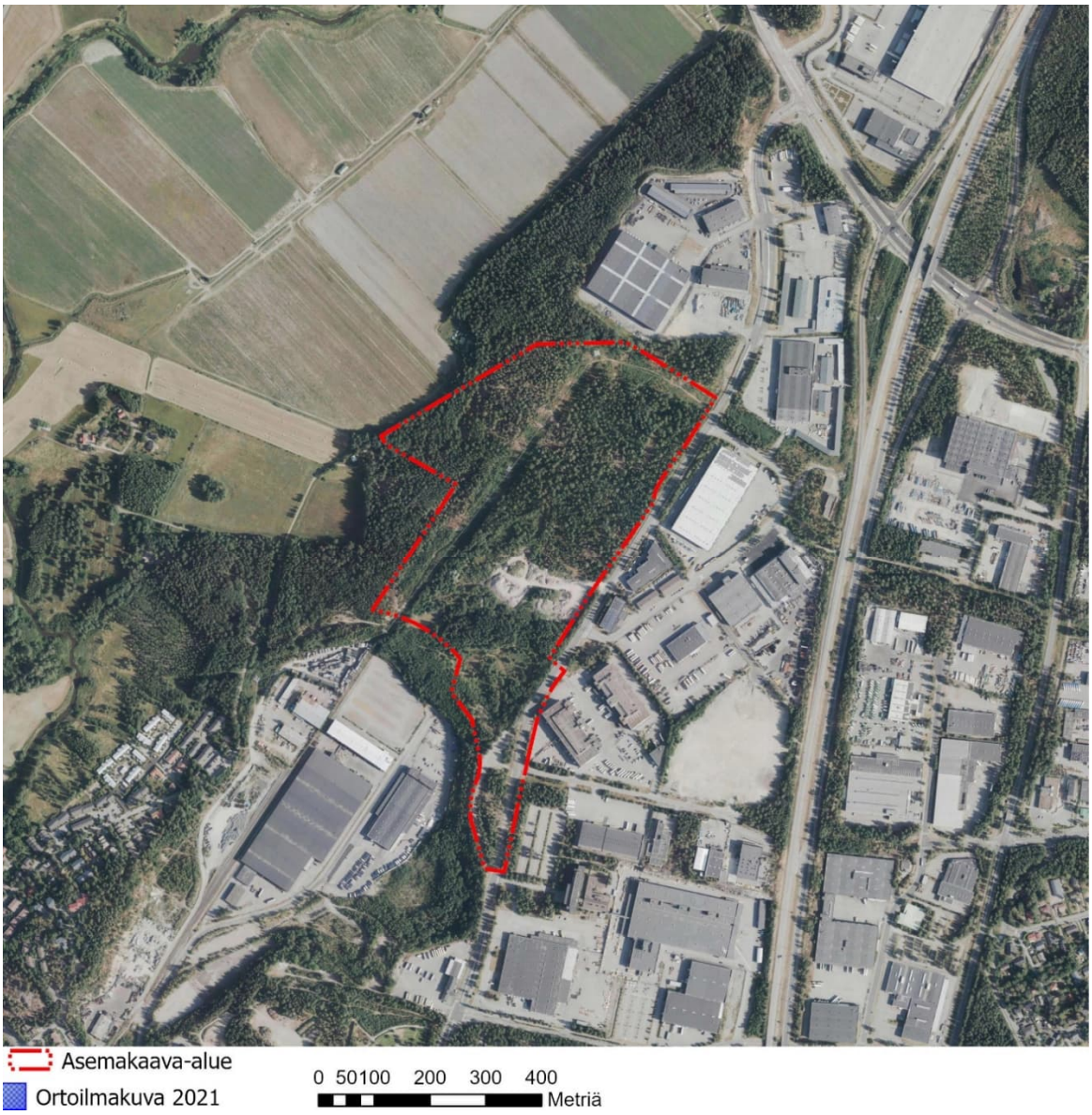
Asemakaava-alue on Valkealähteen pohjavesialueella Hakkilassa Rusokalliolla sijaitsevaa rakentamatonta kallioista metsää, jonka halki kulkee 110 kV:n sähkölinja. Alueen eteläosan metsää on poistettu ja siellä on maa-ainesten käsittelyä sekä isohko painanne, johon on muodostunut Hakkilankaaren alueelta johdettavista hulevesistä allas. Alueen länsiosassa sijaitsee kiinteä muinaisjäännös (Brunaberget, kivikautinen asuinpaikka).

Alue on osa ns. Vantaan Akselin työpaikka-aluetta ja liittyy Vanhan Porvoontien ja Koivukylänväylän välityksellä Lahdenväylään. Alueen eteläosassa on aluevaraus Tuusulanväylän ja Lahdenväylän väliin tulevaisuudessa rakennettavalle Valkoisenlähteentien osuudelle.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Asemakaava-alue sijaitsee Hakkilanharjun reunamuodostumalla, joka muodostaa Keravanjokilaakson ja Hanabölen peltolaakson arvokkaalle kulttuurimaisemalle merkittävän itäisen reunan. Valtaosin asemakaava-alue on kallioylängöllä kasvavaa metsää. Asemakaavoitettavaa aluetta halkoo 110 kV:n sähkön ilmajohto ja siihen liittyvä 25 m leveä voimajohtoaukea, jolla kasvusto ylläpidetään erittäin matalana. Alueen keskellä on maamassojen käsittelyalue, jolla ei ole puustoa.



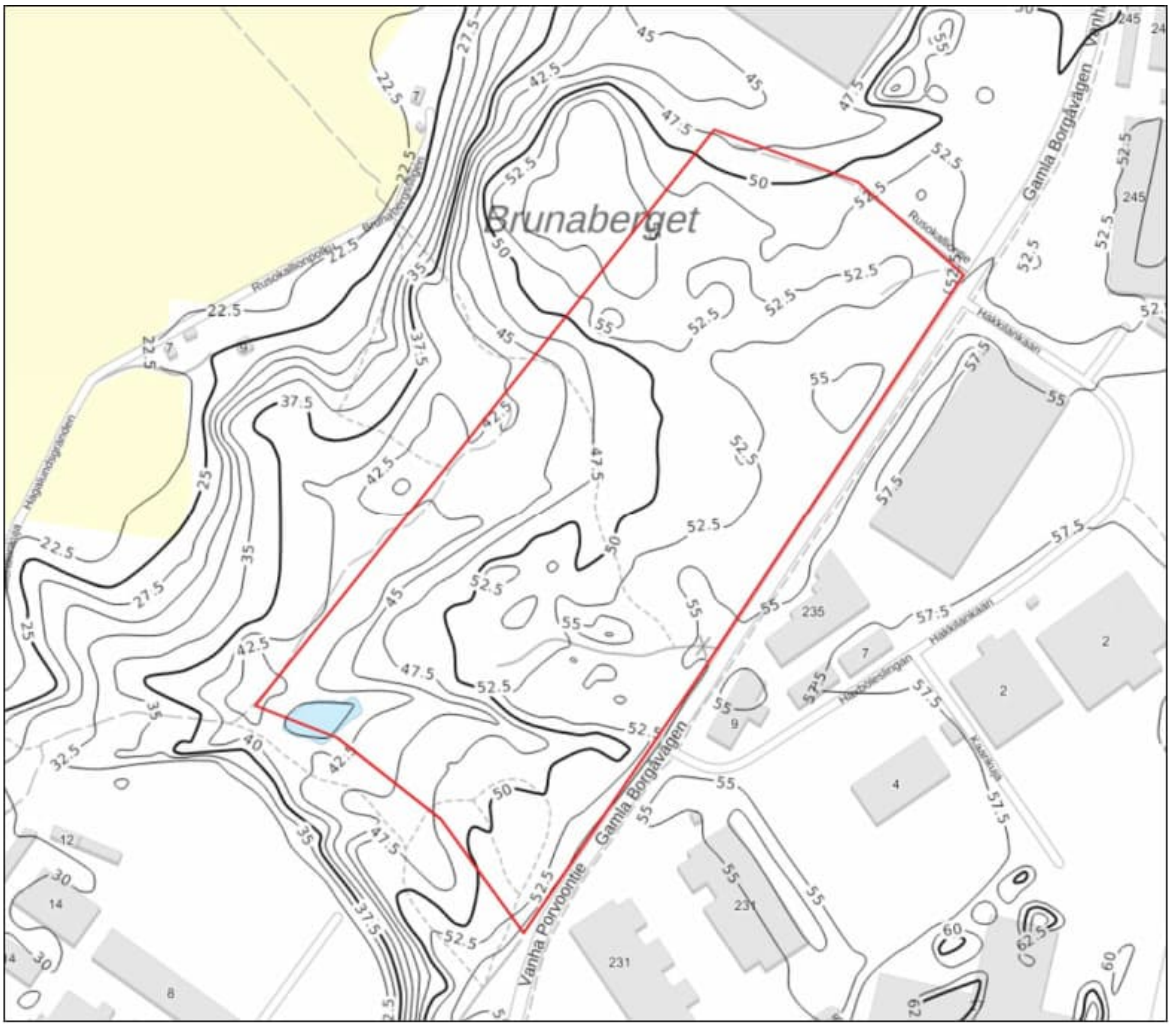
Ortoilmakuva v. 2021, asemakaava-alueen rajaus punaisella pistekatkoviivalla (Vantaan kaupunki)

Maaperä ja topografia

Asemakaava-alueen maalajikartta, maaperä on kartoitettu noin metrin syvyyteen (Vantaan kaupunki)

Asemakaava-alueen maanpinnan taso on luoteisosan kalliolla (Brunaberget) korkeimmillaan korkeusasemalla +57. Yhtä korkealla on myös asemakaava-alueen eteläosassa Hakkilankulman puistossa sijaitseva pieni kallio. Asemakaava-alueen maanpinnan taso on Vanhan Porvoontien pohjoisosan länsireunassa korkeusasemalla +52 ja maanpinta viettää länsilounaaseen, jossa se on alimmillaan korkeusasemalla +37.

Vanhimmat ilmakuvat alueesta löytyvät Maanmittauslaitoksen paikkatietopalveluista, joissa jo vuonna 1931 alueella on havaittavissa maa-ainesten ottotoimintaa. Toiminta on jatkunut 2000-luvulle asti, ja sisältänyt myös laajamittaista maamassojen läjitystä.


Brunaberget
Gamla Borgåvägen
Vanha Porvoontie
Gamla Borgåvägen
Hakkilankaari
Hakkilankaari
Hakkilankaari
Kaarlaus
Rusokallionpolku
Rusokallionpolku
Rusokallionpolku

Pitoisuudet eivät kuitenkaan aiheuta riskiä terveydelle eikä ympäristölle nykytilanteen mukaisessa käyttötarkoituksessa, mutta rakentamisen aikana kaivettujen massojen sijoituspaikan tulee olla sellainen, jolla on lupa vastaanottaa maa-aineksia.

Vantaan kaupungin Mittaus- ja geopalvelut on tehnyt TKT:ksi asemakaavoitettavalla korttelialueella v. 2025 keväällä 6 kpl koekuoppia, joista kahdesta pisteestä on otettu maanäytteitä noin 0–2,4 metrin syvyydeltä. Maaperässä todettiin alueen itäreunassa lähellä Vanhaa Porvoontietä kahdessa pisteessä kynnysarvon ylittävä pitoisuus arseenia ja niistä toisessa myös kynnysarvopitoisuus sinkkiä. Kynnysarvon ylittyessä maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava. Todetut arseenipitoisuudet alittavat pääkaupunkiseudun suurimmat suositellut taustapitoisuusarvot. Koekuopissa on ollut pintamaassa yksittäisiä jätehavaintoja. Pohjatutkimuksen yhteydessä tehtiin myös kaksi porakonekairausta täyttökerroksen paksuuden arvioimiseksi. Täyttömaakerroksen paksuus vaihtelee 3,8–8,6 metrin välillä. Täytemaakerroksen alapuolella on arvioitu olevan kallio. Tutkimuspisteissä on tehty lisäksi painokairauksia, jotka ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen 1,29–1,71 metrin syvyydessä maanpinnantasosta, tasovälillä + 48,87…+49,17. Toisessa porakonekairauksessa on erotettavissa täytekerroksessa kaksi tiiviydeltään heikompaa välikerrostumaa tasoilla +47,50…+48,40 ja +46,36…+46,76. Täyttömaakerroksen paksuuden takia saatetaan rakennuksia perustettaessa joutua tekemään laajoja massavaihtoja ja poistamaan täytemaa alueelta. Vaihtoehtoisesti rakennukset perustetaan paaluilla alueella täyttömassojen läpi.

Perustamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja –suunnitelmiin.

Kallioperän erikoiskohteet

Asemakaavoitettavalla alueella sijaitsee kaksi arvokasta kallioperän siirtolohkarekohdetta. Siirtolohkareet lienevät peräisin Viipurin rapakivialueelta.

T-korttelialueeksi asemakaavoitettavan alueen keskiosassa sijaitsevat kaksi viborgiittista rapakivilohkaretta (Hakkilankaaren lohkareet) ovat kooltaan 1,3x3x2,6 m ja 1,6x2,3x2 m.

Rusokallion VL-alueeksi asemakaavoitettavalla alueella sijaitseva viborgiittinen siirtolohkare (Brunabergetin lohkare) on kooltaan 3x3,8x3,6 m.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaava-alue sijaitsee Valkealähteen pohjavesialueella (0109201), joka on vedenhankintaa varten tärkeä I-luokan pohjavesialue. Valtaosa asemakaava-alueesta sijaitsee pohjaveden varsinaisella muodostumisalueella. Asemakaava-alue on nykytilassa pääosin metsää. Alueella on aiemmin ollut soranottotoimintaa ja sinne on tehty täyttöjä ja läjitetty maamassoja. Alueella ei ole nykyisin rakennuksia. Lähin vesistö on Keravanjoki, jonka valuma-alueeseen asemakaava-alue kuuluu.

AFRY Finland Oy on laatinut asemakaavaa varten pohjavesiselvityksen (Rusokallion kaava-alueen pohjavesiselvitys, Vantaa, 28.9.2023) sekä hulevesiselvityksen (Rusokallion kaava-alueen hulevesiselvitys, Vantaa, 16.11.2023).

Valkealähteen pohjavesialue on virtauskuvaltaan synkliininen, eli ympäristöstään vettä keräävä pohjavesiesiintymä. Kalliot rajaavat pohjaveden muodostumisaluetta. Pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 8,14 km^2. Asemakaava-alueella ei esiinny paineellista pohjavettä. Valkealähteen pohjavesialueen määrällinen tila on hyvä (tavoitetila saavutettu), mutta kemiallinen tila on huono (tavoitetila saavutetaan vuoden 2027 jälkeen) raskasmetallien, lyijyn ja torjunta-aineiden esiintymisen vuoksi. Valkealähteen pohjavesialueella on todettu yleisesti kohonneita kloridipitoisuuksia pohjavedessä, minkä on arvioitu johtuvan tiesuolauksesta. Valkealähteen pohjavesialueelle on tehty suojelusuunnitelmat vuosina 2000 ja 2015.

Pohjavesialueella asemakaava-alueen länsipuolella sijaitsee vuonna 1957 rakennettu Valkealähteen vedenottamo, jonka vedenotto on lopetettu vuonna 2008 torjunta-aineiden esiintymisen vuoksi. Ottamo toimii Vantaan varavesilähteenä. Vedenottamo sijoittuu laaja-alaiseen Jokiniemen ja Hanabölen välisen peltoalueen isoon kalliopainanteeseen. Kalliopainanne rajoittuu idässä Hakkilan teollisuusalueelta Brunabergetille ulottuvaan kallioalueeseen.

Vedenottamon sulkemisen jälkeen pohjaveden painetaso on vedenoton vaikutusalueella noussut useita metrejä ja paikalliset virtaussuunnat ovat muuttuneet. Ennen vedenottamon sulkemista vedenottamon jatkuvan pumppauksen aikana pohjavettä on virrannut vedenottamolle enemmän kaakosta Hakintien teollisuusalueen suunnalta kuin nykyisin. Olemassa olevilla tiedoilla virtausyhteyttä asemakaava-alueen ja ottamon välillä ei voida täysin poissulkea.

Asemakaava-alueen maanpinta viettää pohjoisesta ja idästä länteen ja lounaaseen. Asemakaava-alueen korkeimmat kohdat ovat noin +57 m tasolla (N2000) ja matalimmat noin +39,5 m tasolla. Vanhan Porvoontien lähettyvillä korkeustaso vaihtelee noin +50…+53 m välillä. Alavin kohta sijaitsee alueen lounaisnurkassa, jonne on alueen valuma- ja hulevesistä muodostunut isohko vesiallas. Pohjaveden virtauskuvaan vaikuttavat oleellisesti monin paikoin pohjavedenpinnan yläpuolelle kohoavat kalliokohoumat, jotka muodostavat pohjaveden jakajia. Asemakaava-alueen länsi- ja luoteisosassa sijaitseva Brunaberget on yksi pohjaveden jakajista.

Luontoselvitys

Ramboll Finland Oy on laatinut Vanhan Porvoontien, tulevan Valkoisenlähteentien sekä sähkön ilmajohdon välisestä alueesta luontoselvityksen (RUSO2 työmaan luontoselvitys, 30.11.2023). Se sisältää luontotyyppi-, kasvillisuus-, lahokaviosammal- ja lepakkoselvitykset sekä liito-oravapotentiaalin ja ekologisten yhteyksien tarkastelun.

Luontotyyppi- ja kasvillisuusselvityksen perusteella selvitysalueen metsät ovat pääosin tuoretta ja kuivahkoa kangasta. Metsiä on käsitelty metsätaloudellisista lähtökohdista ja ne ovat rakenteeltaan tasaikäisiä ja melko vähälahopuustoisia. Paikoin kuitenkin on maapuita. Intensiivisen metsätalouskäytön vuoksi selvitysalueen metsät eivät ole edustavia luontotyyppinsä edustajia. Asemakaava-alueen eteläosassa (tuleva TKT-korttelialue) on täyttömaalle muodostunutta niittymäistä joutomaata ja sen reunoille melko nuoresta puustosta koostuvaa tuoretta lehtoa.

Asemakaava-alueen kaakkoisosassa tulevan TKT-korttelialueen itäreunassa Vanhaa Porvoontietä vasten on muutamia luonnonsuojelulailla vaarantuneiksi luokitellun (VU) ja luonnonsuojelulailla (74 §) rauhoitetun vuorijalavan taimia (8 kpl) sekä nuoria n. 10 m korkeita puita (2 kpl). Vuorijalavat ovat todennäköisesti tulleet täyttömaan mukana siemeninä, eivätkä ne siten ole välttämättä rauhoituksen piirissä. Vantaan kaupungin ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan käytännössä kaikki Vantaan taajama-alueen vuorijalavaesiintymät ovat ihmistoiminnan tuloksena syntyneitä. Asiasta tulkinnan tekee Uudenmaan ELY-keskus.

Asemakaava-alueen ja tulevan T-korttelialueen keskiosista löytyi myös erittäin uhanalaisen (EN), rauhoitetun ja EU:n luontodirektiivin liitteen II lajeihin kuuluvan lahokaviosammalen itujyväsryhmiä. Luonnonsuojelulain 79 §:n mukaan *”Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi päättää suojella -- luontodirektiivin liitteessä II mainitun eliölajin suotuisan suojelutason saavuttamisen tai säilyttämisen kannalta merkittävän esiintymispaikan.”*

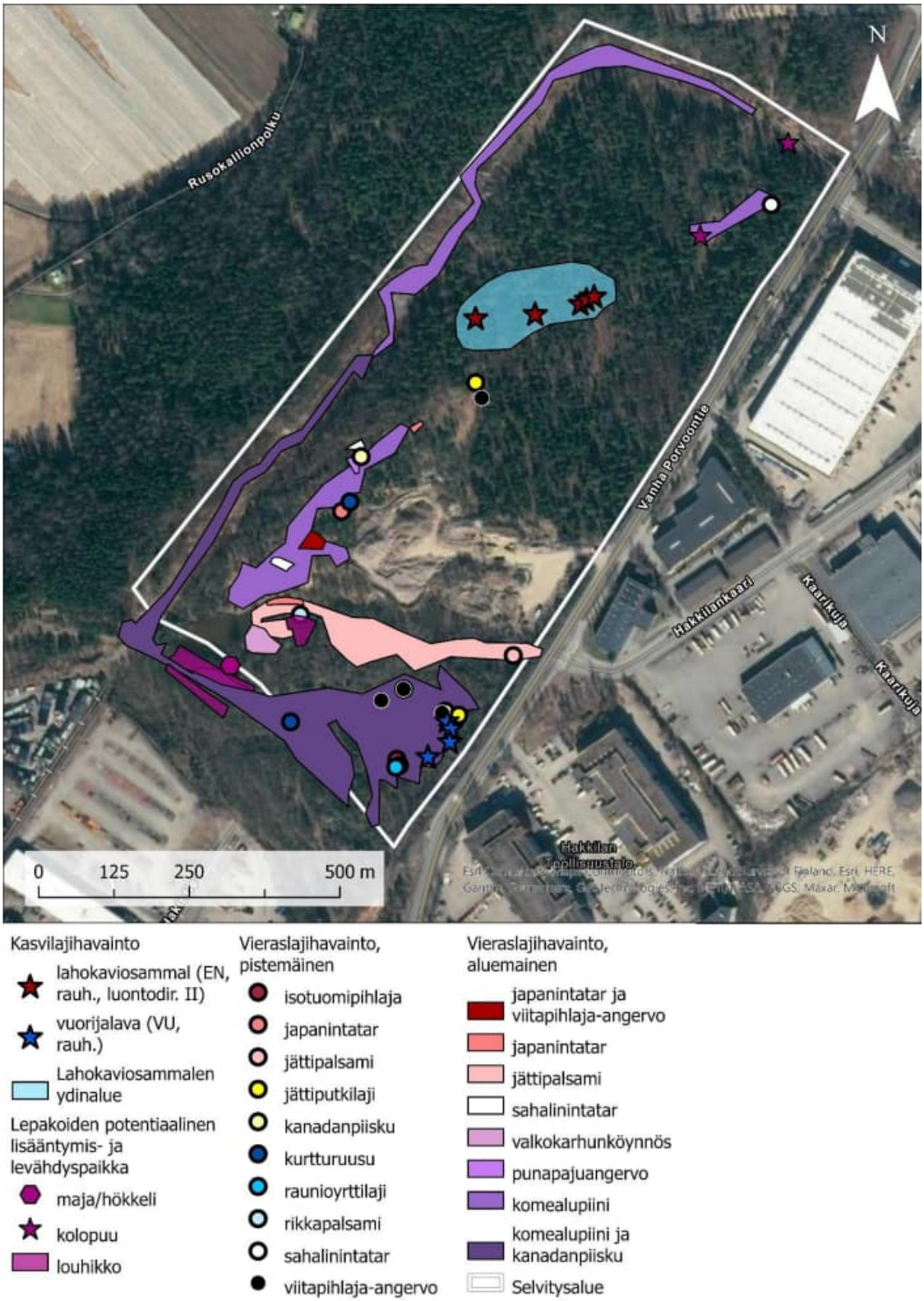
Mikäli lahokaviosammaleen kasvupaikan maankäyttöä muutetaan, ovat Manninen & Nieminen (2020) esittäneet Vantaan lahokaviosammaleen suojelusuunnitelmassa periaatteet myös lahokaviosammalesiintymien siirtämiselle tuhoutuvista esiintymistä säilyviin esiintymiin. Siirtotoimenpiteisiin ryhtymistä suositellaan, mikäli alueen maankäyttöä muutetaan.

Selvitysalueella esiintyy haitallisia vieraslajeja (jättipalsami, jättiputki, komealupiini, kurtturuusu, viitapihlaja-angervo, japanintatar, sahalintatar, kanadanpiisku).

Lepakkoselvityksen aktiivikartoituksessa havaittiin vain yksi lepakkolaji, pohjanlepakko. Pohjanlepakko on Suomen yleisin lepakkolaji ja sitä esiintyy hyvin monenlaisissa elinympäristöissä. Passiivikartoituksessa havaittiin kahta lepakkolajia: pohjanlepakkoa ja viiksisiippaa/isoviiksisiippaa. Viiksisiipasta/isoviiksisiipasta saatiin kuitenkin vain yksittäinen havainto, eikä laji todennäköisesti liiku alueella säännöllisesti. Passiividetektorin keräämän aineiston perusteella alueen pohjoisosan hieman varttuneemmassa metsikössä liikkuu säännöllisesti pohjanlepakoita. Selvitysalueelta ei ole todennettuja lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Selvitysalue on Suomen lepakkotieteellisen yhdistyksen lepakkokartoitusohjeen (2023) mukaisesti luokan III lepakkoalue. Maankäytössä alueen arvo lepakoille tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon.

Liito-oravan kannalta maankäytön suunnittelussa ei selvitysalueella ole huomiointitarpeita. Alue ei ole liito-oravan kannalta potentiaalista, eikä alueelle ole kulkuyhteyksiä tunnetuilta liito-orava-alueilta.

Vantaan kaupungin ympäristökeskuksen (Ojala, Honkanen), Uudenmaan ELY-keskuksen (Lumme), Jatke Oy:n sekä Ramboll Finland Oy:n asiantuntijat ovat käyneet luontoselvityksen yhdessä läpi 20.12.2023. Uudenmaan ELY-keskus totesi lahokaviosammaleesta, että esiintymä ei ole merkittävä ja että sen kohdalla voidaan soveltaa yleispoikkeamaa lajin suojelusta. Uudenmaan ELY-keskus ja Vantaan kaupunki totesivat, että lajin siirtämiseen toiseen paikkaan ei ole tarvetta ryhtyä. Vieraslajiperäisten maamassojen hävittämisestä luontoselvityksen tilaaja ja asemakaava-alueelle hanketta maanomistajille suunnitteleva Jatke Oy totesi, että alueen pintamaa tullaan poistamaan ja hävittämään asianmukaisesti. Todettiin, että tehtyjen selvitysten perusteella alueella ei esiinny vieraslajien lisäksi sellaisia luontoarvoja, jotka tulisi huomioida hankkeen jatkosuunnittelussa.



Selvitysalueen huomioitavat luontoarvot – koostekartta (Ramboll – RUSO2 työmaan luontoselvitys)

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Asuminen, väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilan suuralueella sijaitseva Koivukylänväylään ja Lahdenväylään rajoittuva ja Vanhaan Porvoontiehen tukeutuva Hakkilan pohjoisosa on yleiskaavoitettu ja asemakaavoitettu työpaikka-alueeksi. Hakkilan kaupunginosassa asui vuoden 2023 lopussa 1 306 asukasta. Hakkilan asukasmäärä on kuluneen kymmenen vuoden aikana vähentynyt 67 asukkaalla.

Asemakaava-alueella ei ole asuntoja. Lähimmät asuinrakennukset (3 kpl) sijaitsevat 180–227 m etäisyydellä sähkön ilmajohtolinjasta länteen. Asemakaava-alueen lounaiskulma sijaitsee 310 m etäisyydellä Kunnaantiellä lähimpänä asemakaava-aluetta olevasta asuinrakennuksesta.

Palvelut ja työpaikat

Vuoden 2023 lopussa Vantaalla oli 127 410 työpaikkaa, mikä oli enemmän kuin koskaan aiemmin. Työpaikat lisääntyivät vajaalla 500:lla, mikä vastasi 0,4 prosentin kasvua. Kasvu oli vaatimatonta verrattuna ennätysvuosiin 2021–2022, jolloin Vantaan työpaikkojen määrä kasvoi vuosittain noin 8 000 työpaikalla. Näinä vuosina työpaikat lisääntyivät suhteellisesti 7,1 prosenttia. Vuonna 2020 oltiin toisessa ääripäässä, kun työpaikat vähenivät koronan takia enemmän kuin 1990-luvun laman vaikeimpina vuosina. Vantaalla oli v. 2023 lopussa 5,3 % kaikista Suomen työpaikoista ja Vantaan työpaikkaomavaraisuus oli 108,3 %.

Vuoden 2023 lopussa Vantaalla oli eniten työpaikkoja tukku- ja vähittäiskaupassa (18 %) sekä kuljetuksessa ja varastoinnissa (15 %). Hallinto- ja tukipalvelutoiminta oli kolmanneksi suurin toimiala (11,1 %), mutta neljänneksi noussut teollisuus ei jäänyt kauaksi siitä (10,9 %). Aiemmin neljänneksi suurin toimiala oli rakentaminen mutta vuonna 2023 sekä teollisuus että terveys- ja sosiaalipalvelut menivät sen ohi.

Vuonna 2023 Vantaan suuralueista eniten työpaikkoja sijaitsi Aviapoliksessa, 42 300, mikä oli kolmannes kaikista Vantaan työpaikoista. Aviapoliksessa työpaikkoja oli eniten kuljetuksen ja varastoinnin toimialalla (30 %). Aviapoliksessa sijaitsi kaikista Vantaan kuljetus- ja varastointialan työpaikoista 64 prosenttia ja majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikoista 56 prosenttia.

Asemakaava-alue sijaitsee Hakkilan kaupunginosassa, joka on osa Tikkurilan suuraluetta. Vuonna 2023 työpaikat vähenivät Hakunilan (-181) sekä Tikkurilan (-28) suuralueilla. Vuoden 2023 lopussa Hakkilassa oli 5 638 työpaikkaa ja kasvua vuoteen 2013 verrattuna oli 22,4 prosenttia.

Asemakaava-alueella ei ole rakennuksia eikä asemakaavoitettuja tiloja palveluille ja työpaikoille.

Yhdyskuntarakenne sekä kaupan sijoittuminen

Asemakaava-alue on Vanhan Porvoontien sekä Koivukylänväylän välityksellä Lahdenväylään tukeutuvaa ja rakentumassa olevaa Vantaan Akselin työpaikka-aluetta.

Asemakaava-aluetta rajaa lännessä Rusokallion virkistysalueet ja niiden länsipuolella Keravanjokilaakso ja Hanabölen kylämaisema. Asemakaava-alue rajoittuu pohjoisessa työpaikkakortteliin 66205, idässä Vanhaan Porvoontiehen ja sitä reunustaviin työpaikkakortteleihin, etelässä Valkoisenlähteentien rakentamattomaan katualuevaraukseen ja Hakintien pohjoisosan työpaikkakortteleihin. Asemakaava-alueen länsiosaa halkoo 110 kV:n sähkön ilmajohto. Asemakaava-alueella ei ole rakennuksia. Kunnallistekniikan maanalaiset vesi- viemäri-, sähkö- ja kaukolämpöverkostot sijaitsevat Vanhan Porvoontien sekä Hakkilankaaren katualueilla.

Asemakaava-alueen koillispuolella korttelissa 66204 osoitteessa Vanha Porvoontie 241–245 on mm. suuri rakennustarvikkeiden myymälä. Alue on asemakaavoitettu liikerakennusten korttelialueeksi KM, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (35 000 k-m^2). Alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja, päivittäistavarakaupan tiloja ei sallita.

Asemakaava-alueen pohjoispuoleiseen kortteliin 66205 (Vanha Porvoontie 254–256, TKT: teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialue) saa sijoittaa pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liike- ja näyttelytiloja ja vähittäiskaupan liiketilojen kokonaismäärä korttelialueella saa olla enintään 500 k-m² eikä päivittäistavarakauppaa sallita.

Asemakaava-alueen kaakkoispuolelle kortteliin 66201 (Vanha Porvoontie 231, T-6: teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue, jolle saa myös rakentaa toimistorakennuksia) saa sallitusta rakennusoikeudesta käyttää 5 % (2 350 k-m^2) liiketiloja varten.

Kaupunkikuva

Asemakaava-alueen ympäristön rakennettu kaupunkikuva muodostuu suurista varasto- ja toimitilarakennuksista sekä niitä ympäröivistä laajoista pysäköintialueista ja rekkapihoista. Kaava-alueen

ja Vanhan Porvoontien koillispuolella sijaitsee suuri rakennustarvikkeiden myymälä. Vanhan Porvoontien ja sitä reunustavien rakennusten ja pihojen väliin harjun selänteelle on jäänyt kapeita viherkaistaleita, jotka hieman jäsentävät laajoja avoimia alueita.

Ympäristön uusinta rakennuskantaa edustaa asemakaava-alueen pohjoispuoleinen kortteli 66205, jonka rakentaminen on alkanut v. 2017.

Asemakaava-alueella ei ole rakennuksia.

Viistoilmakuva v. 2022 etelästä pohjoiseen, oikealla idässä Lahdenväylä, keskellä Vanha Porvoontie sekä asemakaava-aluetta halkova sähkön ilmajohtolinja.

Rakennettu kulttuuriympäristö

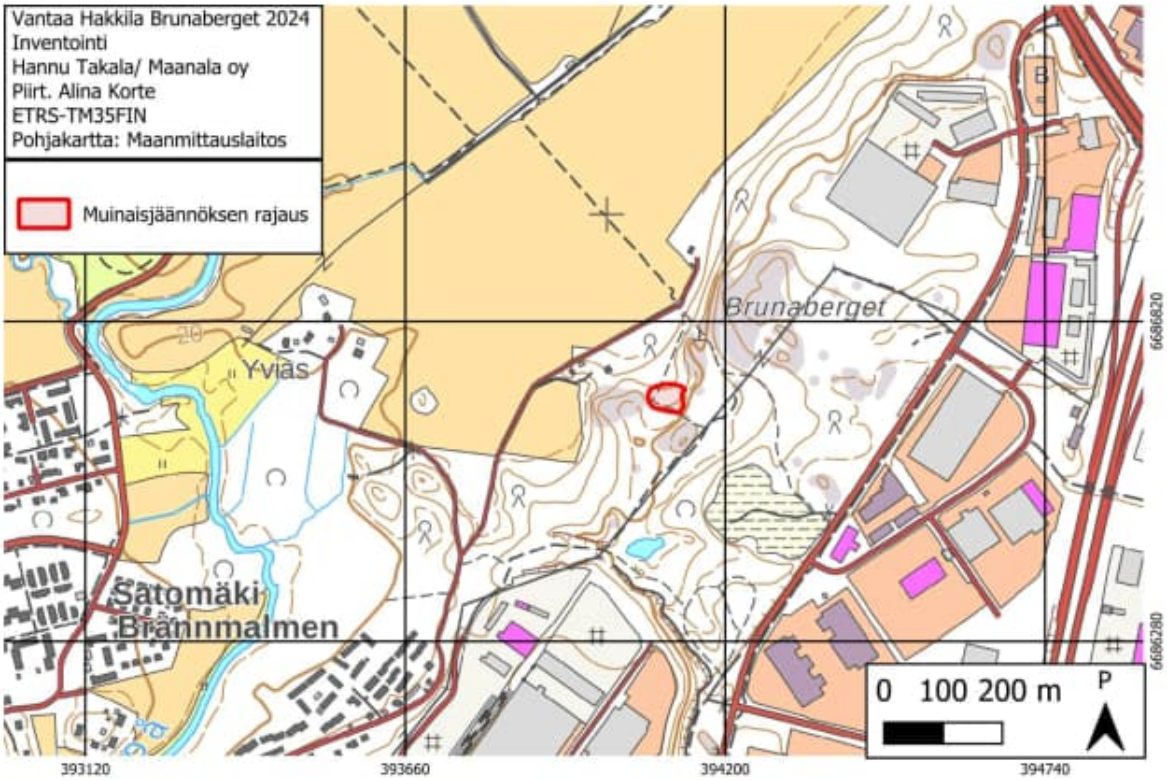
Asemakaava-alueen länsireunan metsämaastossa sijaitsee Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös Brunabergetin kivikautinen asuinpaikka (Muinaisjäännösrekisterin tunnus 92010066). Kohdetta on tutkittu aikaisemmin kaivauksin vuosina 2011–2012.

Asemakaavoitusta varten on Maanala Oy tehnyt muinaisjäännöksen tarkkuusinventoinnin v. 2024 keväällä. Sitä koskeva raportti on asemakaavaselostuksen liiteasiakirjana (Vantaa Hakkila Arkeologinen tarkkuusinventointi 2024, Maanala Oy).

Tarkkuusinventoinnissa tutkittiin lapiolla kaivettujen, niin sanottujen lapionpistojen, koekuoppien sekä arkeologin T-piikkikairan avulla tunnetun muinaisjäännöksen reuna-alueet siten, että asuinpaikalle saatiin määritettyä rajat. Pintahavainnoista tai kuopituksista ei löytynyt esihistoriallisia irtolöytöjä, mutta sitäkin selvempiä merkkejä kivikautisen asuinpaikan kulttuurikerroksesta.

Muinaisjäännöksen rajaus perustuu lapionpistoista (7 kpl) ja koekuopista (3 kpl) löydetyn kulttuurikerroksen levintään sekä alueen topografiaan.

Idässä asuinpaikka rajautuu luontaisesti kalliopaljastumaan, pohjoisessa laskuojaan ja sen jyrkkiin reunoihin. Etelässä ja lännessä rajaus perustuu kulttuurikerroksen esiintymiseen. Asuinpaikan kokonaislaajuus kaksinkertaistui aikaisempaan rajaukseen verrattuna. Kivikautisen asuinpaikan lisäksi paikalta todettiin neljä pyöreähköä, poteromaista kaivantoa, joiden ajoitus ja tarkoitus jäivät epäselviksi. Kaivannoista kolme sijoittuu ehdotetun muinaisjäännösrajauksen sisäpuolelle.



Muinaisjäännösrajaus peruskartalla. Kartta: Alina Korte, Maanala Oy.

Asemakaava-alueen eteläosassa Hakkilankulman puistossa kulkee osuus historiallisesta Suuri Rantatie, joka tunnetaan myös Kuninkaantienä. Suuren Rantatien merkintään Vantaan yleiskaavassa liittyy seuraava määräys: "Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia."

Virkistys

Asemakaava-alueen länsipuolella sijaitsevan Keravanjokilaakson maisemaa rajaavan Rusokallion alueen läntinen reuna on osa yleiskaavan mukaista lähivirkistysalueverkostoa, jonka muodostaminen ja toteuttaminen reitteineen on kesken. Alue on suhteellisen kaukana asutuksesta ja sieltä vaikeasti saavutettavissa, joten se ei vielä ole aktiivisessa virkistyskäytössä.

Liikenne

Asemakaava-alueen itäreunassa sijaitseva Vanha Porvoontie on Kehä III:n ja Koivukylänväylän välinen pääkatu, joka on suunniteltu toteutettavaksi 2+2-kaistaisena. Se yhdistää alueen sen pohjoispuolella Koivukylänväylän välityksellä Lahdenväylään. Asemakaava-alueen eteläosan Valkoisenlähteentien katualuevaraus muodostaa tulevaisuudessa pääkatuyhteyden Tuusulanväylältä Lahdentielle.

Vanhan Porvoontien liikennemäärä on v. 2019 tehdyn liikennelaskennan perusteella ollut Rusokallion kohdalla noin 6 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koivukylänväylällä liikennemäärä Vanhan Porvoontien liittymän alueella on v. 2021 liikennelaskennan perusteella ollut noin 12 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Hakkilankulman puiston viereinen osuus Vanhaa Porvoontietä on osa erikoiskuljetusreittivarausta, joka kääntyy Itäiselle Valkoisenlähteentielle jatkuen tulevaisuudessa Lahdenväylän yli itään Lahdentielle. Valkoisenlähteentien pohjoispuoleinen osuus vanhaa Porvoontietä on erikoiskuljetusreitti (runkoreitti), jolle on suunniteltu runkoreittivaraus tulevaisuudessa rakennettavalle Valkoisenlähteentien osuudelle yhdistyen Hakintiehen.

Vanhalla Porvoontiellä asemakaava-alueen pohjois- ja eteläosassa ovat pysäkit bussilinjoille 587 (Vierumäki-Mellunmäki) ja 721 (Koivukylän asema-Sörnäinen). Kevyen liikenteen väylä on toteutettu kadun itäreunaan.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Rusokallion alue Vantaan Hakkilassa liittyy Vanhaa Porvoontietä pitkin v. 2011 rakennettuun d200…225 vesijohtoon. Alue kuuluu Hakunilan painepiiriin, jossa verkostopainetta ylläpitää Hakunilan vesitorni. Vesi johdetaan Hakunilan painepiiriin Helsingin Pitkäkosken vedenpuhdistamosta Tikkurilan painepiirin kautta.

Jätevesiviemäröinti

Vanhan Porvoontien katualueelle on rakennettu muovinen viettoviemäri d250…300. Hakkilankaaren risteyksen pohjoispuolelta jätevedet johdetaan Vanhan Porvoontien pohjoisosassa sijaitsevalle jätevedenpumppaamolle. Pumppaamon tuloviemäri on kooltaan d250. Alueen jätevedet pumpataan d160 paineviemäriä pitkin Vanhan Porvoontien vartta etelään HSY:n viettoviemäriverkoston piiriin.

Jätevedet johdetaan Tikkurilan verkoston kautta Suutarilan jäteveden pumppaamolle, josta jätevedet kulkeutuvat käsiteltäväksi Viikin jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Rusokallion hulevedet virtaavat maastonmuotoja noudattaen Vanhan Porvoontien varressa länteen ja etelään. Hulevesien muodostama pintavalunta imeytyy pääosin harjualueella vettä läpäisevään moreeniseen maaperään. Rusokallion harju ja sen alla oleva kalliopinta johtavat pohjavalunnan edelleen maaston alimpiin kohtiin, jonne on muodostunut lampi ja kanjonimainen avo-oja. Hulevedet ohjautuvat Keravanjoen jokilaaksoon, josta vedet kulkeutuvat sadevesiviemäriä ja avo-ojia pitkin lopulta Keravanjokeen.

Asemakaava-alueen itä- ja pohjoispuoleisia hulevesiä johdetaan Vanhan Porvoontien katualueella olevassa betonisessa hulevesiviemärissä d400 pohjoiseen Koivukylänväylän varteen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöputkisto sijaitsee Vanhan Porvoontien katualueella asemakaava-alueen eteläosassa.

Sähköverkko

Asemakaava-alueen länsi- ja pohjoisosia halkoo Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suurjänniteverkon 110 kV sähkön ilmajohtolinja, jonka johtoalueeseen sisältyy käyttöoikeuden supistus.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännite- ja pienjänniteverkon maakaapeleita sijaitsee Vanhan Porvoontien katualueella sekä Valkoisenlähteentien asemakaavoitetulla katualuevarauksella.

Ympäristöhäiriöt

Asemakaava-alueen merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Vanhan Porvoontien tieliikennemelusta. Rakennusjärjestyksen perusteella se mitoittaa kaavamuutosalueen ääneneristysvaatimukset.

Asemakaava-alueen itäosaan kantautuu tieliikennemelua (klo 7–22) Vanhan Porvoontien nykyisen ajoradan reunasta n. 20 m etäisyydelle lännen suuntaan 60–65 dB ja n. 30–100 m etäisyydelle 55–60 dB.

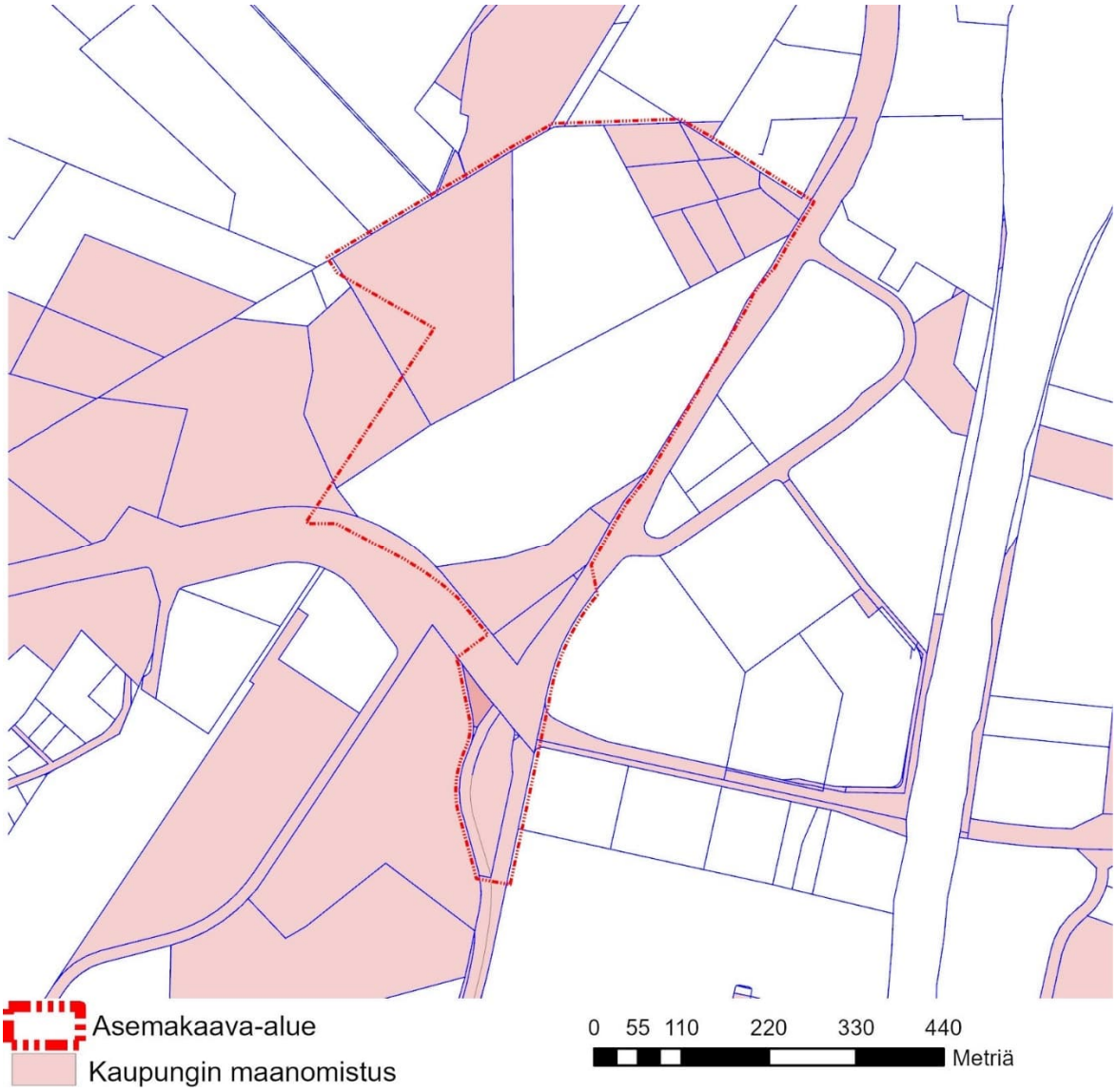
Asemakaava-alueen keskiosa on Vanhan Porvoontien tieliikenteen (klo 7–22) melualuetta 50–55 dB ja länsiosa melualuetta 45–50 dB.

Melualueet on laskettu yhteispohjoismaisella laskentamallilla Vantaan ympäristömeludirektiivin mukaisen meluselvityksen 2022 yhteydessä. Tunnuslukuina on päiväajan keskiäänitaso LAeq, klo. 7–22, sekä yöajan keskiäänitaso LAeq, klo. 22–7, joita käytetään yleisesti melutasojen arviointiin. Laskennassa on käytetty 2021-vuoden liikennetietoja. Vantaan teistä on huomioitu maantiet ramppeineen sekä pää- ja kokoojakadut.

Erityistoiminnat

Asemakaava-alueella on sähkön 110 kV:n voimajohdon vaara-aluetta, jota varten on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus, ml. rakennusrajoitusalue *(kts. 2.1.3 > Sähköverkko)*.

2.1.4 Maanomistus



Kaupungin maanomistus kartalla osoitettuna asemakaavamuutosalueen rajauksella

Asemakaava-alueeseen sisältyy kaksi kiinteistöä, joita ei omista Vantaan kaupunki. Kiinteistön 92–402–1–213 omistaa Spoki Oy. Kiinteistön 92–402–1–213 omistavat yksityishenkilöt.

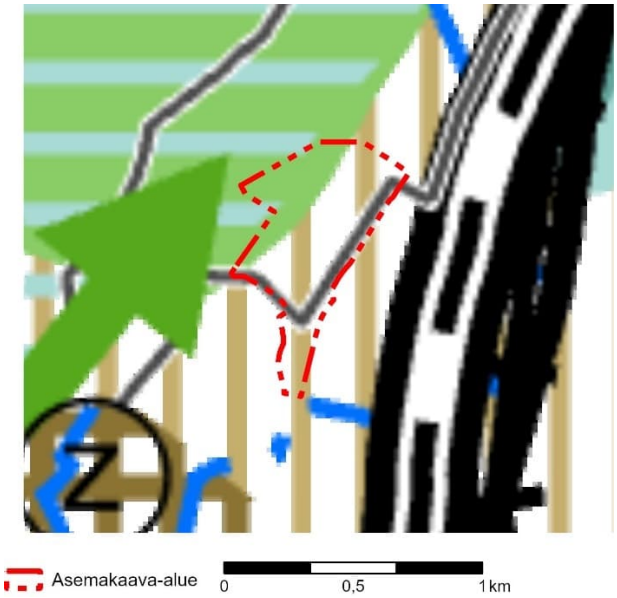
2.2 SUUNNITTELUTILANNE

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, parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia sekä luoda edellytyksiä elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne luovat edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, tukeutuvat olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta huolehditaan. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdassa 4.

Maakuntakaava



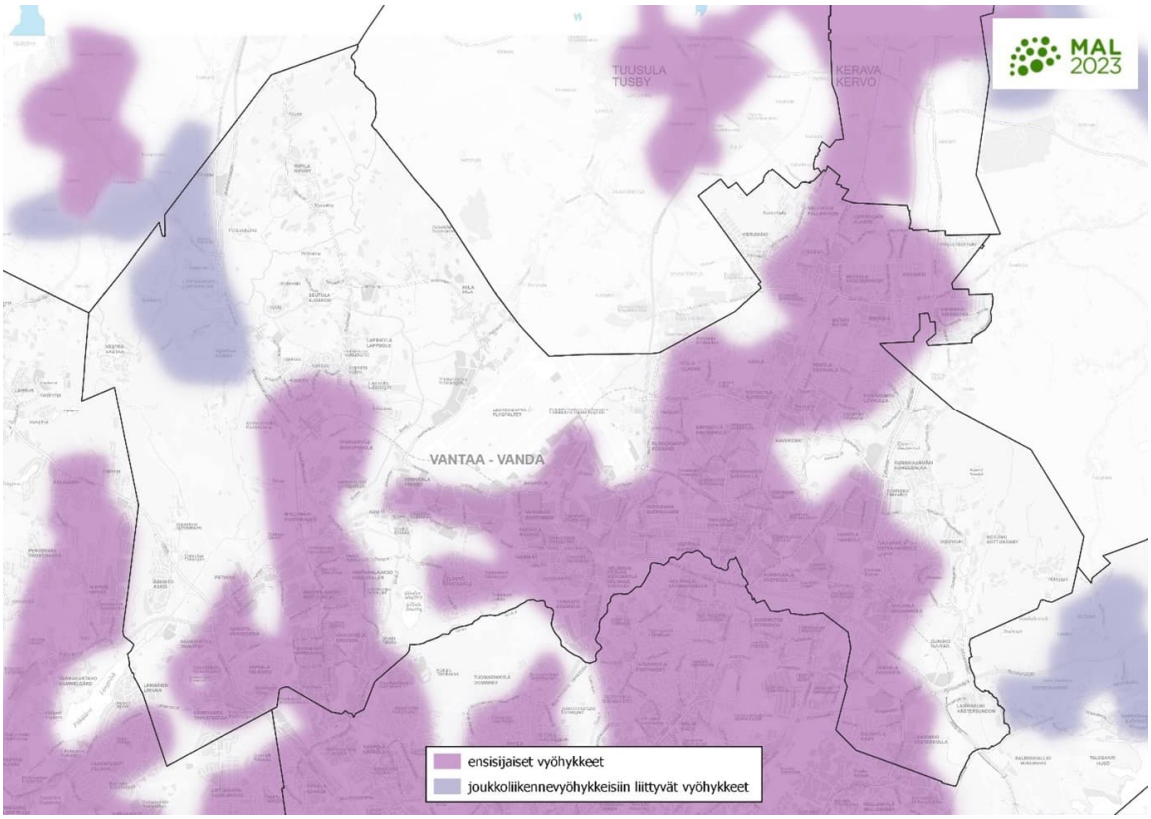
Ote maakuntakaavayhdistelmästä.

Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Asemakaava-alue on pohjavesialuetta (Valkealähde). Asemakaava-alueen itä- ja eteläosa on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä. Sen länsipuoli on kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue (Hanabölen kylämaisema), jonne on osoitettu etelä-pohjoissuuntainen viheryhteystarve. Asemakaava-alueen halki kulkee Honkanummi-Hakkila 100 kV voimajohto (z).

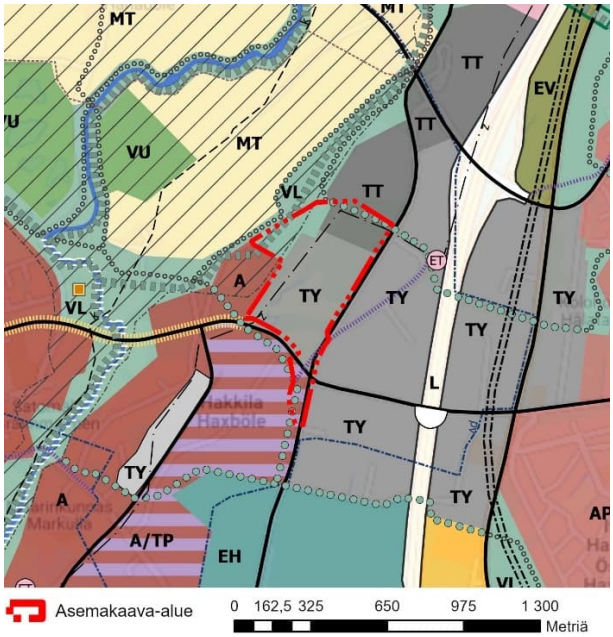
MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.



Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024.

Yleiskaava



Asemakaava-alue on pohjavesialuetta (pv). Alueesta valtaosa on osoitettu tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä (TY). Ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen aluevaraus on rajattu pohjavesialueen suojeleminen huomioiden. Alue rajautuu lännessä asuinalueeseen (A). Pohjoisosassa on tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TT) ja virkistysalueita yhdistävä virkistysalueyhteys. Alueiden länsi- ja pohjoisosassa on voimajohto (z) ja kakkoiskulmassa osuus Suuresta Rantatiestä. Kaakkoiskulma on asumisen ja työpaikkojen aluetta (A/TP). Länsiosa on lähivirkistysaluetta (VL), jolla on ekologinen runkoyhteys. Keravanjoen/Hanabölen peltolaakso ja Rusokallion länsireuna ovat arvokasta kulttuuriympäristöä.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Asemakaavamuutos on voimassa olevan yleiskaavan tavoitteiden mukainen.

Asemakaava

Ote ajantasa-asemakaavasta

Valtaosalla asemakaavoitettavaa Rusokallion aluetta ei ole asemakaavaa.

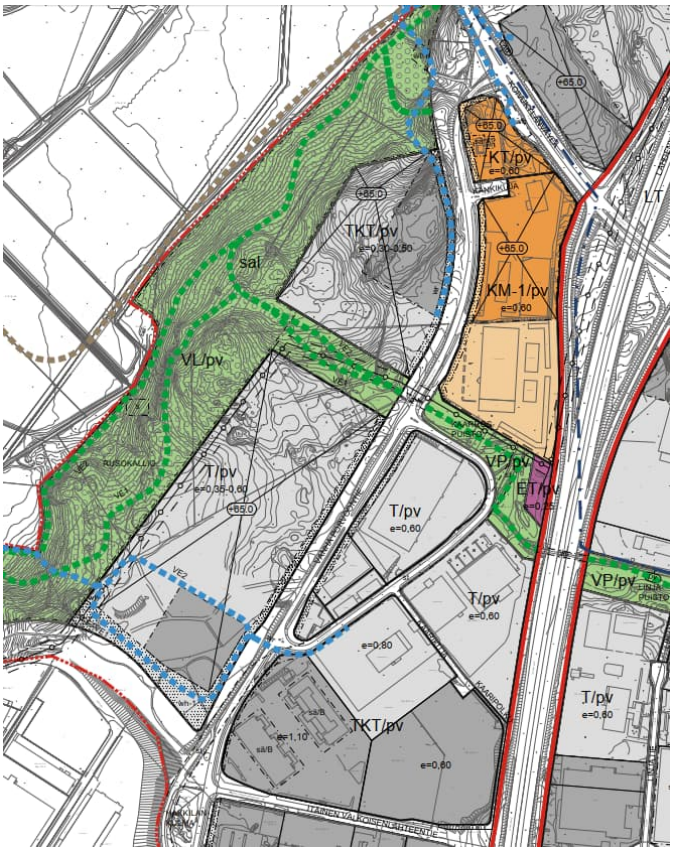
Asemakaavoitettavan alueen eteläosassa oleva Vanhan Porvoontien ja rakentamattoman Valkoisenlähteentien osuuden liittymän alue on osoitettu katualueeksi asemakaavoilla 660200 HAKKILA 1 (SM 21.7.1982) ja 660400 HAKKILA 2 (YM 23.3.1984).

Rakentamattoman Valkoisenlähteentien osuuden eteläpuoleinen metsäinen kalliokumpareen alue on osoitettu asemakaavan muutoksella 002095 (Kv 8.10.2018) Hakkilankulma-nimiseksi puistoksi (VP) ja sen itäpuoleinen osuus Vanhasta Porvoontiestä katualueeksi. Puistossa sijaitseva osuus Suurta Rantatietä on osoitettu suojeltavaksi tieksi (st), joka on myös yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa (pp).

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa.

Muut päätökset ja suunnitelmat



Vantaan Akselin kaavarunko 2 nro 062400 (Kala 9.12.2013):

Kaavarunko on laadittu alueen asemakaavoituksen valmisteluaineistoksi. Se ei ole Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen juridinen kaava.

Asemakaava-alueesta on sähkön ilmajohdon ja Vanhan Porvoontien välinen alue osoitettu tärkeällä pohjavesialueella sijaitsevaksi teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T/pv). Rakennukset, rakennelmat, valaistus yms. on toteutettava siten, että Hanabölen kulttuurimaiseman arvot huomioidaan. Hulevesien johtamisreitit (wr) ja allasvaraukset vesien tasaamiselle ja laskeuttamiselle (wh) on määritetty alustavasti. Rusokallion virkistysalue (VL) on maisemallisesti arvokas (sal), jonka puusto tulee säilyttää. Virkistysalueella on yhteystarpeet ulkoilu- ja ratsastusreiteille.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Alueen kaksi maanomistajaa ovat hakeneet alueen asemakaavoittamista Vantaan Akselin kaavarunko 2:n periaatteiden mukaisesti. Spoki Oy:n jättämä hakemus on kirjattu saapuneeksi 25.8.2017 ja kiinteistön 92–402–1–153 yksityisen maanomistajan hakemus on kirjattu saapuneeksi 29.8.2017. Asemakaavan laatiminen on tullut vireille 30.11.2023 numerolla 661000.

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, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kadut ja puistot), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, Uudenmaan ELY-keskus, HSL, HSY, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavoituksen alkamisesta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyydestä ja niihin liittyvästä mielipiteiden kuulemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa 9.12.2023, kirjeitse (AKL 62§) maanomistajille ja naapureille sekä sähköpostilla viran-

omaisille. Kirjeet ja sähköpostit ovat sisältäneet 30.11.2023 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Mielipiteiden kuulemisen (30.11.2023–5.1.2024) yhteydessä saatiin 8 viranomaiskannanottoa sekä 1 asukasmielipide. Muita mielipiteitä ei jätetty. Kaavoittajan keskeiset huomiot on osoitettu *(→kursiivilla)*.

HSL: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa.

Caruna Oy sekä Fingrid Oyj ilmoittivat, ettei alueella sijaitse niiden sähköverkkoa.

Vantaan Energia Oy: Asemakaava-alueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suur-, keski- ja pienjännitejohtoja sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Mikäli sähköverkkojen tai kaukolämmön maakaapeleita ja putkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Alueelle asemakaavoitettavia toimintoja varten tulee varata riittävät tilavaraukset VES Oy:n muuntamoille.

(→ Sähkön 110 kV:n ilmajohtolinjan johtoalue sijaitsee pientä poikkeusta lukuun ottamatta EV- ja VL-alueilla ja on osoitettu vaara-alueena kaavakartalle. T-korttelialetta koskee määräys: "Voimajohtoalueelle (va) sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto voimajohdon omistajalta."

Sähköverkkojen maakaapelit sekä kaukolämpöputket sijaitsevat korttelialueiden ulkopuolella katualueilla. Muuntamon sijoittaminen T-korttelialueelle ajoliittymän läheisyyteen on määrätty asemakaavamääräyksellä.)

HSY: Asemakaavoitettavan alueen itä- ja pohjoispuolella, lähinnä Vanhalla Porvoontiellä, kuten myös alueen eteläpuoleisella yritysalueella on rakennettua vesihuoltoverkostoa. Rakennettua vesihuoltoverkostoa on vähäisessä määrin myös asemakaavoitettavalla alueella Vanhan Porvoontien ja Itäisen Valkoisenlähteentien risteysalueella. Johdoille on joko merkittävä kaavaan johtokuja, tai ne on siirrettävä pois uuden maankäytön tieltä. Rakennetun verkoston kapasiteetti riittänee, varsinkin jos uudet toiminnot painottuvat varastointiin ja logistiikkaan, eikä alueelle sijoitu vettä runsaasti käyttävää teollista tuotantoa. Vesihuollon uudisrakentaminen saattaa tulla alueella kyseeseen, lähtökohtaisesti mahdollisten uusien katualueiden rakentamisen yhteydessä.

(→ Asemakaava ei aiheuta muutoksia yleiseen vesihuoltoverkostoon. Vanhan Porvoontien ja Valkoisenlähteentien risteysalueen vesihuoltoverkosto jää asemakaavoitettavalle katualueelle.)

Tukes: Asemakaava-alue ei sijaitse Tukesin valvonnassa olevien kohteiden konsultointivyöhykkeillä. Pohjavesialueilla ja muilla ympäristöllisesti herkillä alueilla vältetään vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia. Jos käsittely ja varastointi ko. alueilla on välttämätöntä, siinä noudatetaan erityistä huolellisuutta. Tukes suosittelee tontille, jolle suunnitellaan sijoitettavaksi laajamittainen kemikaalilaitos, kaavamerkinnäksi T/kem tai kaavamääräyksissä mainintaa kaavan soveltuvuudesta kemikaalilaitokselle. Pohjavesialueille sijoittuvien laitosten suojausrakennevaatimukset ratkaistaan riskiperusteisesti kohteen lupaprosesseissa.

(→ Asemakaavassa kielletään kemikaalivaraston sijoittaminen alueelle, jolloin laajamittainen kemikaalien käsittely ja varastointi ei ole alueella sallittua.)

Museovirasto: Museoviraston ja Vantaan kaupunginmuseon välisen työnjaon mukaisesti kaupunginmuseo on kaavahankkeessa osallinen museoviranomainen.

Vantaan kaupunginmuseo: Kaava-alue osuu läntiseltä reunaltaan maakunnallisesti merkittävän Hanabölen kylämaiseman alueelle. Alue on huomioitu myös voimassa olevassa yleiskaavassa, jossa maisemallisesti arvokaan alueen rasterimerkintään liittyy määräys maisemakuvan suojelemisesta. Alueella tapahtuvasta rakentamisesta määrätään, että se tulee sopeuttaa alueen maisema-arvoihin. Alueelle rakennettaessa on huolehdittava siitä, että sekä rakennusten että ympäristön rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä. Avoimen maisematilan reunoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Yleiskaavan tavoitteet tulee siirtää myös asemakaavan tavoitteisiin. Uuden rakentamisen sopeuttamisen arviointia

varten tulee asemakaavaa varten tehdä selvitys siitä, miten uusi rakentaminen näkyy maisema-alueelle.

Suunnittelualueen lounaisreunassa sijaitsee kivikautinen asuinpaikka Brunaberget (mj. rek. tunnus 92010066). Alueella on tehty arkeologisia kaivauksia vuosina 2011–2012. Asuinpaikka on ajoitettu radiohiiliajoituksen perusteella vanhemman kivikauden lopulle, n. 5775 eaa. tai n. 6800–6400 eaa. Kivikautinen asuinpaikka sijaitsee aivan suunniteltavan tuotanto-, varasto- ja logistiikkatoimintojen korttelialueen reunalla, joten paikalla tulisi ennen kaavatyön etenemistä suorittaa arkeologinen tarkkuusinventointi, jonka avulla määritetään asuinpaikan tarkat rajat kaavaa varten. Asuinpaikka tulee merkitä kaavakarttaan tunnuksella sm (Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös). Aluemerkintään liitetään määräys ”Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen kielletty. Aluetta koskevista tai siihen liittyvistä suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.”

Kaava-alueen eteläosassa kulkee myös historiallinen Suuri Rantatie, joka tunnetaan myös Kuninkaantienä. Vantaan yleiskaavassa (Yleiskaava 2020) on linjattu, että Suurta Rantatietä kehitettäisiin uudelleen kuljettavaksi ja sen historiaa tuotaisiin esiin tielinjauksen varrella. Suuren Rantatien merkintään liittyy seuraava yleiskaavamääräys: "Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia." Määräys tulee siirtää asemakaavaan.

(→ Rakennusmassojen näkymisestä Hanabölen kylämaisemaan on tehty näkymätarkastelu. Asemakaavassa korttelialueiden näkymistä Hanabölen kylämaisemaan rajoitetaan rakennusten enimmäiskorkeudella ja kaavamääräyksillä edellytetään, että länteen ja luoteeseen suuntautuvien julkisivujen tulee olla mattapintaisia ja tummia korkeusaseman +55.0 yläpuolella ja että korttelialueen valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Keravanjokilaakson maisemaan.

Kivikautisesta asuinpaikasta on laadittu arkeologinen tarkkuusinventointi. Asuinpaikka jää VL-alueelle ja se on osoitettu sm-merkinnällä kaavakartalle kaavamääräyksellä: ”Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.”

Suuri Rantatie on merkitty kaavakartalle merkinnällä st kaavamääräyksellä: ”Suojeltava tie. Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto. Tie varataan yleiselle jalankululle ja pyöräilylle.”)

Asukasmielipide1: On ensisijaisen tärkeää, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Keravanjokilaakson kulttuuri- sekä luontoarvot turvataan, kun sen lähialuetta lisärakennetaan. Lisäksi on tärkeää varmistaa, että em. alueen maanviljelystoiminta ei vaarannu. Vuoden 2023 aikana on jo todettu hulevesitulvimisen merkkejä kiinteistöllä 92–415–5–31 vaikka viereisen Rusokallio asemakaavan 660900 (ent. kiinteistö 92–66–205) mukaiset rakennustyöt ovat yhä kesken. Lisärakentaminen Rusokalliolle kasvattaa alueen hulevesirasitusta ja alueen kiinteistöjen tulvariskiä.

(→ Asemakaavassa edellytetään kaavamääräyksillä, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Keravanjokilaakson maisemaan. Hulevesien viivyttäminen tulee mitoittaa tonteilla siten, että tonteilta lähtevä hulevesivirtaama vastaa luonnontilaa. Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Rakentamislupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma. Hulevesien pintavalunnat jakautuvat useaan suuntaan ja purkautuvat yhden pistemäisen kohdan sijaan laajalle alueelle, mikä myös vähentää alueiden tulvimisriskiä.)

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen sekä lausuntojen ja muistutusten huomioiminen

Asemakaavan muutosehdotus on ollut kaupunginhallituksen 25.8.2025 päätöksellä MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 10.9.-9.10.2025 ja asemakaavoitus on pyytänyt siitä lausunnot Vantaan kaupunginmuseolta, Uudenmaan ELY-keskukselta sekä Vantaan Energia Oy:ltä.

Nähtävilläolon määräaikana ei jätetty yhtäkään muistutusta.

Lausuntoja pyydettiin ja saatiin 3 kpl. Lausuntojen huomioiminen on esitetty kunkin lausunnon yhteydessä *kursiivilla ja merkeillä (→).*

Vantaan kaupunginmuseo:

Museo on lausunut mielipiteensä (Dnro VKM/182/2023) kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 22.12.2023 päivätyssä lausunnossaan. Mielipiteessään museo totesi, että kaava-alue osuu läntiseltä reunaltaan maakunnallisesti merkittävän Hanabölen kylämaisema-alueelle, jolle on annettu määräyksiä myös Vantaan yleiskaavassa olevassa kulttuuriympäristön oikeusvaikutteisessa liitekartassa. Yleiskaavassa määrätään, että alueella tapahtuva rakentaminen tulee sopeuttaa sen maisema- tai kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Museo esitti, että uuden rakentamisen sopeuttamisen arviointia varten tulee asemakaavaselostukseen liittää havainnekuvin varusteltu selvitys siitä, miten uusi rakentaminen näkyy maisema-alueelle.

Kaavahankeen yhteydessä on laadittu korkeuspisteiden avulla näkymätarkastelu, jonka avulla asemakaavan mahdollistaman rakentamisen näkymistä Hanabölen kylään ja Keravanjokilaakson kulttuurimaisemaan voidaan arvioida. Havainnekuvista voidaan päätellä, että uudet rakennukset tulevat näkymään jonkin verran maisemarajassa olevien puiden lomasta. Uusien rakennusten näkymistä on rajoitettu asemakaavamääräyksissä rakennusten enimmäiskorkeuksilla sekä rakennusten väritystä, valaistusta ja tonttien puustoa koskevilla kaavamääräyksillä.

Asemakaava-alueen eteläosassa Hakkilankulman puistossa kulkee osuus historiallisesta Suuri Rantatiestä. Suuri Rantatie on nostettu yleiskaavassa strategiseksi kehittämiskohteeksi ja sille on laadittu seuraava määräys: "Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia."

Asemakaavaselostuksessa yleiskaavan määräys huomioitu suojelumerkinnällä st, johon liittyy määräys: "Suojeltava tie. Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto. Tie varataan yleiselle jalankululle ja pyöräilylle". Museon näkökulmasta on hyvä, että tie suojellaan, mutta määräyksessä voisi vielä selkeämmin tuoda ilmi, että tulevissa tiehen kohdistuvissa rakentamis- ja hoitossuunnitelmissa on otettava huomioon ja korostettava tieympäristön kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä.

Kaavaselostuksessa voisi mainita, että Vantaan kaupunki on tilannut maisemaarkkitehtitoimisto Maanlumolta ohjeistuksen (Suuri Rantatie - Historialliset vaiheet ja suunnitteluohjeet Vantaalla 2025) siitä, miten Suuren Rantatien ominaisuuksia voi hyödyntää katusuunnittelussa.

Suunnittelualueen lounaisessa reunassa sijaitsee kivikautinen asuinpaikka Brunaberget (mj. rek. tunnus 92010066). Museo vaati kaava-alueelle arkeologista tarkkuusinventointia, jonka yhteydessä tarkastetaan muinaisjäännöksen rajaus. Arkeologinen tarkkuusinventointi suoritettiin keväällä 2024. Tarkkuusinventoinnin yhteydessä todettiin, että muinaisjäännös ei ulotu olevaa rajausta laajemmalle. Kaava-alueelle osuva muinaisjäännöksen osa on asianmukaisesti merkitty asemakaavaan osa-aluemerkinnällä sm - muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös.

Asemakaavaselostuksessa on uuden kaavan tavoitteeksi asetettu Vantaan kulttuuriympäristölinjausten mukaisesti kulttuuriympäristön arvojen ja ominaispiirteiden selvittäminen kaavaprosessin yhteydessä sekä merkittävien kulttuuriympäristökokonaisuksien säilymisen varmistaminen kaavamerkinnöillä ja - määräyksillä. Museon näkökulmasta nämä tavoitteet toteutuvat tulevassa

asemakaavassa riittävällä laajuudella, kun vielä edellä mainittu Suuren Rantatien kaavamääräys täsmennetään.

(→ Hakkilankulman puiston (VP) sekä suojeltavan tien (st) kaavamerkintöihin lisätään kaavamääräys: "Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite." Asemakaavamääräykset myös edellyttävät, että ko. alueiden rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.)

Uudenmaan ELY-keskus:

Kaava-alue sijaitsee Valkealähteen vedenhankintaa varten tärkeällä pohjavesialueella (1-luokka), suurelta osin myös pohjaveden muodostumisalueella. Etäisyys kaava-alueen reunasta Valkealähteen vedenottamoon on vähimmillään noin 400 metriä. Valkealähteen vedenottamo ei ole tällä hetkellä käytössä mutta toimii varavedenottamona.

Kaavassa on tarkoitus osoittaa pohjavesialueelle erilaisia teollisuuteen liittyviä korttelialueita. Alueen topografia on monimuotoinen ja suurten teollisuusrakennusten rakentaminen vaatii alueella louhintaa ja maamassojen tasaamista. Brunabergetin kallioalue toimii tällä hetkellä pohjaveden virtausta ohjaavana kalliokynnyksenä ja sen louhiminen voi muuttaa merkittävästi alueen virtausolosuhteita. Kallioiden louhiminen ja maamassojen tasoittaminen tuleekin tehdä pohjaveden pinnan yläpuolella. Jos louhintaa ja maamassojen tasaamista suoritetaan pohjaveden pinnan alapuolella, tulee arvioida vesilain mukaisen luvan tarve erikseen. Sopivan alimman louhintatason määrittelyssä auttaa Rusokallion kaava-alueelle laadittu pohjavesiselvitys.

Lähtökohtaisesti uusia teollisuusalueita ei tule kaavoittaa pohjavesialueelle. Jos teollisuusalueita kuitenkin osoitetaan pohjavesialueelle, tulee määräysten olla sellaisia, että niiden avulla voidaan varmistaa, ettei pohjavesialueelle tule toimintoja, jotka voisivat pilata pohjaveden laadun. Hule- ja pohjavettä koskevaan määräykseen tulee lisätä määräys koskien öljy- ja polttoainesäiliöiden sijoittamista. Se voi kuulu esimerkiksi näin*: Öljy- ja polttoainesäiliöt tulee sijoittaa suojaaltaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus. Alueella ei saa irrallaan säilyttää tai varastoida muita nestemäisiä polttoaineita eikä pohjavettä vaarantavia aineita.* Lisäksi määräyksiin on hyvä lisätä, että kallion louhiminen pohjaveden pinnan alapuolella edellyttää vesilain mukaisen luvan tarpeen selvittämistä vesilain valvontaviranomaiselta.

Asemakaavaselostuksessa todetaan, että asemakaavan uusilla korttelialueiden rakentamisen myötä niillä sijaitseva nykyinen puusto poistetaan ja kalliot louhitaan. Rakentamislain (751/2023) voimaantulon 1.1.2025 ja maa-aineslain (555/1981) 4.2 §:n muutoksen myötä maaainesten ottaminen lainvoimaisen asemakaavan toteuttamiseen liittyvien rakentamista valmistelevien kaivuu- ja louhintatoimenpiteiden yhteydessä ei edellytä enää maa-aineslupaa, kun maa-ainesta otetaan vain tarkoituksen edellyttämä välttämätön määrä. Asemakaavan aineistosta ei käy ilmi, kuinka paljon louhintaa alueella on tarpeen tehdä.

Mikäli kaavan toteuttaminen vaatii huomattavaa louhintaa ja maanrakentamista, ja mikäli aluetta halutaan esirakentaa kaavan toteuttamisen nojalla, maa-ainestenoton järjestämisestä tulee antaa riittävät määräykset, alueen tuleva korkeustaso on kuvattava kaavakartassa ja ottotoiminnan toteuttaminen ja sen vaikutukset kuten melu on riittävissä määrin käsiteltävä kaavaselostuksessa. Kaavaaineistossa on todettava ja perusteltava selkeästi, että hankkeesta ei aiheudu maa-aineslain 3 §:n tarkoittamia vaikutuksia, mitä voidaan perustella tarvittaessa mm. tehdyillä luontoselvityksillä.

Asiaa koskeva kaavamääräys voi olla esimerkiksi: Alueella saa suorittaa maa-ainestenottoa ja louhintaa kaavan esirakentamisvaiheessa. Esirakentamiseen liittyvän maa-ainestenoton tulee rajoittua vain tarkoituksen edellyttämään välttämättömään määrään. Esirakentamisen louhinnan ja pintamaiden kaivun riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä.

Asemakaavan liikennevaikutukset on arvioitu osana kaavaselostusta. Hulevesisuunnitelmaa myöhemmin hyväksyttäessä on varmistuttava sen soveltuvuudesta alueen yleiseen vesihuolto-, viemäri- ja hulevesijärjestelmään. Hulevesisuunnitelman ratkaisuista ei saa aiheutua haitallisia

vaikutuksia suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevan, TEN-T ydinverkkoon kuuluvan valtatien 4 hulevesien hallintaan.

(→ Koko kaava-aluetta koskeviin hule- ja pohjavesien kaavamääräyksiin lisätään lausunnossa esitetyt asiat huomioivat kaavamääräykset, joilla mm. rajoitetaan kaivaminen ja louhiminen vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään ja edellytetään, että suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin [kts. jäljempänä kohta "Nähtävilläolon (14.5.–12.6.2025) jälkeen tehdyt tarkistukset"]. Kaavaselostukseen lisätään tekstiä maa-ainesten kaivamiseen ja louhimiseen sekä niiden aiheuttamiin vaikutuksiin, kuten esimerkiksi melu, liittyen. Asemakaava-alueen hulevesiä ei johdeta asemakaava-alueen itäpuolelle, joka on maanpinnan tasoltaan asemakaava-aluetta korkeammalla, eikä niistä aiheudu haitallisia vaikutuksia valtatien 4 hulevesien hallintaan.)

Vantaan Energia Oy:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan heidän suur-, keski- ja pienjännitekaapeleidensa sijainti. Asemakaavan muutosalueelle tulee osoittaa ja huomioida sähköverkon tarvitsemat tilavaraukset jakelumuuntamoille. Tarve on huomioitu esitetyissä kaavamääräyksissä nykyisellään riittävällä tasolla. Asemakaavan muutosalue rajautuu osin Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV voimajohtoon. Asemakaavan alueelle suunniteltaessa rakentamista tai muuta toimintaa voimajohdon ympäristöön on asiasta pyydettävä lausunto voimajohdon omistajalta.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Alue on liitettävissä kaukolämpöön. Kaukolämpöputkien ajantasainen sijainti löytyy Vantaan kaupungin yhdistelmäjohtokartalta. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan 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.

(→ T-korttelialueelle ulottuu osa 110 kV:n ilmajohdon johtoaluetta ja korttelialueen kaavamääräykset edellyttävät, että voimajohtoalueelle (va) sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto voimajohdon omistajalta. Kaavamääräykset myös edellyttävät, että kullekin korttelialueelle tulee varata ajoneuvoliittymän lähelle tila muuntamolle, joka on helposti huollettavissa. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n maakaapelit ja Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputket sijaitsevat asemakaavoitettavalla alueella katualueilla. Mikäli katualueiden rakentaminen johtaa niiden siirtoon, siirtokustannuksissa noudatetaan 20.7.1993 laadittua Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimusta.

Rakennusrajoitusalueen raja korttelialueen pohjoisosassa huomioi uuden 110 kV:n voimajohdon sijoittumisen alueelle.)

Nähtävilläolon (14.5.–12.6.2025) jälkeen tehdyt tarkistukset

Vantaan kaupunginmuseon lausunnon takia käyttötarkoitukseen VP (Puisto) on lisätty kaavamääräys *"Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto."* sekä merkintään st (Suojeltava tie) kaavamääräys *"Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite."*

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon takia koko kaava-aluetta koskeviin hule- ja pohjavesien kaavamääräyksiin lisätään kaavamääräykset:

- *Nestemäisiä polttoaineita ja pohjavettä vaarantavia aineita ei saa säilyttää tai varastoida alueella irrallaan. Öljy- ja polttoainesäiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus.*
- *Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin.*
- *Pohjavesialueen reunaehdot, rajaus ja tarkemmat pohjatutkimukset on otettava suunnittelussa huomioon.*

- *Kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä.*
- *Kaivaminen ja louhiminen pohjaveden pinnan alapuolella edellyttää vesilain mukaisen luvan tarpeen selvittämistä vesilain valvontaviranomaiselta.*

Kaavaselostuksen tekstejä on päivitetty lausuntojen takia kaavakarttaan ja kaavamääräyksiin tehtyjen tarkistuksien sekä nähtäville asettamista koskevien päätöskäsittelyiden sekä lausuntojen ja niiden huomioimisen (mm. louhinta) osalta.

Tehdyt tarkistukset eivät ole merkittäviä eivätkä edellytä kaavamuutosehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 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. Mahdollistamme hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset. 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 § 7)

Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan ja täydennetään. Rakentamista ohjataan erityisesti joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja olemassa olevan infrastruktuurin yhteyteen. Kaupungin omistaman maan kaavoittaminen on etusijalla. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä vetovoimaisille yritys- ja työpaikka-alueille. Yritystoimintaa suunnataan alueille, joilla on parhaimmat edellytykset toiminnan harjoittamiseen, ja jotka muodostavat muiden yritysten kanssa menestymisen mahdollisuuksia.

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.
- 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

Asemakaavan laatimista hakeneiden yksityisten maanomistajien tavoitteena on saada alueelle yleiskaavan mukainen asemakaava, joka mahdollistaisi alueen rakentamisen teollisuus-, varasto- ja toimitilakäyttöön.

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.

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

Viherrakenteen kehityskuva VIVA

Viherrakenteen kehityskuvan (Kala 13.8.2024) tavoitteena on kytkeytynyt viherrakenne, joka tukee ekologista verkostoa, monimuotoisuutta ja maiseman ominaispiirteitä. Viherrakenne hillitsee ilmastomuutosta ja siihen sopeutumista. Viherrakenne ulottuu kaikkialle ja on lähellä ihmistä. Ensisijaisesti hyödynnetään olevaa viherrakennetta ja maisemaa.

Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohje SAAVU

Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohjeen (Kala 5.9.2023) tavoitteena on riittävät ja saavutettavat viheralueet. Asemakaavoituksen yhteydessä tehdään SAAVU-analyysi tai -tarkastelu, jos kaavalla vaikutetaan viheralueisiin.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Asemakaavan laadinnassa on tutkittu asemakaavan laadintaa hakeneiden alueen maanomistajien tarpeita ja Vantaan kaupungin tavoitteita vastaava yleiskaavan mukainen ratkaisu, joka mahdollistaa teollisuus-, varasto- ja toimistorakennuksien rakentamisen (yhteensä 60 500 k-m^2) kolmelle korttelialueelle (T, TY, TKT) pohjavesien suojelu ja yleiskaavan virkistysaluetarpeet huomioiden.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaava-alue on osa Kehä III:een ja Lahdenväylään tukeutuvaa työpaikkavyöhykettä, jolla on kysyntää tuotanto- ja varastopainotteisille logistiikkarakennuksille sekä niihin liittyville vähäisille liiketiloille. Vantaan tavoitteena on vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä. Asemakaavaratkaisun perusteena on yleiskaava, jossa alueen pohjoisosa on osoitettu tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi ja eteläosa tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Niiden länsi- ja pohjoispuolelle on yleiskaavassa osoitettu lähivirkistysalue (VL), jolla on ekologinen runkoyhteys ja virkistysalueyhteys. Asemakaava ei saa aiheuttaa asemakaava-alueen ulkopuolella lähivirkistysalueen etelä- ja lounaispuolella yleiskaavassa osoitetulle tulevalle asuinalueelle asumista estävää häiriötä. Uusi rakentaminen ei saa näkyä haitallisesti Keravanjokilaakson ja Hanabölen kulttuurimaisemaan.

Asemakaava-alue sijaitsee pohjavesialueella. Pohjavedet on turvattava maaperän kautta tapahtuvalta pilaantumiselta. Myös aluetta halkova 110 kV:n sähkön ilmajohtolinjan johtoalue rajoittaa alueen maankäyttöä. Johtoalueelle ei saa sijoittaa rakennuksia ja voimajohtojen alimmat korkeudet asettavat rajoituksia myös niiden alla sijaitsevan puuston ja kasvillisuuden enimmäiskorkeudelle. Yleiskaavassa alueelle osoitettujen lähivirkistysalueiden, ekologisen runkoyhteyden ja virkistysalueyhteyden sekä sähkön voimajohdon johtoalueen sisältämien rajoitusten kannalta uudet korttelialueet on sijoitettu sähkön ilmajohtolinjan ja Vanhan Porvoontien väliin.

Johtoalueen pohjoinen osuus sekä sen länsi- ja pohjoispuoli asemakaavoitetaan lähivirkistysalueeksi. Johtoalueen eteläinen osuus sekä alueelle muodostuneet nykyiset hulevesireitit ja painanteet asemakaavoitetaan suojaviheralueeksi. Em. alueet toimivat yleiskaavassa Rusokalliolle osoitetun virkistysaluekokonaisuuden ja alueen eteläosassa sijaitsevien laajemman alueen hulevesireittien ja painanteiden osana. Suojaviheralue toimii uusien korttelialueiden sekä yleiskaavassa niiden länsipuolelle osoitetun ja tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuvan asuinalueen välissä puskurivyöhykkeenä. Asemakaava-alueen eteläisillä korttelialueilla (TY, TKT) ei myöskään sallita ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja.

Uusien rakennusten näkymistä Keravanjoen ja Hanabölen kulttuurimaisemaan rajoitetaan rakennusten enimmäiskorkeuksilla sekä rakennusten väritystä, valaistusta ja tonttien puustoa yms. koskevilla kaavamääräyksillä.

Asemakaava-alue on keskusta-alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköille maakunta- ja yleiskaavoissa osoitettujen alueiden ulkopuolella. Asemakaava-alueen liiketilojen enimmäismäärä rajoitetaan siten, että sen on liityttävä korttelialueen pääkäyttötarkoitukseen ja oltava yhteensä enintään n. 1 000 k-m^2 koko alueen rakennetusta kerrosalasta. Päivittäistavarakaupan tiloja eikä keskustahakuisen erikoiskaupan yksiköitä sallita.

Vanha Porvoontie on tarkoitus tulevaisuudessa toteuttaa 2+2-kaistaisena. Sitä varten sen asemakaavoitettua katualuetta laajennetaan länteen päin ja Hakkilankulman puiston (VP) pohjoisosaan. Valkoisenlähteentien rakentamattoman osuuden asemakaavoitettua katualuetta kavennetaan hieman pohjoisreunastaan.

Luonnos asemakaavan korttelialueiden maankäytön skenaariosta (Arkkitehtiruutu Oy)

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

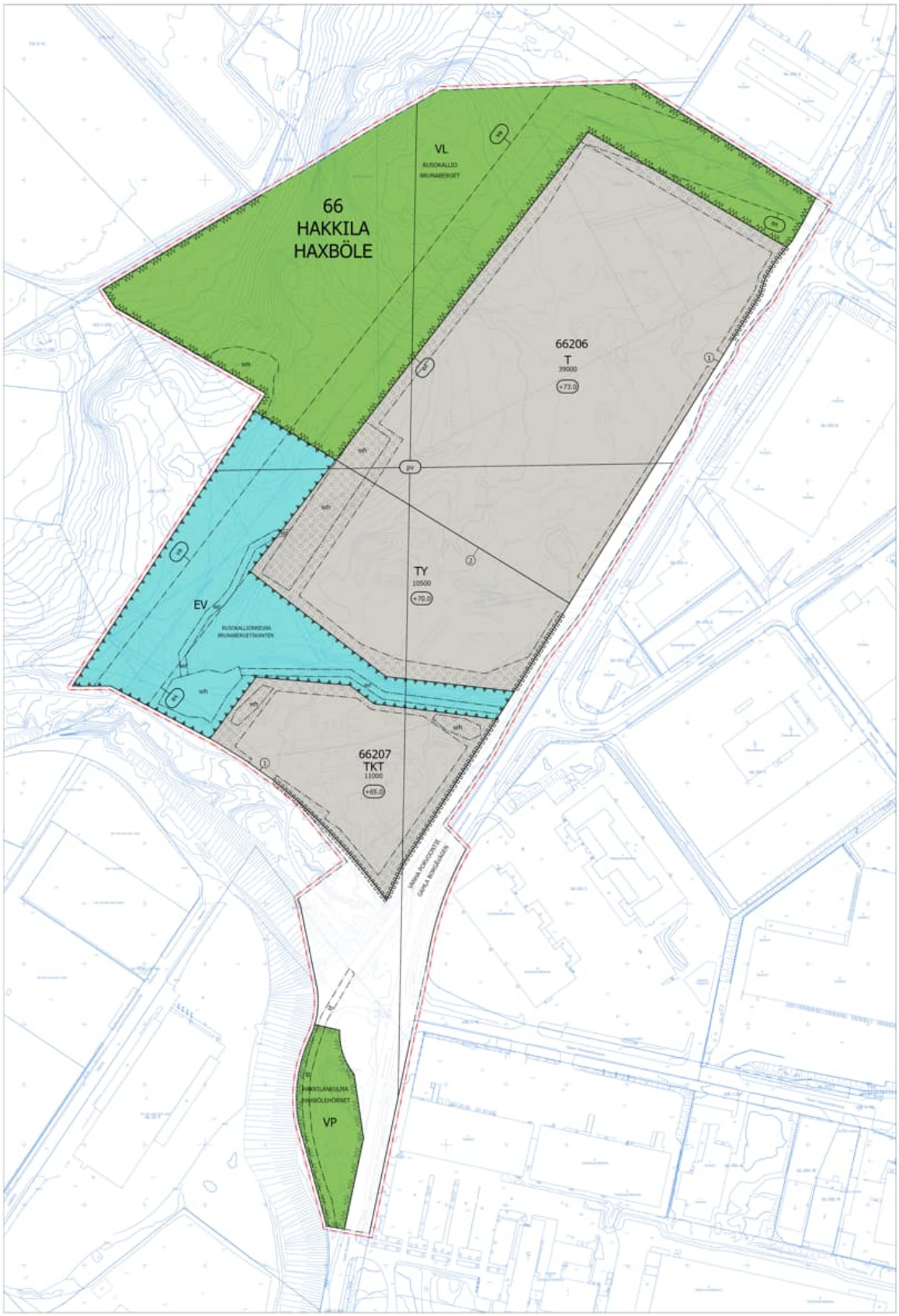
Rusokallion pohjoisosa osoitetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T) ja sen länsi- ja pohjoispuoli Rusokallion lähivirkistysalueeksi (VL).

Rusokallion eteläosa osoitetaan teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT) sekä teollisuusrakennusten korttelialueeksi (TY), jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia. Korttelialueille ei saa sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja. Korttelialueiden väliin ja länsipuolelle muodostetaan *Rusokallionreuna – Brunabergskanten* -niminen suojaviheralue (EV), jonka kautta johdetaan myös asemakaava-alueen ulkopuoleisilta alueilta muodostuvia hulevesiä.

Korttelialueiden länsi- ja pohjoispuolelle osoitetaan sähkön ilmajohdolle vaara-alue, jolla rajoitetaan rakentamista ja kasvuston korkeutta.

Vanhan Porvoontien katualuetta laajennetaan länteen päin ja asemakaavoitetun Hakkilankulman puiston (VP) pohjoisosaan. Valkoisenlähteentien asemakaavoitettua katualuetta kavennetaan

hieman pohjoisreunastaan. Kortteliin 66206 (T, TY) ajetaan Vanhalta Porvoontieltä ja kortteliin 66207 (TKT) Valkoisenlähteentieltä. Vanhaa Porvoontietä vasten on istutettava puita ja pensaita ylläpitämään Rusokallion selänteen maisemarakennetta.



Asemakaavan 661000 kartta

4.1.1 Mitoitus

Asemakaava-alueen pinta-ala on n. 25,3 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 0 k-m^2 ja uuden asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 60 500 k-m^2 (aluetehokkuus e = 0,24). Korttelialueiden pinta-ala on yhteensä 12,0469 ha (e = 0,5) ja niiden liiketilojen määrä saa olla yhteensä enintään 999,75 k-m^2 (1,65 %) rakennetusta kerrosalasta. Päivittäistavarakaupan tiloja eikä keskustahakuisen erikoiskaupan yksiköitä sallita.

Kortteliin 66206 muodostettavan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) pinta-ala on 7,1929 ha. T-korttelialueelle osoitetaan kokonaisrakennusoikeutta 39 000 k-m^2 (e = 0,54), josta toimistotilojen osuus saa olla enintään 25 % (9 750 k-m^2) ja liiketilojen osuus enintään 0,77 % (300,3 k-m^2) ja.

Kortteliin 66206 muodostettavan teollisuusrakennusten korttelialueen, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY) pinta-ala on 2,7407 ha. TY-korttelialueelle osoitetaan kokonaisrakennusoikeutta 10 500 k-m^2 (e = 0,38), josta toimistotilojen osuus saa olla enintään 25 % (2 625 k-m^2) ja liiketilojen osuus enintään 3,33 % (349,65 k-m^2).

Kortteliin 66207 muodostettavan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueen (TKT) pinta-ala on 2,1133 ha. TKT-korttelialueelle osoitetaan kokonaisrakennusoikeutta 11 000 k-m^2 (e = 0,52), josta liiketilojen osuus saa olla enintään 3,18 % (349,8 k-m^2).

Virkistysalueiden (VP, VL) pinta-ala on yhteensä 7,5122 ha. Siitä lähivirkistysaluetta (VL) on 6,8793 ha ja Hakkilankulman puistoa (VP) 0,6329 ha. Hakkilankulman puisto (VP) pienenee, koska siitä liitetään 0,4526 ha katualueeseen.

Vanhaa Porvoontietä sekä Valkoisenlähteentietä varten muodostetaan katualuetta yhteensä 2,5528 ha. Katualueita laajennetaan kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna yhteensä 0,5752 ha.

Erityisalueen muodostavan Rusokallionreuna-nimisen suojaviheralueen (EV) pinta-ala on yhteensä 3,1904 ha.

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät ovat:

- liiketilat 1 ap / 60 k-m², 1 pp / 50 k-m²
- toimistot 1 ap / 50 k-m², 1 pp / 80 k-m²
- tuotantotilat 1 ap / 170 k-m², 1 pp / 400 k-m²
- varastot ja muut 1 ap / 400 k-m², 1 pp / 1 200 k-m²

Korttelialueista laaditussa viitesuunnitelmassa kortteliin 66206 (T, TY) on suunniteltu 212 autopaikkaa ja 210 polkupyöräpaikkaa. Kortteliin 66207 (TKT) on suunniteltu 42 autopaikkaa ja 45 polkupyöräpaikkaa.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavamuutoksen mahdollistamien uusien rakennusten, rakennelmien, mainoslaitteiden yms. arkkitehtuurista ja rakennustavasta on annettu laatua koskevia määräyksiä, ml. sijoittelu ja valaistus. Rakennukset noudattavat ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa. Pohjavesien suojelusta, maa-ainesten kaivamisesta ja louhimisesta, viherrakentamisesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset. Vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vihreä ympäristö luo teollisuus- ja logistiikkakorttelille esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja edistää hulevesien hallintaa. Keskeisiä pääkatuja vasten on istutettava puita ja pensaita. Kaavamääräykset edistävät Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa, arkkitehtuuriohjelmaa sekä resurssiviisautta.

Asemakaavan kokonaisratkaisulla, asemakaavamääräyksillä ja –merkinnöillä sekä niiden huomioimisella rakennuslupia myönnettäessä edistetään rakentamisen ja lähiympäristön hyvän laatutason toteutumista pohjavesien suojelu huomioiden.

4.3 ALUEVARAUKSET

Asemakaava-alue sisältää kolme korttelialuetta (T, TKT, TY) kortteleissa 66206 ja 66207 sekä katu-, virkistys- (VP, VL) ja erityisalueet (EV). Koko asemakaava-alue on tärkeää pohjavesialuetta (pv).

4.3.1 Korttelialueet

Korttelialueet sijaitsevat tärkeällä pohjavesialueella (pv). Pohjavedet on turvattava maaperän kautta tapahtuvalta pilaantumiselta.

Rakennusten näkymistä Hanabölen arvokkaaseen kulttuurimaisemaan ja Keravanjoen peltolaaksoon rajoitetaan rakennusten enimmäiskorkeuksilla sekä kaavamääräyksillä.

T, Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue

Korttelialue muodostaa korttelin 66206 tontin nro 1. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 39 000 k-m^2.

Korttelialueelle saa teollisuus- ja varastorakennusten lisäksi rakentaa toimitiloja, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä korttelialueen pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liike- ja muita siihen verrattavia tiloja. Toimistotilojen osuus kokonaisrakennusoikeudesta saa olla enintään 25 % ja liiketilojen osuus enintään 0,77 %. Koska kiinteistö ei sijaitse keskusta-alueella, päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan liiketilat kielletään. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta.

Rakennusten vesikaton sallittu enimmäiskorkeus +73.0 mahdollistaa enintään noin 19 m korkuisen rakennuksen toteuttamisen. Isot rakennukset ja laajat liikennöintipihat ovat luonteenomaisia teollisuus- ja logistiikkakiinteistöille, joten rakennusala on mahdollisimman laaja ja yhtenäinen. Istutusvyöhykkeet reunustavat rakennuksille ja liikennöintipihoille tarkoitettua rakennusalaa Vanhaa Porvoontietä sekä lähivirkistysaluetta (VL) vasten. Ne jäsentävät aluetta ja ovat kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti tärkeitä.

Korttelialueen pohjoisosaan ulottuu sähkön ilmajohdon johtoaluetta, joka rajoittaa rakentamista ja kasvillisuuden korkeutta. Johtoalueelle on sitä varten lunastettu käyttöoikeuden supistus. Korttelialueelle ulottuva osuus johtoalueesta on osoitettu vaara-alueena (va). Johtoalue muodostuu 25 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä. Johtoalueen sisältämä rakennusrajoitusalue, jolle ei saa rakentaa rakennuksia yms. rakenteita, ulottuu 12,5 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjan kummallekin puolelle. Johtoaukealla kasvillisuuden kasvukorkeus ei saa ylittää neljää metriä. Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto voimajohdon omistajalta. Voimajohdosta aiheutuvat rajoitukset ja vaatimukset on huomioitu kaavamerkinnöin ja kaavamääräyksin.

Hulevesien hallintaa ja käsittelyä varten muodostettu alue (wh) sijaitsee korttelialueen lounaiskulman painanteessa. Se muodostaa eteläpuoleisen TY-korttelialueen hulevesialueen kanssa kokonaisuuden, joka on tarkoitettu koko korttelin hulevesien käsittelylle.

Kaikkia korttelialueita koskevat yhteiset kaavamääräykset ovat jäljempänä.

TY, Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia

Korttelialue muodostaa korttelin 66206 tontin nro 2. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 10 500 k-m^2.

Korttelialueelle saa rakentaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimitila-, toimisto-, teollisuus- ja varastorakennuksia, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä niiden yhdistelmiä. Toimistotilojen osuus kokonaisrakennusoikeudesta saa olla enintään 25 % ja liiketilojen osuus enintään 3,33 %. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta.

Rakennusten vesikaton sallittu enimmäiskorkeus +70.0 mahdollistaa pohjaveden yläpinnasta riippuen noin 17–20 m korkuisen rakennuksen toteuttamisen. Iso rakennus ja laaja liikennöintipiha edellyttävät, että rakennusala on mahdollisimman laaja ja yhtenäinen. Istutusvyöhykkeet reunustavat rakennuksille ja liikennöintipihoille tarkoitettua rakennusalaa Vanhaa Porvoontietä sekä

suojaviheraluetta (EV) vasten. Ne jäsentävät aluetta ja ovat kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti tärkeitä. Istutusvyöhyke toimii myös puskurivyöhykkeenä korttelialueen eteläpuoleista kapeaa EV-aluetta ja siellä syvässä painanteessa sijaitsevaa hulevesireittiä vasten.

Hulevesien hallintaa ja käsittelyä varten muodostettu alue (wh) sijaitsee korttelialueen länsireunan painanteessa. Se muodostaa pohjoispuoleisen T-korttelialueen hulevesialueen kanssa kokonaisuuden, joka on tarkoitettu koko korttelin hulevesien käsittelylle.

Kaikkia korttelialueita koskevat yhteiset kaavamääräykset ovat jäljempänä.

TKT, Teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialue

Korttelialue muodostaa korttelin 66207 tontin nro 1. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 11 000 k-m^2.

Korttelialueelle saa rakentaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimitila-, toimisto-, teollisuus- ja varastorakennuksia, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä niiden yhdistelmiä. Toimistotilojen osuus kokonaisrakennusoikeudesta saa olla enintään 25 % ja liiketilojen osuus enintään 3,18 %. Koska kiinteistö ei sijaitse keskusta-alueella, päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan liiketilat kielletään. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta.

Rakennusten vesikaton sallittu enimmäiskorkeus +65.0 mahdollistaa nykyisen maanpinnan keskimääräisen tason perusteella noin 15 m korkuisen rakennuksen toteuttamisen. Isot rakennukset ja laajat liikennöintipihat ovat luonteenomaisia teollisuus- ja logistiikkakiinteistöille, joten rakennusala on mahdollisimman laaja ja yhtenäinen. Istutusvyöhykkeet reunustavat rakennuksille ja liikennöintipihoille tarkoitettua rakennusalaa Vanhaa Porvoontietä, tulevaa Valkoisenlähteentietä sekä suojaviheraluetta (EV) vasten. Ne jäsentävät aluetta ja ovat kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti tärkeitä. Istutusvyöhyke toimii myös puskurivyöhykkeenä korttelialueen eteläpuoleista kapeaa EV-aluetta ja siellä syvässä painanteessa sijaitsevaa hulevesireittiä sekä hulevesien täyttämää painannetta vasten.

Hulevesien hallintaa ja käsittelyä varten on osoitettu alueet (wh) korttelialueen koilliskulmaan sekä länsireunaan.

Kaikkia korttelialueita koskevat yhteiset kaavamääräykset ovat jäljempänä.

Kaikkia korttelialueita ja koko asemakaava-aluetta koskevat yhteiset kaavamääräykset

Vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7 korttelialueilla T ja TY ja tavoiteluku 0,8 korttelialueella TKT. Tavoiteluvut ovat hieman korkeampia kuin mitä vastaavilla korttelialueilla Vantaalla vähintään edellytetään. Sillä osaltaan kompensoidaan korttelialueilta poistettavaa nykyistä puustoa. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakentamisluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla. Vaaditun vihertehokkuuden saavuttamiseen on vaihtoehtoisia toteutustapoja. Keskeisimpiä keinoja ovat vettä läpäisevien piharakenteiden sekä kasvillisuuden käyttö, tarvittaessa myös kasvillisuuskatot.

Koska korttelialueet eivät sijaitse keskusta-alueella, päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan liiketilat kielletään.

Korttelialueille tulee varata ajoneuvoliittymän lähelle tila muuntamolle, joka on helposti huollettavissa. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.

Korttelialuetta ei saa käyttää avovarastointiin. Moottoriajoneuvojen pesu-, huolto- ja korjaustoiminnot sekä niihin liittyvä kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin. Määräykset vähentävät korttelialueilta aiheutuvien ympäristöhaittojen leviämistä ympäristöön. Ne myös tukevat pohjavesien suojelua.

Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle. Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja. Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.

Korttelialueet tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Vanhan Porvoontien ja korttelissa 66207 myös Valkoisenlähteentien suunnasta. Ko. pääkadut ovat alueen kaupunkikuvan kannalta keskeisiä. Korttelialueet tulee rajata Vanhan Porvoontien ja korttelissa 66207 myös Valkoisenlähteentien puolelta kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.

Rakennusten näkymistä Hanabölen arvokkaaseen kulttuurimaisemaan ja Keravanjoen peltolaaksoon rajoitetaan rakennusten enimmäiskorkeuksien lisäksi kaavamääräyksillä. Korttelialueelle on Vanhan Porvoontien reunaan istutettava korkeiksi kasvavia puita tiheäksi reunavyöhykkeeksi ylläpitämään selänteen maisemarakennetta. Vanhan Porvoontien reunassa olevaa nykyistä puustoa tulee säilyttää mahdollisuuksien mukaan. Länteen ja luoteeseen suuntautuvien julkisivujen tulee olla mattapintaisia ja tummia korkeusaseman +55.0 yläpuolella. Korttelialueen valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Keravanjokilaakson maisemaan. Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat. Aurinkopaneelit, mainoslaitteet yms. eivät saa aiheuttaa lentoliikennettä vaarantavia heijastuksia ja häikäisyä.

YMPÄRISTÖMELU

Korttelialueen toiminnan ja liikenteen aiheuttama melutaso ei saa korttelialueen ulkopuolella asumiskäytössä olevalla tai asumiskäyttöön suunnitellulla alueella (yleiskaavan A ja A/TP) ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 45 dB.

Korttelialueen toiminnan ja liikenteen aiheuttama melutaso ei saa korttelialueella VL-alueen rajalla ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB.

Ympäristöön kohdistuvia melutasoja voidaan jatkosuunnittelussa hallita rakennusten ja toimintojen sijoittelulla tai meluestein. Rakennuslupaan on liitettävä selvitys melusta ja suunnitelma sen torjumisesta. Meluesteet on maisemoitava istutuksilla.

Toimisto- ja liiketilojen ulkokuoren äänitasoeron ΔLA tieliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 25 dB. Kokoontumistilojen ulkokuoren äänitasoeron ΔLA tieliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 28 dB. Tieliikenteen melutaso toimisto- ja liiketiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 07–22) 45 dB (A). Tieliikenteen melutaso kokoontumistiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 07–22) 35 dB (A).

AUTO- JA POLKUPYÖRÄPAIKKOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT, KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

- liiketilat 1 ap / 60 k-m², 1 pp / 50 k-m²
- toimistot 1 ap / 50 k-m², 1 pp / 80 k-m²
- tuotantotilat 1 ap / 170 k-m², 1 pp / 400 k-m²
- varastot ja muut 1 ap / 400 k-m², 1 pp / 1 200 k-m²

Autopaikat tulee jäsentää runkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi.

Kestävää liikkumista edistetään edellyttämällä, että vähintään 50 % autopaikoista tulee toteuttaa latauspistevalmius. Polkupyöräpaikat on sijoitettava pääsisäänkäynnin yhteyteen. Polkupyöräpaikkojen on oltava runkolukittavia ja vähintään 10 % tulee olla säältä suojattuja. Rakennuksista tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkkien suuntaan.

MAAPERÄ

Alueella on pilaantuneen maaperän kohteita. Maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja maaperä on tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

HULE- JA POHJAVEDET

Asemakaava-alue on tärkeällä pohjavesialueella. Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Alueelle ei saa sijoittaa kemikaalivarastoa, jätteidenkäsittelylaitosta tai energiakaivoja ja jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi on kielletty. Nykyisen maanpinnan tason alle ei saa rakentaa kellarikerrosta. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin ja suunnittelussa on otettava huomioon pohjavesialueen reunaehdot, rajaus ja tarkemmat pohjatutkimukset. Kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä. Kaivaminen ja louhiminen pohjaveden pinnan alapuolella edellyttää vesilain mukaisen luvan tarpeen selvittämistä vesilain valvontaviranomaiselta. Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma, pohjaveden seurantaohjelma sekä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.

Nestemäisiä polttoaineita ja pohjavettä vaarantavia aineita ei saa säilyttää tai varastoida alueella irrallaan. Öljy- ja polttoainesäiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus. Liikennöinti- ja pysäköintialueet, ajoneuvojen huoltopihat sekä muuntamon ja jäteastioiden sijoituspaikat tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Em. alueiden hulevedet tulee johtaa hiekan- ja öljynerotusjärjestelmien, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta pohjavesialueen ulkopuolelle. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle. Näiden alueiden hulevesien hallintaan tarkoitetut viivytysaltaat ja painanteet yms. on toteutettava pohjaveden suojausrakenteella.

Korttelialueiden rakennukset ja pihojen vettä läpäisemättömät pinnoitteet vähentävät pohjaveden muodostumista alueella. Sitä kompensoidaan edellyttämällä, että puhtaat kattovedet tulee imeyttää tontilla. Myös suodatuksella puhdistetut piha-alueen hulevedet tulee imeyttää tai johtaa viivyttäen hulevesiviemäriin tai avo-ojaan.

Hulevesien hyvä hallinta on osa Vantaan kaupungin hulevesiohjelman toteuttamista. Korttelialueiden hulevedet tulee viivyttää tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. On mahdollista, että isoja korttelialueita jaetaan useiksi tonteiksi, joten hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta. Siten hulevesijärjestelmät on mahdollista toteuttaa tonttikohtaisten ratkaisujen sijaan koko korttelin kannalta tarkoituksenmukaisimpana kokonaisuutena. Hulevesirakenteiden viivytystilavuuden tulee olla vähintään 1 m³ jokaista 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden. Rakentamislupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Tonteilla sijaitsevia nykyisiä hulevesipainanteita tulee hyödyntää osana hulevesijärjestelmää. Korttelin 66206 lounaisosassa sijaitseva hulevesipainanne (wh) on osa koko korttelin hulevesijärjestelmää. Hulevesipainanteet on mahdollisuuksien mukaan toteutettava kasvillisuuspintaisina.

VIHERRAKENTAMINEN

Resurssiviisautta tuetaan edellyttämällä, että korttelialueella muodostuvia puhtaita pintamaita tulee hyödyntää korttelialueen viher- ja hulevesirakentamisessa. Olevaa/poistettavaa puhdasta pintamaata ja maamassoja sekä kivilouhetta tulee mahdollisuuksien mukaan hyödyntää tontilla ja piha-alueen täytöissä ja kumpareissa.

Korttelialueiden rakentamisen myötä poistuvaa puustoa, kasvillisuutta ja luontoarvoja kompensoidaan edellyttämällä, että korttelialueen rakennusten yhteenlasketusta kattopinta-alasta vähintään 15 % tulee rakentaa kasvikattoina. Kasvikattojen kasvillisuus tulee yhteensovittaa mahdollisten aurinkopaneeleiden kanssa. Kasvikaton kasvualustan on oltava vähintään 60 mm. Tontin rakentamattomilla osilla tulee säilyttää olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan ja tarvittaessa istuttaa uutta puustoa. Tontin rakennettavilla osilla olevaa lahopuuta on hyödynnettävä tontin rakentamattomilla osilla.

Istutettavien alueiden viherrakentamisessa käytetään karuihin olosuhteisiin soveltuvia luonnonkasveja, kuten mäntyjä, varpuja, kunttaa ja niittyjä sekä ketoja. Koska alue on pohjavesialuetta, kasvualustoja ei lannoiteta.

Tonteille rakennettavat luiskaukset tulee maisemoida kerroksellisin istutuksin. Istutuksissa suositellaan osittaista metsitystä, kunttaa tai niittyä sekä myös suurikokoisten puuntaimien käyttöä.

HIILINEUTRAALISUUS

Ilmastonmuutosta hillitään vihertehokkuuden lisäksi edellyttämällä rakentamiselta hiilineutraaliutta. Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennusten päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee suosia pääosin vähähiilistä betonia. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. Rakennuksen vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun uusiutuvan energian avulla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

TONTTIJAKO

Asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava tonttijako.

4.3.2 Muut alueet (Yleiset alueet)

VL, Lähivirkistysalue *(Rusokallio – Brunaberget)*

Lähivirkistysalueelle sijoittuvan sähkön ilmajohdon johtoalue osoitetaan vaara-alueena (va). Ilmajohdon omistajalle on johtoaluetta varten lunastettu käyttöoikeuden supistus, jonka perusteella johdon omistajalla on oikeus mm. rajoittaa johtoalueen kasvillisuuden enimmäiskorkeutta.

Lähivirkistysalueen eteläosassa sijaitseva Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös Brunabergetin kivikautinen asuinpaikka (Muinaisjäännösrekisterin tunnus 92010066) on osoitettu alueen osaksi (sm), jolla sijaitsee muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

VP, Puisto *(Hakkilankulma – Haxbölehörnet)*

Kumoutuvan asemakaavan Hakkilankulma-nimisen puiston pohjoisosasta liitetään 4 526 m^2 katualueeseen Vanhan Porvoontien ja Valkoisenlähteentien liittymän laajentamista varten.

Alueelle sijoittuva osuus historiallisesti merkittävästä Suuresta Rantatiestä osoitetaan suojeltavaksi tieksi (st). Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto. Tie varataan yleiselle jalankululle ja pyöräilylle.

Kadut

Vanhan Porvoontien katualue laajenee länteen päin. Valkoisenlähteentien katualuetta kavennetaan pohjoisreunasta.

Alueelle sijoittuva osuus historiallisesti merkittävästä Suuresta Rantatiestä osoitetaan suojeltavaksi tieksi (st). Sen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite ja rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto. Tie varataan yleiselle jalankululle ja pyöräilylle.

EV, Suojaviheralue *(Rusokallionreuna – Brunabergskanten)*

Suojaviheralueelle sijoittuvan sähkön ilmajohdon johtoalue osoitetaan vaara-alueena (va). Ilmajohdon omistajalle on johtoaluetta varten lunastettu käyttöoikeuden supistus, jonka perusteella johdon omistajalla on oikeus mm. rajoittaa johtoalueen kasvillisuuden enimmäiskorkeutta.

Asemakaavan ulkopuolisten alueiden hulevesiä johdetaan Vanhan Porvoontien ja Hakkilankaaren eteläisen liittymän kohdan purkuputkesta TY- ja TKT-korttelialueiden välissä kulkevaa hulevesiuomaa pitkin kohti länttä. Uoma päättyy maamassojen kaivamisen ja läjityksen muodostamaan painanteeseen, joka on täyttynyt hulevesistä. Uoma ja painanteet osoitetaan hulevesireiteiksi (wr) ja allas hulevesialueeksi (wh). Ne ovat osa hulevesien yleistä hallintajärjestelmää.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista. Asemakaavaa varten on laadittu arkeologinen tarkkuusinventointi Brunabergetin kiinteästä muinaisjäännöksestä ja selvitykset alueen pohjavesistä, hulevesistä, luonnosta (luontotyyppi-, kasvillisuus-, lahokaviosammal- ja lepakkoselvitykset, liito-oravapotentiaalin ja ekologisten yhteyksien tarkastelu), korttelialueiden liikenteen melutasoista, sekä vihertehokkuudesta, joka sisältää myös hulevesien hallintaa koskevia asioita.

Hanke sijoittuu yleiskaavassa työpaikkatoiminnoille tarkoitetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Vaikutusten arviointi on ollut osa kaavan laadintaa ja vaikutusten arviointia on tehty kaavoituksen eri vaiheissa. Arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa kaavamuutoksen mahdollistaman maankäytön ja siihen liittyvien toimintojen merkittävät vaikutukset. Asemakaavamuutoksen vaikutukset on arvioitu kaupungin omana työnä. Viranomaisten lausunnot ja muiden osallisten kannanotot ovat osa vaikutusten arviointia.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaava ei sisällä asumiseen tarkoitettuja alueita eikä korttelialueita eikä asemakaavalla siten ole suoraa vaikutusta Vantaan väestön rakenteeseen ja kehitykseen.

Yhdyskuntarakenne sekä kaupan sijoittuminen

Asemakaava-alue sijoittuu Vanhan Porvoontien sekä Koivukylänväylän välityksellä Lahdenväylään tukeutuvalle ja rakentumassa olevalle Vantaan Akselin työpaikka-alueelle ja sen katu- sekä kunnallistekniikan verkostojen piiriin. Ympäröivät alueet on asemakaavoitettu suurista rakennuksista koostuvaksi teollisuus-, varasto- ja logistiikkapainotteiseksi työpaikka-alueeksi ja asemakaava täydentää tätä rakennetta yleiskaavan mukaisesti. Uudet korttelialueet sijaitsevat olevassa yhdyskuntarakenteessa siihen tukeutuen. Asemakaava huomioi alueella sijaitsevat sähkön ilmajohdot.

Asemakaava sallii uusille teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueille (T, TY, TKT) niiden rakennusoikeudesta toteutettavan yhteensä enintään 999,75 k-m^2 korttelialueiden pääkäyttötarkoitukseen liittyvinä liiketiloina, jotka eivät kuitenkaan saa olla päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan tiloja. Uudet liiketilat eivät uuden asemakaavan asettamin rajoituksin muodosta sellaista määrää liiketilaa, jolla olisi haitallisia vaikutuksia merkitykseltään paikalliseen tai seudulliseen vähittäiskauppaan, niiden asiakasvirtoihin ja myyntiin.

Asemakaava-alueen koillispuolelle kortteliin 66204 osoitteeseen Vanha Porvoontie 241–245 on asemakaavoitettu liikerakennusten korttelialue KM, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (35 000 k-m^2). Alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja mutta päivittäistavarakaupan tiloja ei sallita. Korttelialueella sijaitsee suuri rakennustarvikkeiden myymälä sekä maatalouskoneiden ja kaivinkoneiden (ml. huolto) myymälät. KM-korttelialueen asemakaavoitettu liiketilan määrä ylittää maakuntakaavassa Vantaalle ns. ei keskustahakuiselle tilaa vaativalle kaupalle asetetun merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alarajan (30 000 k-m^2). Uuden asemakaavan 661000 Rusokallio 2 mahdollistamien liiketilojen määrän lisäys ja luonne huomioiden muutos ja vaikutukset kaupan nykytilanteeseen ovat vähäisiä.

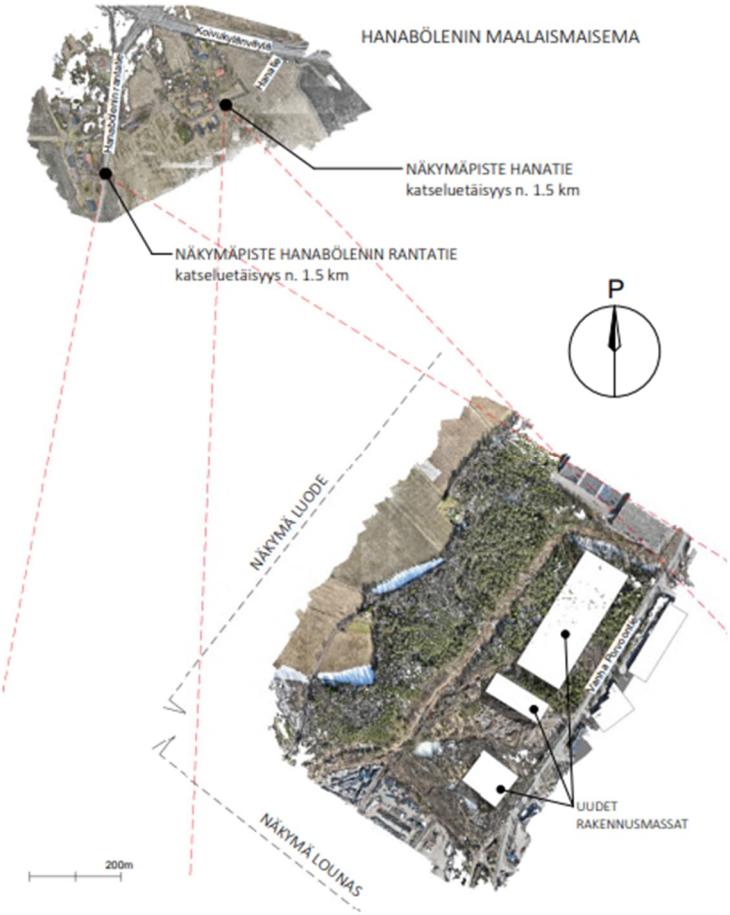
Asemakaavalla ei ole haitallista vaikutusta päivittäistavarakauppaan, keskustahakuisen erikoistavaran kauppaan, keskusta-alueiden toiminta- tai kehittymisedellytyksiin, kaupan palveluiden saavutettavuuteen sekä kestävään liikkumiseen.

Kaupunkikuva

Asemakaavan uusille korttelialueille sähkön ilmajohtolinjan ja Vanhan Porvoontien väliin rakennetaan teollisuus- ja varastorakennuksia sekä niiden tarvitsemat liikennöintipihat ja pysäköintialueet. Niillä kasvava nykyinen metsä poistetaan ja kalliot louhitaan ja tasataan. Kaavamääräykset edellyttävät, että kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään määrään ja sen riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava rakennusvalvontaviranomaiselta. Maa-ainesten otto ei aiheuta Maa-aineslain tarkoittamaa kaupunkikuvan turmeltumista. Tonttien reunoille istutetaan puita ja pensaita. Asemakaava määrää, että korttelialueet rakennetaan korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Muutos viereisten kortteleiden ja alueiden rakennuskantaan ja niitä ympäröiviin laajoihin liikennöintipihoihin verrattuna ei ole suuri.

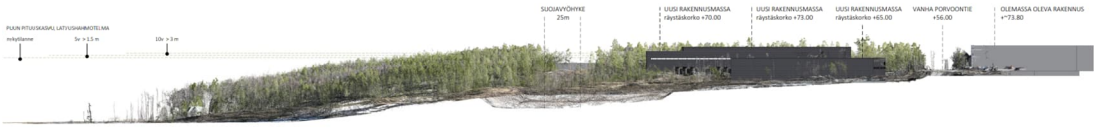
Uusien korttelialueiden ja sähkön ilmajohtolinjan länsipuoleinen kallioinen metsä säilyy. Se rajoittaa uusien rakennusten näkymistä kulttuurihistoriallisesti ja maisemakuvallisesti erityisen arvokkaaseen Hanabölen kylämaisemaan sekä siihen liittyvään maisemallisesti arvokkaaseen Keravanjoen peltolaakson kulttuuriympäristöön. Rakennusten näkymistä Hanabölen kylämaiseman ja Keravanjokilaakson suuntaan rajoitetaan rakennusten vesikattojen enimmäiskorkeuksilla ja edellyttämällä, että länteen ja luoteeseen suuntautuvat julkisivut ovat mattapintaisia ja tummia korkeusaseman +55.0 yläpuolella. Lisäksi korttelialueiden valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Keravanjokilaakson maisemaan.

Arkkitehtiruutu Oy on laatinut korkeuspistetarkastelun avulla näkymätarkastelun asemakaavan mahdollistaman rakentamisen näkymisestä Hanabölen kylään ja Keravanjokilaakson kulttuurimaisemaan.

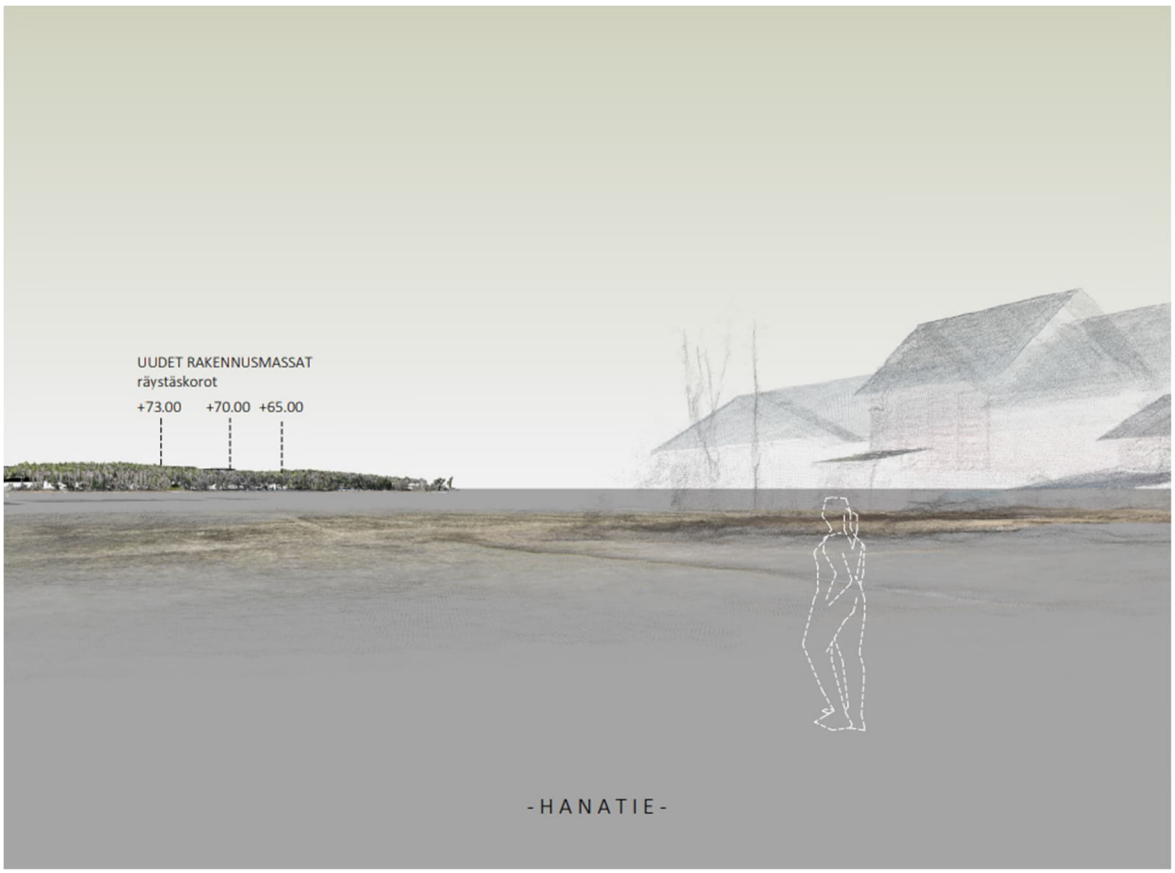


Näkymätarkastelun näkymäpisteiden sijainti (Arkkitehtiruutu Oy)

Talvinäkymä Rusokalliolle luoteesta (Arkkitehtiruutu Oy)



Talvinäkymä Rusokalliolle lounaasta (Arkkitehtiruutu Oy)



Näkymä luoteesta Hanatieltä (Arkkitehtiruutu Oy)

Näkymä luoteesta Hanabölen rantatieltä (Arkkitehtiruutu Oy)

Asemakaavan vaatimukset rakennusten hyvästä arkkitehtuurista kohdistuvat korttelialueilta erityisesti alueen kaupunkikuvan kannalta keskeisille kaduille (Vanha Porvoontie, Valkoisenlähteentie) suuntautuviin näkymiin. Korttelialueet tulee rajata em. katuja vasten kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Vanhaa Porvoontietä vasten on istutettava puita pensaita ylläpitämään selänteen maisemarakennetta ja kadun reunassa olevaa nykyistä puustoa tulee säilyttää mahdollisuuksien mukaan.

Viistoilmakuvasovitus asemakaavan korttelialueista etelän suunnasta, oikealla Vanha Porvoontie. (Arkkitehtiruutu Oy)

Havainnekuva asemakaavan korttelialueista etelän suunnasta Vanhan Porvoontien varrelta. (Arkkitehtiruutu Oy)

Asuminen

Asemakaava-alueella ei ole asuntoja. Lähimmät asuinrakennukset (3 kpl) sijaitsevat 180–227 m etäisyydellä sähkön ilmajohtolinjasta länteen Rusokallionpolulla Rusokallion alarinteen juuressa Keravanjoen peltolaakson itäreunassa. Asuinrakennusten ja uusien korttelialueiden välissä oleva Rusokallio on enimmillään n. 30 m korkeammalla kuin Rusokallionpolku. Säilyvä osuus Rusokalliosta ja metsästä estää uusien rakennusten näkymisen Rusokallionpolulle.

Asemakaavan uuden TKT-korttelialueen lounaiskulma sijaitsee n. 380 m etäisyydellä Kunnaantiellä sijaitsevasta lähimmästä asuinkiinteistöstä. Kunnaantien asuinalueen pohjoisosa sijaitsee n. 20 m Rusokallion uusien korttelialueiden eteläosan nykyistä maanpinnantasoa alempana.

Asuinrakennusten ja uusien korttelialueiden välisistä korkeuseroista ja etäisyydestä johtuen korttelialueiden toiminnoista ja liikenteestä ei aiheudu Rusokallionpolun ja Kunnaantien asumiselle oleellista haittaa. Myös korttelialueiden rakentamisesta aiheutuvan kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista. Tällöin kaivaminen ja louhinta tulevat viranomaistoiminnan ja sen edellyttämien viranomaislupien ja niiden ehtojen (mm. ympäristöhäiriöiden ja melun rajoittaminen) piiriin. Melua on käsitelty jäljempänä kohdassa *”Ympäristöhäiriöt”*.

Rusokallion lounaisosaan sähkön ilmajohtolinjan länsipuolelle sekä Valkoisenlähteentien rakentamattoman osuuden eteläpuolelle Hakintien pohjoisosaan on yleiskaavassa osoitettu alueita asumiselle. Asemakaava-alueen eteläisillä korttelialueilla (TY, TKT) ei sallita ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja. Sen lisäksi asemakaavan uusien korttelialueiden ja Rusokallion lounaisosan asuinaluevarauksen väliin muodostettava suojaviheralue (EV) on riittävän leveä vaimentamaan korttelialueiden liikenteestä yms. toiminnoista aiheutuvan melun tulevalla asuinalueella sellaiselle tasolle, joka ei ole asumisen kannalta haitallista. Uudet korttelialueet eivät myöskään aiheuta Hakintien pohjoisosan tulevaa asumista estävää haittaa. Asemakaavan uusia korttelialueita koskee myös kaavamääräys ”*Korttelialueen toiminnan ja liikenteen aiheuttama melutaso ei saa korttelialueen ulkopuolella asumiskäytössä olevalla tai asumiskäyttöön suunnitellulla alueella (yleiskaavan A ja A/TP) ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 45 dB.”*

Palvelut ja työpaikat

Asemakaava-alue on rakentamaton eikä sisällä rakennuksia eikä tiloja palveluille ja työpaikoille. Uusi asemakaava mahdollistaa teollisuus-, toimisto-, varasto- ja vähäisessä määrin myös liiketilojen rakentamisen sekä niihin liittyvien työpaikkojen sijoittumisen alueelle. Alueelle sijoittuvien työpaikkojen määrä riippuu siitä, toteutuuko alue teollisuus- ja toimistotilavaltaisena vai logistiikka- ja varastotilavaltaisena. Teollisuus – ja toimistotiloissa on enemmän työntekijöitä kuin logistiikka- ja varastorakennuksissa.

Asemakaava-alueen sijainti ja toimitilojen kysyntä yms. huomioiden toimistotilojen osuus tulevissa rakennuksissa jää vähäiseksi. Asemakaava-alueelle arvioidaan toteutuvista toiminnoista riippuen sijoittuvan yhteensä noin 200–400 työpaikkaa. Uusi asemakaava lisää nykyiseen asemakaavatilanteeseen verrattuna alueen palveluiden ja työpaikkojen määrää.

Taloudelliset vaikutukset

Asemakaava-alue sijaitsee nykyisessä yhdyskuntarakenteessa ja yhdyskuntateknisten verkostojen alueella, mikä on yhdyskuntataloudellisten kustannusten kannalta edullisempaa kuin uuden, yhdyskuntarakenteesta irrallisen alueen toteuttaminen. Hanke hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa.

Asemakaavoitettu mutta rakentamaton osuus Valkoisenlähteentiestä on osa pääkatuverkostoa ja sen rakentamistarve ei aiheudu nyt laadittavasta asemakaavasta. Asemakaavasta ei siten aiheudu kaupungin järjestämisvelvollisuuteen sisältyvälle katuverkolle ja yleiselle vesihuollolle yms. kunnallistekniikalle suunnittelu- tai rakentamiskustannuksia.

Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus, jonka mukaan asemakaavoittamista hakeneet alueen yksityisen maanomistajat joutuvat maksamaan uuden asemakaavan mukaisen uuden rakennusoikeuden määrän (yht. 60 500 k-m^2) aiheuttamasta arvonnoususta Vantaan kaupungille korvauksen, kun uusi kaava tulee voimaan.

Hanke on taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Asemakaava-alue ympäristöineen on työpaikka-aluetta ja irti asuinalueista. Asemakaavalla ei ole mainittavia vaikutuksia asuinalueiden asukkaiden sosiaaliseen ympäristöön.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Asemakaava-alueen länsireunaan asemakaavoitettavalla lähivirkistysalueella sijaitseva Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös, Brunabergetin kivikautinen asuinpaikka (Muinaisjäännösrekisterin tunnus 92010066), on osoitettu asemakaavassa suojelumerkinnällä sm (Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös). Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Hakkilankulman puistossa (VP) sekä osin Vanhan Porvoontien katualueella sijaitseva osuus Suurta rantatietä on osoitettu asemakaavassa suojelumerkinnällä st (Suojeltava tie) ja kaavamääräyksellä *”Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus on säilytettävä. Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto. Tie varataan yleiselle jalankululle ja pyöräilylle.”* Yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite on huomioitu myös Hakkilankulman puiston (VP) kaavamääräyksissä.

Virkistys

Uusi asemakaava muodostaa Rusokalliolle uutta lähivirkistysaluetta n. 6,88 ha ja virkistykseen soveltuvaa suojaviheraluetta n. 3,19 ha. Se edistää alueelle yleiskaavassa osoitetun virkistyalueverkoston toteuttamista.

Hakkilankulman puiston pohjoisosa (n. 0,45 ha) muuttuu katualueeksi Vanhan Porvoontien ja Valkoisenlähteentien liittymän laajennustarpeen takia. Liittymän laajennustarve perustuu katuverkon yleiseen kehittämistarpeeseen, sisältäen mm. erikoiskuljetusten rukoreitin (Vanha Porvoontie) sekä runkoreittivarauksen (Valkoisenlähteentie), eikä se aiheudu asemakaavasta 661000 Rusokallio 2.

Korttelialueiksi asemakaavoitettava metsä kaadetaan ja sen tilalle rakennetaan teollisuus- ja varastorakennuksia ja niiden tarvitsemia liikennöintipihoja. Alueen puustoa on jo kaadettu ja osalla aluetta on maamassojen käsittelyä. Alueen etelä- ja keskiosissa täyttömaata, joka on luonteeltaan puustoista joutomaata. Alue ei luonteestaan ja sijainnistaan johtuen ole asukkaiden aktiivisessa virkistyskäytössä.

Asemakaavassa määrätään, että uusien korttelialueiden toiminnan ja liikenteen aiheuttama melutaso ei saa korttelialueilla VL-alueen rajalla ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB. Asemakaavasta ei aiheudu Rusokallion lähivirkistysalueen käytölle haitallista melua.

Asemakaavan vaikutukset virkistysalueisiin, virkistysalueverkostoon ja niiden saavutettavuuteen ovat nykyiseen asemakaavatilanteeseen verrattuna positiivisia.

Liikenne

Asemakaava-alueen rakentamiseen liittyy maa-ainesten kaivamista, louhimista ja täyttöjä, mitkä aiheuttavat korttelialueiden rakentamisvaiheessa liikennettä.

Asemakaava-alueen tuleviin liikennemääriin vaikuttavat uusien korttelialueiden käyttötarkoituksiin liittyvä tavaraliikenne sekä tulevissa rakennuksissa työskentelevien työntekijöiden ja heidän autojensa määrä sekä vähäisessä määrin asiakasliikenne. Asemakaava mahdollistaa korttelialueille yhteensä 60 500 k-m^2 tilaa teollisuus- ja varastotoiminnoille, joille on alueen sijainti ja toimitilojen tarve huomioiden eniten kysyntää. Toimistotilojen arvioidaan toteutuvan lähinnä em. toimintoihin liittyen ja siten niiden määrä tulisi olemaan vähäinen. Korttelialueille arvioidaan toteutuvan n. 200–400 työpaikkaa.

Logistiikka- ja varastotoimintoihin sisältyy enemmän liikennettä kuin teollisuustoimintoihin. Tavara- ja jakeluterminaalien liikennetuotoksien määriä on arvioitu mm. Ympäristöministeriön julkaisussa 27/2008 ”Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa”:

- Postin alueellinen jakeluterminaali: 50 pakettiautolla ja 230 kuorma-autolla tehtyä käyntiä vuorokaudessa
- Kuljetusliikkeen iso terminaali: 90 pakettiautolla ja 280 kuorma-autolla tehtyä käyntiä vuorokaudessa
- Kuljetusliikkeen keskikokoinen terminaali: 30 pakettiautolla ja 130 kuorma-autolla tehtyä käyntiä vuorokaudessa
- Tavara- ja jakeluterminaaleissa tehdään tavarankuljetuksia ympäri vuorokauden, osuus koko vuorokauden matkoista klo 15–18 on 19,5 % ja iltahuipputuntina (klo 16–17) 7,2 %.
- Helsingin seudulla autovyöhykkeellä työmatkoista 76 % tehdään henkilöautolla.

Vantaan Viinikkalaan v. 1999 rakennetun Postin alueellisen jakeluterminaalin kerrosala on yhteensä 97 806 k-m^2. Asemakaavan 661000 Rusokallio 2 mahdollistama yhteensä 60 500 k-m^2 kokonaisrakennusoikeus voidaan em. perusteella tulkita liikennetuotoksien enimmäismäärältään vastaavan kuljetusliikkeen isoa terminaalia, 90 pakettiautolla ja 280 kuorma-autolla tehtyä käyntiä vuorokaudessa (yhteensä 370 käyntiä).

Asemakaava-alue sijaitsee Helsingin seudun autovyöhykkeellä. Uusien korttelialueiden (T, TY, TKT) 400 työntekijää tuottaa yhteensä 800 matkaa, joista työmatkojen 76 % kulkutapajakauman perusteella asemakaavasta aiheutuu työntekijöiden työmatkaliikennettä yhteensä 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Asemakaava lisää henkilö- ja kuorma-autoliikenteen määrää alueen katuverkossa 970 ajoneuvolla vuorokaudessa. Lisäys kohdistuu erityisesti Vanhalle Porvoontielle, joka yhdistää alueen mm. Kehä

III:n ja Koivukylänväylän välityksellä Lahdenväylään. Osa liikenteestä suuntautuu etelään Kehä III:lle ja osa pohjoiseen Koivukylänväylän sekä Lahdenväylän suuntiin. Vanhan Porvoontien liikennemäärä on v. 2019 tehdyn liikennelaskennan perusteella ollut Rusokallion kohdalla noin 6 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koivukylänväylällä liikennemäärä Vanhan Porvoontien liittymän alueella on v. 2021 liikennelaskennan perusteella ollut noin 12 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Uuden rakentamisen tuottama liikennemäärä mahtuu nykyiselle katuverkolle. Asemakaavan mahdollistama liikennemäärä ei vaikuta merkittävästi alueen liikennevirtojen toimivuuteen.

Alueen katuverkko on mitoitettu siten, että se huomioi asemakaava-alueen rakentumisen yleiskaavan mukaisesti työpaikka-alueeksi. Vanhan Porvoontien katualue on mitoitettu ko. asemakaavassa sekä alueen muissa asemakaavoissa siten, että se voidaan toteuttaa 2+2-kaistaisena (nykyisin 2-kaistainen). Tulevaisuudessa alueen liikenneverkkoa on tarkoitus kehittää. Yleiskaavan mukaiset uudet katuyhteydet, esimerkiksi Valkoisenlähteentien jatke ja Hakintien jatke, parantavat alueen liikenteellistä toimivuutta ja saavutettavuutta tulevaisuudessa.

Vesihuolto

Asemakaavan hulevesien hallinta perustuu Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaan (v. 2023) sekä hulevesien hallinnan toimintamalliin (tekninen lautakunta 21.1.2014). Em. toimintamallin mukaan hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tonteilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa.

Asemakaavan kaavamääräykset edellyttävät, että kaava-alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää/imeyttää tonteilla ja EV-alueen nykyisissä hulevesipainanteissa ennen niiden johtamista yleisiin hulevesiviemäreihin. Lähtökohtana on, ettei kaavamuutosalueen hulevesimäärien virtaama tonttien ulkopuolelle lisäänny eikä äärevöidy nykytilanteesta. Liikennöinti- ja pysäköintialueiden, ajoneuvojen huoltopihojen sekä muuntamon ja jäteastioiden sijoituspaikkojen hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin ja varustettava sulkuventtiileillä onnettomuustilanteiden varalle. Rakentamisluvan yhteydessä tulee laatia tarkempi hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

Asemakaava ei muuta asemakaava-alueen ulkopuolella sijaitsevia vesihuoltoverkostoja, jotka ovat osa laajan alueen yleistä vesihuolto-, viemäri- ja hulevesijärjestelmää. Asemakaava-alueen eteläosassa sijaitseva Vanhan Porvoontien itäpuoleisien alueiden hulevesireitin uoma/painanne säilyy uusien TY- ja TKT-korttelialueiden välissä. Asemakaavan toteuttamisesta ei aiheudu kunnallistekniikan verkostojen rakentamiseen liittyviä vesi- ja viemärilinjojen kustannuksia.

Ympäristöhäiriöt

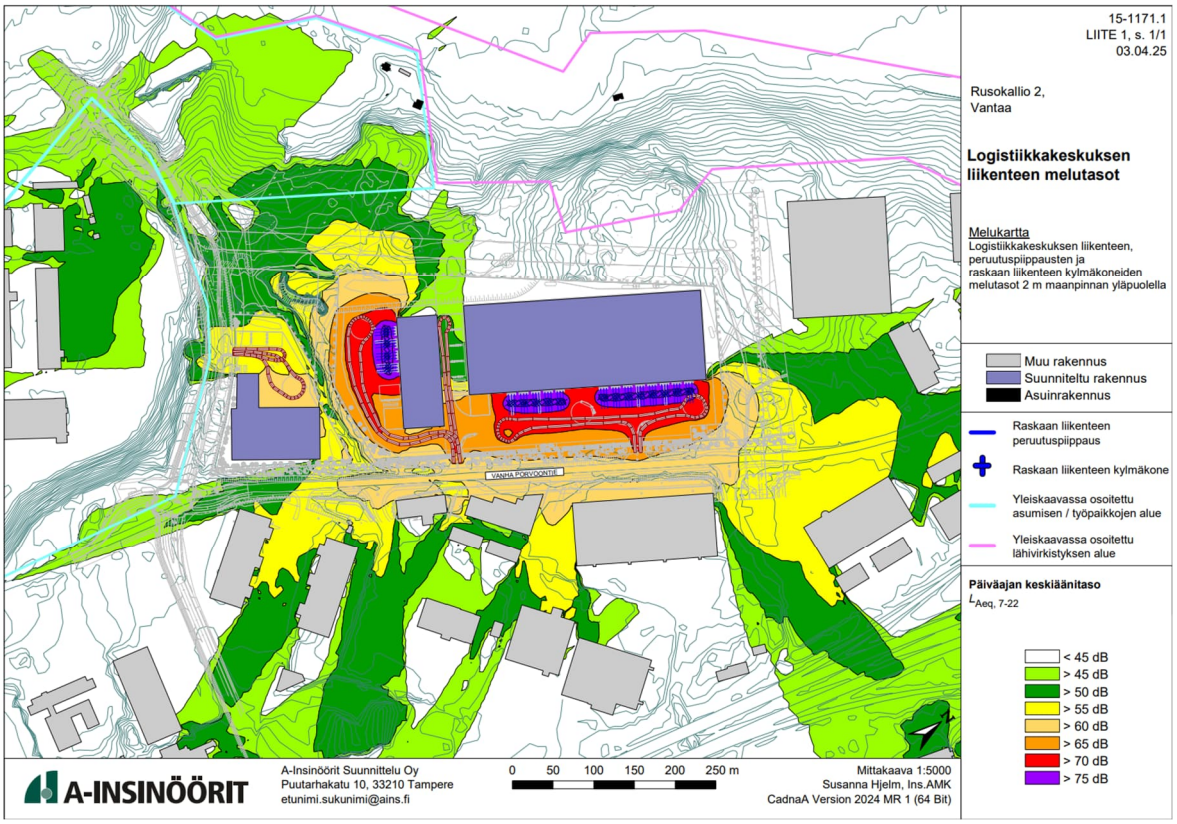
Asemakaavan korttelialueiden rakentaminen edellyttää maa-ainesten kaivamista, louhintoja sekä täyttöjä. Siitä aiheutuu ympäristöön eritoten melua. Kortteleiden tulevien käyttöpihojen korkeusasemat pyritään optimoimaan nykyisten maanpinnan ja Vanhan Porvoontien sekä tulevan Valkoisenlähteentien korkeusasemien kanssa niin, että tonttiliittymät eivät edellytä pitkiä luiskia ja ettei alueella tarvittaisi tarpeettoman suuria louhintoja ja täyttöjä. Pääosin louhintatarve kohdistuu korttelin 66206 (T- ja TY-korttelialueet) kalliokohoumiin ja pohjois- ja itäosiin. Korttelin 66207 louhintatarve kohdistuu korttelin itäosaan. Alueen maanpinta viettää idästä länteen ja etelään päin, joten korttelialueiden länsiosien maanpinnan tasoa joudutaan korottamaan täytöillä.

Kaavamääräykset edellyttävät, että kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on myös varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista. Tällöin kaivaminen ja louhinta tulevat viranomaistoiminnan ja sen edellyttämien viranomaislupien ja niiden ehtojen (mm. ympäristöhäiriöiden ja melun rajoittaminen) piiriin. Pohjavesialueen reunaehdot, kaavamääräykset ja korttelialueiden käyttöpihojen korkeusasemien määrittäminen tonttiliittymien järjestämisen kannalta katuverkon maanpinnan korkeusasemien kanssa optimoidusti johtavat siihen, että louhiminen ja maa-ainesten otto korttelialueilla on korttelialueiden nykyiset maanpinnan tasot huomioiden myös määrältään rajoitettua. Louhinnasta aiheutuvan melun leviämistä länteen päin

asutuksen suuntaan voidaan vähentää mm. edellyttämällä, että louhittavaa maa-ainesta kasataan louhittavan alueen länsireunaan meluesteeksi louhinnan ajaksi. Louhittavien korttelialueiden sijainti suhteessa ympäröivään asutukseen on sellainen, että louhinnasta asumiselle aiheutuva melu ei muodostu kohtuuttomaksi.

Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräykset (Kv 22.4.2024) edellyttävät, että louhinnasta (poraus, räjäytys, louheen lastaus ja siirto) ja lohkareiden rikotuksesta on tehtävä ympäristönsuojelulain 118 §:n mukainen meluilmoitus, kun töitä tehdään muulloin kuin arkisin maanantaista perjantaihin klo 7–18 välisenä aikana ja työn enimmäiskesto on enemmän kuin 25 päivää.

Asemakaavan merkittävimmät häiriöt ympäristöön aiheutuvat uusien korttelialueiden teollisuus- ja varastotoimintoihin liittyvästä liikenteestä. Kumoutuvaan asemakaavan verrattuna niiden määrä lisääntyy. Asemakaavalla rajoitetaan korttelialueilta aiheutuvien ympäristöhäiriöiden leviämistä korttelialueiden ulkopuolelle siten, että melun ohjearvot eivät ylity Rusokallion lähivirkistysalueella ja asemakaava-alueen viereisillä nykyisillä ja tulevilla asuinalueilla.



Logistiikkakeskuksen liikenteen melutasot (A-Insinöörit Suunnittelu Oy)

Asemakaava-aluetta ympäröivän työpaikka-alueen maankäyttö on vastaavaa kuin uudessa asemakaavassa mahdollistetaan. Siten ympäröivän työpaikka-alueen ympäristöhäiriöiden tilanne ei muutu merkittävästi.

Lentoliikenteen melu sekä asemakaavan uusille korttelialueille Vanhan Porvoontien liikenteestä aiheutuvan melun edellyttämät ääneneristävyydet on huomioitu toimisto-, liike- ja kokoontumistiloja koskevissa kaavamääräyksissä.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Asemakaava-alueen pohjoisosaan muodostettava lähivirkistysalue edistää Vihreä ja virtaava Vantaa (VIVA) - viherrakenteen kehityskuvan mukaista alueellisesti kytkeytyneen viherrakenteen toteuttamista, joka tulee ekologista verkostoa, monimuotoisuutta ja maiseman ominaispiirteitä. Myös uusien korttelialueiden vihertehokkuusvaatimuksilla edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista.

Ramboll Finland Oy on laatinut Vanhan Porvoontien, tulevan Valkoisenlähteentien sekä sähkön ilmajohdon välisestä alueesta luontoselvityksen (RUSO2 työmaan luontoselvitys, 30.11.2023). Se

sisältää luontotyyppi-, kasvillisuus-, lahokaviosammal- ja lepakkoselvitykset sekä liito-oravapotentiaalin ja ekologisten yhteyksien tarkastelun.

Asemakaava-alueen kaakkoisosassa tulevan TKT-korttelialueen itäreunassa Vanhaa Porvoontietä vasten on muutamia luonnonsuojelulailla vaarantuneiksi luokitellun (VU) ja luonnonsuojelulailla (74 §) rauhoitetun vuorijalavan taimia (8 kpl) sekä nuoria n. 10 m korkeita puita (2 kpl).

Asemakaava-alueen ja tulevan T-korttelialueen keskiosista löytyi myös erittäin uhanalaisen (EN), rauhoitetun ja EU:n luontodirektiivin liitteen II lajeihin kuuluvan lahokaviosammalen itujyväsryhmiä.

Selvitysalueella esiintyy haitallisia vieraslajeja (jättipalsami, jättiputki, komealupiini, kurtturuusu, viitapihlaja-angervo, japanintatar, sahalintatar, kanadanpiisku).

Asemakaavan uusilla korttelialueiden rakentamisen myötä niillä sijaitseva nykyinen puusto poistetaan, kalliot louhitaan sekä lahokaviosammal, vuorijalavat ja haitalliset vieraslajit menetetään. Kaavamääräykset edellyttävät, että kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään määrään ja sen riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava rakennusvalvontaviranomaiselta. Maa-ainesten otto ei aiheuta Maa-aineslain tarkoittamaa maisemakuvan turmeltumista. Maa-ainesten otto kohdistuu korttelialueille, joiden luontoarvot on selvitetty ja todettu sellaisiksi, joiden suojeluun ei ole tarvetta. Korttelialueilta menetettävää kasvustoa kompensoidaan edellyttämällä asemakaavamääräyksillä korttelialueilla vihertehokkuusvaatimuksien saavuttamista, olemassa olevan puuston säilyttämistä mahdollisuuksien mukaan, uuden puuston istuttamista ja karuihin olosuhteisiin soveltuvien luonnonkasvien (mänty, varvut, kuntta, niitty, keto) käyttämistä istutuksissa. Rakennusten yhteenlasketusta kattopinta-alasta vähintään 15 % on toteutettava kasvikattoina.

Vantaan kaupungin ympäristökeskuksen (Ojala, Honkanen), Uudenmaan ELY-keskuksen (Lumme), Jatke Oy:n sekä Ramboll Finland Oy:n asiantuntijat ovat käyneet em. luontoselvityksen yhdessä läpi 20.12.2023. Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan lahokaviosammaleen esiintymä ei ole merkittävä ja sen osalta voidaan soveltaa yleispoikkeamaa lajin suojelusta eikä lajin siirtämiseen toiseen paikkaan ole tarvetta ryhtyä. Vieraslajiperäisten maamassojen hävittämisestä luontoselvityksen tilaaja ja asemakaava-alueelle hanketta maanomistajille suunnitteleva Jatke Oy totesi, että alueen pintamaa tullaan poistamaan ja hävittämään asianmukaisesti. Osapuolet totesivat, että tehtyjen selvitysten perusteella alueella ei esiinny vieraslajien lisäksi sellaisia luontoarvoja, jotka tulisi huomioida hankkeen jatkosuunnittelussa.

Vaikka lahokaviosammalen siirtäminen toiseen paikkaan ei ole tarpeellista, asemakaavan määräyksillä kuitenkin edellytetään tonttien rakennettavilla osilla olevan lahopuun hyödyntämistä tonttien rakentamattomilla osilla. Asemakaava mahdollistaa lahokaviosammalesiintymän siirtämisen asemakaava-alueella toiseen paikkaan.

Asemakaava ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Kallioperän erikoiskohteet

T-korttelialueeksi asemakaavoitettavan alueen rakennusalan keskiosassa sijaitsevat kaksi viborgiittista rapakivilohkaretta (Hakkilankaaren lohkareet) siirretään mahdollisuuksien mukaan asemakaava-alueella uuteen paikkaan tai murskataan.

Rusokallion VL-alueeksi asemakaavoitettavalla alueella sijaitseva viborgiittinen siirtolohkare säilyy.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaava-alue sijaitsee pohjavesialueella. Rakennetut maanpäälliset rakenteet vaikuttavat tonteilta muodostuvan pohjaveden määrään estämällä veden imeytymistä maaperään. Pohjaveden laatuun suoria vaikutuksia voivat korttelialueiden rakentamisen edellyttämän maankaivun, louhinnan ja täyttöjen lisäksi lähinnä aiheuttaa tonteilla tapahtuvaan toimintaan liittyvät onnettomuustilanteet, kuten koneiden rikkoutumiset ja niistä aiheutuvat öljyvahingot.

Pohjaveden pinta on asemakaava-alueen pohjoisosan kalliokohouman itäreunassa noin korkeusasemalla +52 ja lounaisosassa noin korkeusasemalla +44,5 ja pohjaveden pinnan korkeus

laskee idästä länteen päin. Pohjavesien pinnan korkeus vaihtelee alueella merkittävästi ja on kalliokohouman alueella lähellä maanpintaa, mikä viittaa siihen, että alueella saattaisi olla orsivesiä.

Asemakaavan korttelialueiden rakentaminen edellyttää maa-ainesten kaivamista, louhintoja sekä täyttöjä korttelialueilla. Asemakaavoitettavan korttelin 66206 (T, TY) alueella maanpinnan nykyinen korkeusasema vaihtelee välillä +41...+55 maanpinnan viettäessä idästä länteen ja etelään. Korttelin tulevien käyttöpihojen korkeusasemat pyritään optimoimaan nykyisten maanpinnan sekä Vanhan Porvoontien korkeusasemien kanssa niin, että tonttiliittymät eivät edellytä pitkiä luiskia ja ettei alueella tarvittaisi tarpeettoman suuria louhintoja ja täyttöjä. Korttelin eteläosan piha-alue toteutunee noin korkeusasemalle +51...+53 ja pohjoisosa noin korkeusasemalle +53. Pääosin louhintatarve kohdistuu korttelin kalliokohoumiin ja pohjois- ja itäosiin, korttelin eteläosan ja eritoten sen länsireunan maanpinnan tasoa joudutaan korottamaan täytöillä. Korttelin 66207 (TKT) tulevan käyttöpihan korkeusaseman määrittelee tonttiliittymä, joka on toteutettava tulevalta Valkoisenlähteentieltä korttelin lounaisosaan, jonka nykyinen maanpinnan korkeusasema on noin +45. Korttelin 66207 louhintatarve kohdistuu korttelin itäosaan. Pohjavesialueen reunaehdot ja korttelialueiden käyttöpihojen korkeusasemien määrittäminen tonttiliittymien järjestämisen kannalta katuverkon kanssa optimoidusti johtavat siihen, että louhiminen ja maa-ainesten otto korttelialueilla on korttelialueiden nykyiset maanpinnan tasot huomioiden myös määrältään rajoitettua.

Kaavamääräykset edellyttävät, että olevaa/poistettavaa puhdasta pintamaata ja maamassoja sekä kivilouhetta tulee mahdollisuuksien mukaan hyödyntää tontilla ja piha-alueen täytöissä ja kumpareissa. Louhittavat ja siirrettävät maa-ainekset pyritään hyödyntämään korttelialueilla, eikä käyttökelpoisia maa-aineksia tulla viemään alueelta pois. Täyttöihin tullaan niiden lisäksi tarvitsemaan maa-ainesta muualta.

Pohjavesien suojelu on huomioitu asemakaavan määräyksissä. Asemakaavan määräykset edellyttävät, että alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Alueelle ei saa sijoittaa kemikaalivarastoa, jätteidenkäsittelylaitosta tai energiakaivoja. Alueella on kielletty jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi. Nykyisen maanpinnan tason alle ei saa rakentaa kellarikerrosta. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Pohjavesialueen reunaehdot, rajaus ja tarkemmat pohjatutkimukset on otettava suunnittelussa huomioon.

Kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä. Kaivaminen ja louhiminen pohjaveden pinnan alapuolella edellyttää vesilain mukaisen luvan tarpeen selvittämistä vesilain valvontaviranomaiselta, joten myös Maa-aineslaki koskien pohjaveden laadun ja antoisuuden vaarantumisen estämistä tulee huomioiduksi.

Nestemäisiä polttoaineita ja pohjavettä vaarantavia aineita ei saa säilyttää tai varastoida alueella irrallaan. Öljy- ja polttoainesäiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus. Liikennöinti- ja pysäköintialueet, ajoneuvojen huoltopihat sekä muuntamon ja jäteastioiden sijoituspaikat tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Liikennöinti- ja pysäköintialueiden, ajoneuvojen huoltopihojen sekä muuntamon ja jäteastioiden sijoituspaikkojen hulevedet tulee johtaa hiekan- ja öljynerotusjärjestelmien, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta pohjavesialueen ulkopuolelle. Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma, pohjaveden seurantaohjelma sekä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle. Näiden alueiden hulevesien hallintaan tarkoitetut viivytysaltaat ja painanteet yms. on toteutettava pohjaveden suojausrakenteella.

Asemakaavan uusien korttelialueiden mahdollistama rakentaminen poistaa niiltä puuston ja lisää vettä läpäisemättömän pinnan määrää alueella. Metsäpinta-alan väheneminen vähentää haihduntaa ja imeytymistä ja lisää pintavaluntaa. Lisääntynyt pintavalunta aiheuttaa sateiden aikana eroosion kasvua ja virtaamapiikkejä. Eroosion vaikutuksesta vesistöihin päätyvä kiintoainekuormitus todennäköisesti kasvaa. Asemakaava-alueella päästöjä hulevesiin syntyy lähinnä henkilö- ja raskasajoneuvojen liikenteestä. Suurin osa hulevesissä kulkeutuvista haitta-aineista on sitoutuneena kiintoaineeseen (mm. raskasmetallit). Pintavalunnan kasvun aiheuttamia huleveden laatuhaittoja ehkäistään edellyttämällä tonttien hulevesien viivyttämistä sekä kiintoaineen (mm. hiekan- ja öljynerotus) hallintaa ja tarvittaessa suodattamista. Tonttien vettä läpäisemättömien pintojen määrän kasvu estää veden imeytymistä maaperään ja pohjavedeksi, mitä kompensoidaan edellyttämällä puhtaiden hulevesien imeyttämistä. Tonttien hulevesien hallinnassa ja viivyttämisessä tulee säilyttää alueen nykyinen vesitase ja laatu pinta- ja pohjavesissä, kuten mm. asemakaavan määräykset edellyttävät. Puhtaat kattovedet tulee imeyttää tonteilla. Suodatuksella puhdistetut piha-alueiden hulevedet tulee imeyttää tai johtaa viivyttäen hulevesiviemäriin tai avo-ojaan.

Asemakaava-alueen hulevedet ohjautuvat Keravanjoen jokilaaksoon ja lopulta Keravanjokeen. Asemakaavan vaikutukset Keravanjokeen eivät ole merkittäviä.

AFRY Finland Oy on laatinut asemakaavaa varten pohjavesiselvityksen (Rusokallion kaava-alueen pohjavesiselvitys, Vantaa, 28.9.2023) sekä hulevesiselvityksen (Rusokallion kaava-alueen hulevesiselvitys, Vantaa, 16.11.2023)

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavan keskeiset vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta aiheutuvat rakentamisesta (ml. maa-ainesten kaivaminen, louhinta ja täytöt), rakennusten käytöstä ja ylläpidosta sekä liikenteestä kiinteistöille. Kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna ne lisääntyvät. Asemakaavan korttelialueilta poistetaan nykyinen puusto ja siihen sitoutunut hiili, josta kaikkea ei välttämättä saada kiertoon ja osa siitä päätyy ilmakehään.

Asemakaava edellyttää, että rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee suosia pääosin vähähiilistä betonia. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. Koko rakennuksen vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä. Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun uusiutuvan energian avulla. Olevaa/poistettavaa pintamaata, maamassoja ja kivilouhetta tulee mahdollisuuksien mukaan hyödyntää tontilla ja piha-alueen täytöissä ja kumpareissa. Asemakaava vähentää kaavan toteuttamisen päästöjä tavanomaiseen rakentamiseen verrattuna.

Asemakaava velvoittaa toteuttamaan vähintään 50 % autopaikoista latauspistevalmiudella. Velvoite on tiukempi kuin mitä laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä edellyttää. Vaatimus hillitsee liikenteestä aiheutuvien päästöjen kasvua logistiikkakäyttöön muuttuvalla alueella. Liikenteen päästöjen kasvua hillitään myös edellyttämällä laadukkaasta polkupyöräpysäköintiä sekä vaatimuksella järjestää rakennuksesta luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkkien suuntaan.

Asemakaavan korttelialueilla edellytetään vihertehokkuuden tavoitelukujen (T ja TY 0,7; TKT 0,8) saavuttamista, mikä tukee ilmastonmuutokseen sopeutumista. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvillisuuden peittämän ja muun sadevettä läpäisevän pinnan määrää suhteessa tarkasteltavan alueen pinta-alaan. Viherinfrastruktuurilla parannetaan alueen hulevesien hallintaa ja siten vähennetään hulevesitulvariskejä sekä ehkäistään lämpösaarekeilmiötä siinä määrin kuin se logistiikkakiinteistöllä voi olla mahdollista. Vaaditun vihertehokkuuden saavuttamiseen on vaihtoehtoisia toteutustapoja. Keskeisimpiä keinoja ovat vettä läpäisevien piharakenteiden sekä kasvillisuuden käyttö, tarvittaessa myös kasvillisuuskatot. Valtaosa asemakaavan korttelialueiden nykyisestä puustosta joudutaan kaatamaan, joten istutettavan puuston varjostava vaikutus syntyy vähitellen puuston kasvaessa.

Asemakaava mahdollistaa jo rakennetun ja nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvan alueen rakentumisen, mikä on ilmanmuutoksen kannalta parempi vaihtoehto kuin täysin uuden rakennusalueen muodostaminen ja toteuttaminen yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevaan neitseelliseen luonnonympäristöön.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Lento- sekä tieliikenteen melu on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöt on otettu VAT:n mukaisesti huomioon. Ympäristöhäiriöt on otettu VAT:n mukaisesti huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaupunkisuunnittelulautakunnan alainen nimistöryhmä on 13.5.2025 antanut suojaviheralueelle (EV) nimen Rusokallionreuna, Brunabergskanten.

Alueen muu asemakaavoitettu nimistö (Rusokallio, Hakkilankulma) säilyy ennallaan.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Tavoitteena on aloittaa alueen rakentaminen vaiheittain mahdollisimman pian sen jälkeen, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen ja asemakaava on lainvoimainen.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet asemakaavamuutoksen. Se perustuu hakijoiden konsulttina toimineen Arkkitehtiruutu Oy:n viitesuunnitelmaan.

Hakijoiden konsultit:

Jatke Oy:	Mikko Halme, Pia Pesonen
Arkkitehtiruutu Oy:	Riku Aramo
AFRY Finland Oy:	Johanna Pajari, Elina Anttonen
Ramboll Finland Oy:	Riku Kangasniemi, Mikko Jalo, Jani Järvi
A-Insinöörit Oy:	Susanna Hjelm, Timo Huhtala, Muska Mäki
Maanala Oy:	Hannu Takala, Alina Korte

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Kerttu Kurki-Issakainen	aluearkkitehti
	Jukka Köykkä	kaavasuunnittelija
	Kimmo Kangas	suunn.tekn.koordinaattori
	Sari Simonen	suunn.tekn.koordinaattori
	Agon Shala	asemakaava-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Anna-Mari Kangas	yleiskaavasuunnittelija
	Ville Selonen	ympäristösuunnittelija
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	suunnitteluinsinööri (vesihuolto)
	Heidi Hellgren-Suomalainen	liikenteen alueinsinööri
	Taina Toivanen	liikenteen alueinsinööri
Rakennusvalvonta:	Panu Latvala	lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristöinsinööri
	Tommi Wallenius	ympäristötarkastaja
Kiint.hall./asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 19.1.2026

Jukka Köykkä
kaavasuunnittelija

Kerttu Kurki-Issakainen
aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	10.6.2025
Kaavan nimi	661000 Rusokallio 2		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	30.11.2023
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092 Vantaa
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	25,3023	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	22,2392
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	3,0631

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

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

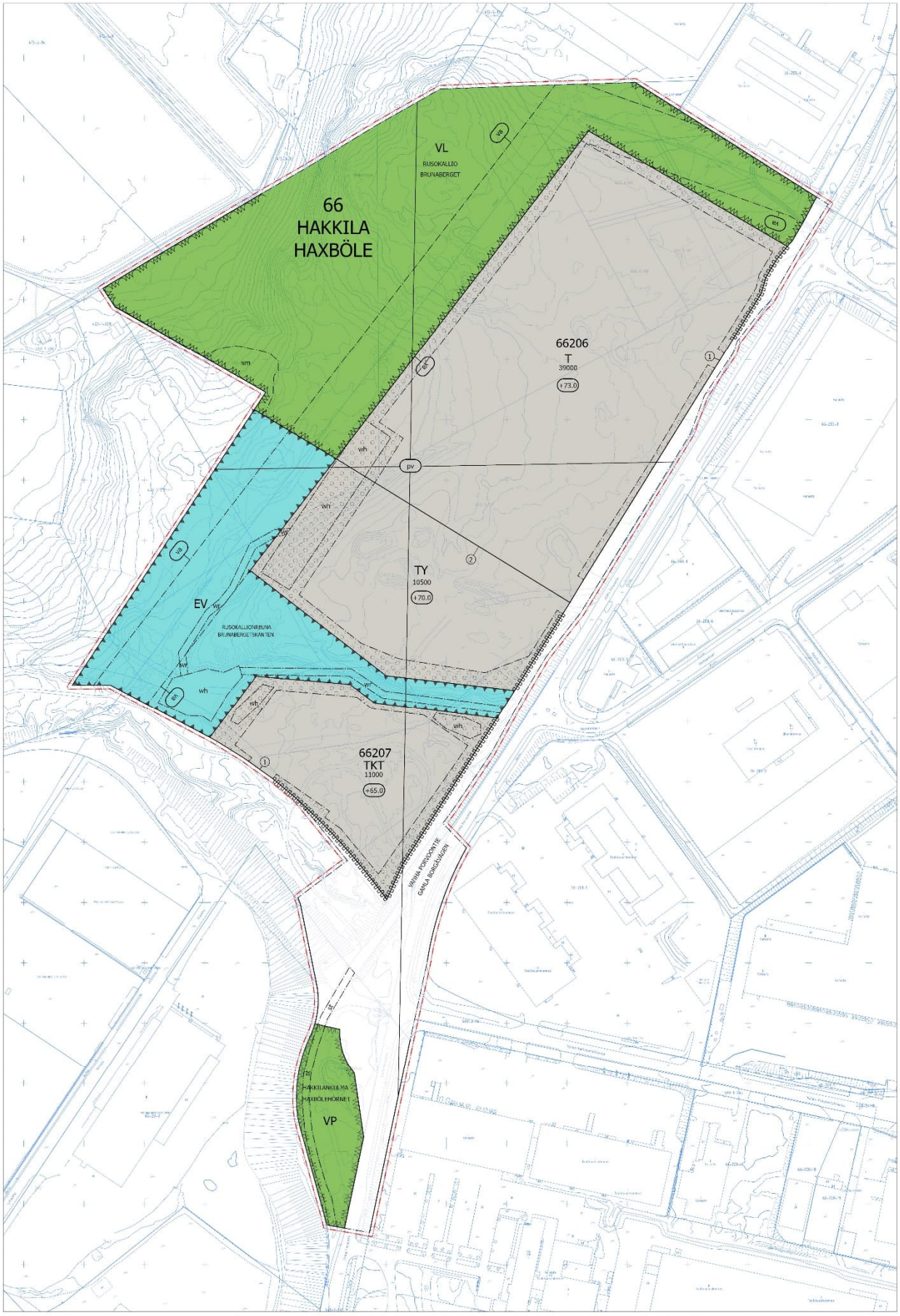
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**25,3023**	**100,00**	**60500**	**0,24**	**22,2392**	**60500**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	12,0469	47,6	60500	0,50	12,0469	60500
V yhteensä	7,5122	29,7	0	0,00	6,4267	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,5528	10,1	0	0,00	0,5752	0
E yhteensä	3,1904	12,6	0	0,00	3,1904	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	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

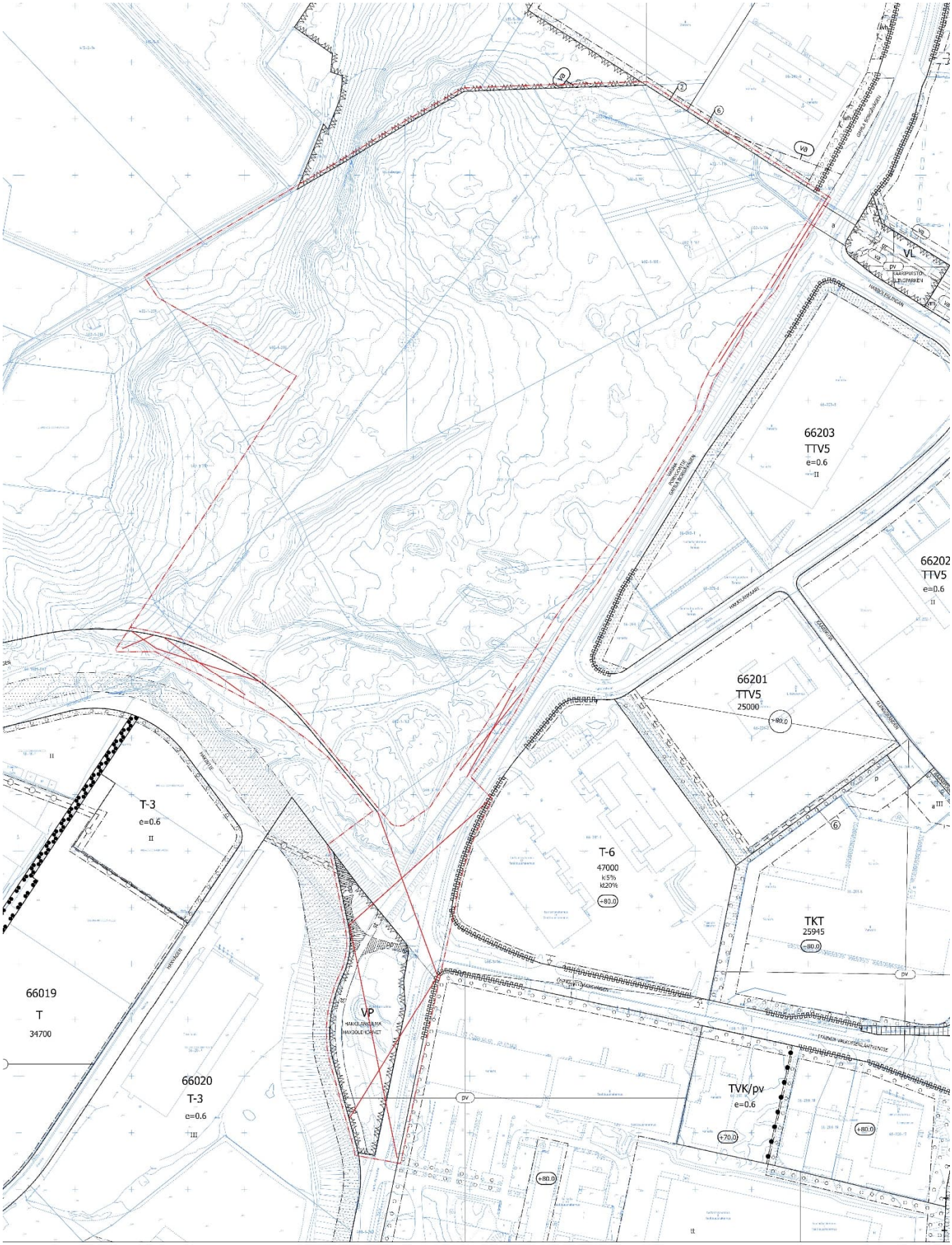
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**25,3023**	**100,00**	**60500**	**0,24**	**22,2392**	**60500**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	12,0469	47,6	60500	0,50	12,0469	60500
T	7,1929	59,7	39000	0,54	7,1929	39000
TY	2,7407	22,8	10500	0,38	2,7407	10500
TKT	2,1133	17,5	11000	0,52	2,1133	11000
V yhteensä	7,5122	29,7	0	0,00	6,4267	0
VP	0,6329	8,4	0	0,00	-0,4526	0
VL	6,8793	91,6	0	0,00	6,8793	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,5528	10,1	0	0,00	0,5752	0
Kadut	2,5528	100,0	0	0,00	0,5752	0
E yhteensä	3,1904	12,6	0	0,00	3,1904	0
EV	3,1904	100,0	0	0,00	3,1904	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki

Metriä
0 25 50 100 150 200



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki

0 50 100 200 300 Meters

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
661000	19.1.2026

Vantaan kaupunki

RUSOKALLIO 2

Kaupunginosa 66, HAKKILA

Vanda stad

BRUNABERGET 2

Stadsdel 66, HAXBÖLE

Asemakaava
Kortteli 66206 ja osa korttelia 66207 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet.

Detaljplan
Kvateret 66206 och del av kvarteret 66207 samt gatu-, rekreations- och specialområdena.

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 66207 sekä katu,- virkistys- ja erityisalueet.

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 66207 samt gatu,- rekreations- och specialområdena.

Tonttijako
Korttelit 66206 ja 66207.

Tomtindelnig
Kvarteren 66206 och 66207.

1:2000

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
T	**Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.** Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto-, toimitila-, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä niiden yhdistelmiä.	**Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.** I kvartersområdet får det byggas industri-, lager-, verksamhets-, reparationsverkstads- och underhållslokaler för bilar samt kombinationer av dessa.
	Alueelle saa rakentaa toimistotiloja yhteensä enintään 25 % kokonaisrakennusoikeudesta.	På området får byggas kontors- och affärslokaler sammanlagt högst 25 % av den totala byggrätten.
	Enintään 0,77 % rakennetusta kerrosalasta saa käyttää pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liike- ja muita siihen verrattavia tiloja varten.	Högst 0,77 % av den byggda våningsytan får användas för affärs- och andra därmed jämförbara lokaler som anknyter till det huvudsakliga användningsändamålet.
	Voimajohtoalue ja kiinteistöjen käyttöoikeuden supistus koskevat 25 metriä leveää johtoaukeaa ja johtoaukean molemmin puolin olevia 10 metriä leveitä reunavyöhykkeitä. Rakennusrajoitusalue ulottuu 12,5 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjan kummallekin puolelle. Johtoaukealla kasvillisuus tulee valita siten, ettei kasvukorkeus ylitä neljää metriä.	Kraftledningsområdet och inskränkningen av fastigheternas nyttjanderätt omfattar en 25 meter bred ledningsgata och 10 meter breda kantzoner på båda sidor om ledningsgatan. Byggnadsbegränsningsområdet ligger på 12,5 meters avstånd om båda sidorna av kraftledningens mittlinje. Växtligheten i ledningsgatan ska väljas så att vegetationen inte överstiger fyra meter.
	Voimajohtoalueelle (va) sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto voimajohdon omistajalta.	Om byggande som förläggs till ett kraftledningsområde (va) ska ett utlåtande om korsande ledningar skaffas från kraftledningsägare.
	Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakentamisluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

661000 *2/6*

TKT	**Teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri-. lager-och kontorsbygnader.**
	Korttelialueelle saa rakentaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimitila-, toimisto-, teollisuus- ja varastorakennuksia, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä niiden yhdistelmiä.	I kvartersområdet får det byggas verksamhets-, kontors-, industri- och lagerbyggnader, reparationsverkstads- och underhållslokaler för bilar som inte orsakar miljöstörningar samt kombinationer av dessa.
	Enintään 3,18 % rakennetusta kerrosalasta saa käyttää pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liike- ja muita siihen verrattavia tiloja varten.	Högst 3,18 % av den byggda våningsytan får användas för affärs- och andra därmed jämförbara lokaler som anknyter till det huvudsakliga användningsändamålet.
	Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,8. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakentamisluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,8. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
TY	**Teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia.**	**Kvartersområde för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art.**
	Korttelialueelle saa rakentaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimitila-, toimisto-, teollisuus- ja varastorakennuksia, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä niiden yhdistelmiä.	I kvartersområdet får det byggas verksamhets-, kontors-, industri- och lagerbyggnader, reparationsverkstads- och underhållslokaler för bilar som inte orsakar miljöstörningar samt kombinationer av dessa.
	Alueelle saa rakentaa toimistotiloja yhteensä enintään 25 % kokonaisrakennusoikeudesta.	På området får byggas kontors- och affärslokaler sammanlagt högst 25 % av den totala byggrätten.
	Enintään 3,33 % rakennetusta kerrosalasta saa käyttää pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liike- ja muita siihen verrattavia tiloja varten.	Högst 3,33 % av den byggda våningsytan får användas för affärs- och andra därmed jämförbara lokaler som anknyter till det huvudsakliga användningsändamålet.
	Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakentamisluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
VP	**Puisto.**	**Park.**
	Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.	I planerna för området ska skyldigheten att utveckla Stora Strandvägen i enlighet med generalplanen beaktas. Om planer för byggande och skötsel av området ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
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.**
66	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HAKK	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
66206	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
VANHA POR	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
39000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
+73.0	**Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.**	**Högsta höjd för byggnadens vattentak.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Katu.	**Gata.**

661000 *3/6*

st

Suojeltava tie.

Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus on säilytettävä. Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto. Tie varataan yleiselle jalankululle ja pyöräilylle.

Väg som skall skyddas.

Vägavsnitt av historisk betydelse, vars nuvarande dragning ska bevaras. I planerna för området ska skyldigheten att utveckla Stora strandvägen i enlighet med generalplanen beaktas. Om planer för byggande och skötsel av området ska museimyndighetens utlåtande inhämtas. Väg reserveras för allmän gång- och cykeltrafik.

pv

Tärkeä pohjavesialue.

Viktigt grundvattensområde.

va

Vaara-alue.

Faroområde.

wh

Hulevesialue.

Dagvattenområde.

wr

Hulevesireitti.

Dagvattenled.

Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.

Del av område där träd och buskar skall planteras.

Viiteviiva osoittaa aluecn, jota merkintä koskcc.

Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

sm

Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös.

Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaaminen on kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Del av område där det finns en fast fornlämning som fridlysts enligt lagen om fornminnen.

Det är förbjudet att gräva i området, täcka över, ändra, ta bort eller på annat sätt röra området. Om planer som gäller området ska ett utlåtande begäras av museimyndigheten.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET:

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA PLANOMRÅDET:

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan yksiköitä.

Dagligvaruaffärer eller centruminriktade specialaffärer får inte placeras i området.

Korttelialueelle tulee varata ajoneuvoliittymän lähelle tila muuntamolle, joka on helposti huollettavissa. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.

I kvartersområdet ska det i närheten av in- och utfarten reserveras utrymme för en transformator som är lätt att underhålla. Transformatorn får byggas utöver den anvisade våningsytan.

Korttelialuetta ei saa käyttää avovarastointiin.

Kvartersområdet får inte användas för öppen lagring.

Moottoriajoneuvojen pesu-, huolto- ja korjaustoiminnot sekä niihin liittyvä kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin.

Funktioner för tvätt, underhåll och reparation av motorfordon samt tillhörande behandling och lagring av kemikalier ska placeras i byggnader.

Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle.

Tekniska utrymmen och maskinrum för ventilation får placeras ovanom yttertaket.

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.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får penetrera höjdbegränsningsytorna för flyghinder på Helsingfors-Vanda flygstation.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Vanhan Porvoontien ja korttelissa 66207 myös Valkoisenlähteentien suunnasta.

Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Gamla Borgåvägen och i kvarter 66207 även från Vitbäcksvägen ska tas i beaktande.

Länteen ja luoteeseen suuntautuvien julkisivujen tulee olla mattapintaisia ja tummia korkeusaseman +55.0 yläpuolella.

Fasader mot väst och nordväst ska ha en matt yta och vara mörka ovanför höjdläget + 55.0.

Korttelialueen valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Keravanjokilaakson maisemaan.

Belysningen i kvartersområdet ska förverkligas och riktas så att byggnader, fasader, reklamanläggningar, konstruktioner o.dyl. inte syns så att de stör landskapet i Kervo ådal.

Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.

Vid placeringen och konstruktionen av reklamanläggningar ska särskild hänsyn till stadsbildaspekter tas.

661000 4/6

Aurinkopaneelit, mainoslaitteet yms. eivät saa aiheuttaa lentoliikennettä vaarantavia heijastuksia ja häikäisyä.

Korttelialue tulee rajata Vanhan Porvoontien ja korttelissa 66207 myös Valkoisenlähteentien puolelta kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.

Korttelialueelle on Vanhan Porvoontien reunaan istutettava korkeiksi kasvavia puita tiheäksi reunavyöhykkeeksi ylläpitämään selänteen maisemarakennetta. Vanhan Porvoontien reunassa olevaa nykyistä puustoa tulee säilyttää mahdollisuuksien mukaan.

Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkkien suuntaan.

YMPÄRISTÖMELU

Korttelialueen toiminnan ja liikenteen aiheuttama melutaso ei saa korttelialueen ulkopuolella asumiskäytössä olevalla tai asumiskäyttöön suunnitellulla alueella (yleiskaavan A ja A/TP) ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 45 dB.

Korttelialueen toiminnan ja liikenteen aiheuttama melutaso ei saa korttelialueella VL-alueen rajalla ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB.

Rakennuslupaan on liitettävä selvitys melusta ja suunnitelma sen torjumisesta.

Meluesteet on maisemoitava istutuksilla.

Toimisto- ja liiketilojen ulkokuoren äänitasoeron ΔLA tieliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 25 dB.

Kokoontumistilojen ulkokuoren äänitasoeron ΔLA tieliikenne- ja lentomelua vastaan on oltava vähintään 28 dB.

Tieliikenteen melutaso toimisto- ja liiketiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 07–22) 45 dB (A).

Tieliikenteen melutaso kokoontumistiloissa ei saa ylittää A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 07–22) 35 dB (A).

AUTO- JA POLKUPYÖRÄPAIKAT

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Liiketilat 1 ap / 60 k-m².

1 pp / 50 k-m2.

Toimistot 1 ap / 50 k-m².

1 pp / 80 k-m².

Tuotantotilat 1 ap / 170 k-m².

1 pp / 400 k-m².

Varastot ja muut 1 ap / 400 k-m².

1 pp / 1200 k-m².

Vähintään 50 % autopaikoista tulee toteuttaa latauspistevalmius.

Polkupyöräpaikat sijoitetaan pääsisäänkäynnin yhteyteen. Polkupyöräpaikoista vähintään 10 % tulee olla säältä suojattuja.

Polkupyöräpaikkojen on oltava runkolukittavia.

Autopaikat tulee jäsentää runkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi.

MAAPERÄ

Maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja maaperä on tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

Solpaneler, reklamanordningar o.dyl. får inte orsaka sådana reflektioner och bländningseffekter som äventyrar flygtrafiken.

Kvartersområdet ska avgränsas mot Gamla Borgåvägen och i kvarter 66207 även mot Vitbäcksvägen med urbana konstruktioner och planteringar som stadsbildsmässigt och arkitektoniskt håller hög klass. Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomterna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.

I kvartersområdet ska i kanten av Gamla Borgåvägen planteras träd som blir högväxta så att de bildar en tät randzon som upprätthåller åsens landskapsstruktur. Det befintliga trädbeståndet i kanten av Gamla Borgåvägen bör bevaras i mån av möjlighet.

Från byggnaden ska en naturlig och säker förbindelse ordnas i kollektivtrafikhållplatsernas riktning.

MILJÖBULLER

I ett område som används eller planeras att användas (A och A/TP i generalplanen) för boende utanför kvartersområdet får bullernivån som orsakas av verksamhet och trafik i kvartersområdet inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån för buller (LAeq) (kl. 7–22) 55 dB eller nattriktvärdet (kl. 22–7) 45 dB.

På VL-områdets gräns i kvartersområdet får bullernivån som orsakas av verksamhet och trafik i kvartersområdet inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån för buller (LAeq) (kl. 7–22) 55 dB eller nattriktvärdet (kl. 22–7) 50 dB.

Till bygglovet ska bifogas en utredning över bullret och en plan för hur det bekämpas.

Bullerskydd ska anpassas till omgivningen med planteringar.

I kontors- och affärslokalers ytterhölje ska ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik- och flygbuller vara minst 25 dB.

I möteslokalers ytterhölje ska ljudnivåskillnaden ΔLA mot vägtrafik- och flygbuller vara minst 28 dB.

Vägtrafikens bullernivå i kontors- och affärslokaler får inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) (kl. 07–22) 45 dB (A).

Vägtrafikens bullernivå i möteslokaler får inte överskrida dagsriktvärdet för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) (kl. 07–22) 35 dB (A).

BIL- OCH CYKELPLATSER

Minimiantalet bil- och cykelplatser:

Affärslokaler 1 bp / 60 m²-vy.

1 cp / 50 m2-vy.

Kontor 1 bp / 50 m²-vy.

1 cp / 80 m²-vy .

Produktionslokaler 1 bp / 170 m²-vy .

1 cp / 400 m²-vy.

Lager och övrigt 1 bp / 400 m²-vy.

1 cp / 1200 m²-vy.

Minst 50 % av parkeringsplatserna ska vara utrustade med en laddpunkt.

Cykelplatser ska placeras vid huvudingången. Av cykelplatserna ska minst 10 % vara väderskyddade.

Cykelställ ska vara ramlåsbara.

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

MARKEN

Markens halt av skadliga ämnen ska kontrolleras och vid behov ska marken saneras innan byggnadsarbeten inleds.

661000

HULE- JA POHJAVEDET

Alueelle ei saa sijoittaa kemikaalivarastoa, jätteidenkäsittelylaitosta tai energiakaivoja. Alueella on kielletty jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi. Nykyisen maanpinnan tason alle ei saa rakentaa kellarikerrosta.

Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää.

Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista.

Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin.

Pohjavesialueen reunaehdot, rajaus ja tarkemmat pohjatutkimukset on otettava suunnittelussa huomioon.

Kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä.

Kaivaminen ja louhiminen pohjaveden pinnan alapuolella edellyttää vesilain mukaisen luvan tarpeen selvittämistä vesilain valvontaviranomaiselta.

Nestemäisiä polttoaineita ja pohjavettä vaarantavia aineita ei saa säilyttää tai varastoida alueella irrallaan. Öljy- ja polttoainesäiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus.

Liikennöinti- ja pysäköintialueet, ajoneuvojen huoltopihat sekä muuntamon ja jäteastioiden sijoituspaikat tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai toteuttaa pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella

Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma, pohjaveden seurantaohjelma sekä suunnitelma sammutusvesien hallinnasta.

Korttelialueen hulevedet tulee viivyttää tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta. Hulevesirakenteiden viivytystilavuuden tulee olla vähintään 1 m³ jokaista 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden. Rakentamislupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Puhtaat kattovedet tulee imeyttää tontilla. Suodatuksella puhdistetut piha-alueen hulevedet tulee imeyttää tai johtaa viivyttäen hulevesiviemäriin tai avo-ojaan.

Liikennöinti- ja pysäköintialueiden, ajoneuvojen huoltopihojen sekä muuntamon ja jäteastioiden sijoituspaikkojen hulevedet tulee johtaa hiekan- ja öljynerotusjärjestelmien, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta pohjavesialueen ulkopuolelle. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle. Näiden alueiden hulevesien hallintaan tarkoitetut viivytysaltaat ja painanteet yms. on toteutettava pohjaveden suojausrakenteella.

Tonteilla sijaitsevia nykyisiä hulevesipainanteita tulee hyödyntää osana hulevesijärjestelmää. Korttelin 66206 lounaisosassa sijaitseva hulevesipainanne (wh) on osa koko korttelin hulevesijärjestelmää.

Hulevesipainanteet on mahdollisuuksien mukaan toteutettava kasvillisuuspintaisina.

DAG- OCH GRUNDVATTEN

Kemikalielager, avfallshanteringsanläggningar eller energibrunnar får inte placeras på området. I området är det förbjudet att professionellt hantera och lagra avfall. En källarvåning får inte byggas under den nuvarande markytans nivå.

Verksamheten som bedrivs på området får inte äventyra grundvattnets kvalitet eller dess mängd.

Byggande, dränering, dagvattenhantering, markgrävning och anläggande av byggnader ska utföras så att de inte orsakar förändringar i grundvattenkvaliteten eller bestående förändringar i grundvattnets höjd eller strömningar. Byggandet får inte ge upphov till skadliga flöden av grundvatten.

Planeringen ska basera sig på redogörelser för markbeskaffenheten och på grundvattenförhållandena.

Grundvattenområdets ramvillkor, avgränsning och noggrannare grundundersökningar ska beaktas i planeringen.Grävning och sprängning ska begränsas endast till den mängd som är nödvändig enligt det som förutsätts av genomförandet av detaljplanen. Tillräcklig planering av grävning och sprängning (indelning av täktverksamheten i faser och organisering) ska säkerställas av kommunens byggnadstillsynsmyndighet innan förberedande åtgärder för byggandet påbörjas i anslutning till anmälan enligt 109 § i bygglagen.

Grävning och sprängning under grundvattenytan förutsätter att behovet av tillstånd enligt vattenlagen utreds hos tillsynsmyndigheten enligt vattenlagen.

Flytande bränslen och ämnen som äventyrar grundvattnet får inte förvaras eller lagras löst i området. Olje- och bränsletankar ska placeras i en skyddsbassäng antingen under ett tak eller inuti byggnaden. Skyddsbassängens volym ska vara större än volymen hos den eldningsolja som lagras.

Trafik- och parkeringsområden, gårdar för fordonsservice, platsen för transformatorstationen och förvaringsplatserna för sopkärl ska beläggas med ett ytmaterial som inte släpper igenom olja eller ska konstrueras med grundvattenskydd.

I samband med bygglovsansökan ska man lägga fram en plan för grundvattenhantering, ett program för grundvattenövervakning samt en plan för släckvattenhantering.

Dagvatten som uppstår i kvartersområdet ska fördröjas på tomten innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. De system som hanteringen av dagvatten förutsätter får vara belägna oavsett tomtindelningen. Dagvattenkonstruktionernas fördröjningsvolym ska vara minst 1 m³ för varje 100 m² yta som inte släpper igenom vatten. För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.

Rent takvatten ska infiltreras på tomten. Gårdsområdets dagvatten som renats genom filtrering ska infiltreras eller fördröjas innan det avleds till dagvattenavloppet eller ett öppet dike.

Dagvatten som uppstår i trafik- och parkeringsområden, på gårdar för fordonsservice samt vid transformatorstationen och förvaringsplatserna för sopkärl ska avledas utanför grundvattenområdet genom sand- och oljeavskiljningssystem, biofilter eller andra motsvarande konstruktioner. Dagvattensystemet ska förses med avstängningsventiler i fall av olyckshändelser. Fördröjningsbassänger och sänkor o.dyl. avsedda för hantering av dagvatten som uppstår i dessa områden ska konstrueras med grundvattenskydd.

De nuvarande dagvattensänkorna på tomten ska utnyttjas som en del av dagvattensystemet. Dagvattensänkan (wh) belägen i sydvästra delen av kvarteret 66206 är en del av dagvattensystemet för hela kvarteret.

Dagvattensänkor ska i mån av möjlighet anläggas med vegetationsyta.

661000 *6/6*

VIHERRAKENTAMINEN

Korttelialueella muodostuvia puhtaita pintamaita tulee hyödyntää korttelialueen viher- ja hulevesirakentamisessa.

Olevaa/poistettavaa puhdasta pintamaata ja maamassoja sekä kivilouhetta tulee mahdollisuuksien mukaan hyödyntää tontilla ja piha-alueen täytöissä ja kumpareissa.

Korttelialueen rakennusten yhteenlasketusta kattopinta-alasta vähintään 15 % tulee rakentaa kasvikattoina. Kasvikattojen kasvillisuus tulee yhteensovittaa mahdollisten aurinkopaneeleiden kanssa. Kasvikaton kasvualustan on oltava vähintään 60 mm.

Tontin rakentamattomilla osilla tulee säilyttää olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan ja tarvittaessa istuttaa uutta puustoa.

Istutettavien alueiden viherrakentamisessa käytetään karuihin olosuhteisiin soveltuvia luonnonkasveja, kuten mäntyjä, varpuja, kunttaa ja niittyjä sekä ketoja. Kasvualustoja ei lannoiteta.

Tontin rakennettavilla osilla olevaa lahopuuta on hyödynnettävä tontin rakentamattomilla osilla.

Tontille rakennettavat luiskaukset tulee maisemoida kerroksellisin istutuksin. Istutuksissa suositellaan osittaista metsitystä, kunttaa tai niittyä sekä myös suurikokoisten puuntaimien käyttöä.

GRÖNBYGGANDE

Ren ytjord som uppstår i kvartersområdet ska utnyttjas i kvartersområdets grön- och dagvattenbyggande.

Befintlig/avlägsnad ren ytmassa och jordmassor och stenbrott bör, i möjligaste mån, utnyttjas på tomten och i fyllningar och kullar på gården.

Minst 15 % av byggnadernas totala takyta i kvartersområdet ska byggas som växttak. Gröntakenas växtlighet ska samordnas med eventuella solpaneler. Gröntak ska ha ett växtunderlag på minst 60 mm.

I fråga om obebyggda tomtdelar ska man bevara det befintliga trädbeståndet i mån av möjlighet och plantera nya träd vid behov.

Vid grönbyggande i områden som ska planteras används vildväxter som lämpar sig för karga förhållanden som tallar, ris, mår och ängar samt fält. Växtunderlagen gödlas inte.

Murket trä på delar av en tomt som ska byggas ska utnyttjas på de obebyggda delarna av tomten.

Slänter som byggs på tomterna ska anpassas till landskapet med planteringar som bildar skikt. I planteringarna rekommenderas partiell beskogning, mår eller äng samt också användning av storleksmässigt stora trädplantor.

HIILINEUTRAALISUUS

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennuksen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee suosia pääosin vähähiilistä betonia. Rakentamislupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. Koko rakennuksen vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun uusiutuvan energian avulla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

KLIMATNEUTRALITET

Byggandet ska vara hållbart ur ett livcykelperspektiv och energieffektivt, möjliggöra produktion av förnybar energi på tomten och visa strävan mot klimatneutralitet. Byggnadens huvudmaterial ska vara hållbara, långlivade och lätta att underhålla samt återvinningsbara. I byggnader med betongstomme ska huvudsakligen koldioxidsnål betong föredras. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras. Hela byggnadens koldioxidsnålhet ska verifieras med en BY-räknare för koldioxidsnålhet eller en motsvarande tredjepartsmetod.

Byggnadernas energiförbrukning ska delvis eller helt täckas med lokalt producerad förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- och kvartersspecifika eller områdesvisa.

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

{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__

Tuloskortti

Päivämäärä 11.6.2025

Osoite ja kaupunginosa Vanha Porvoontie 252, Hakkila

Kaavan numero ja kortteli 661000_Rusokallio 2 / T

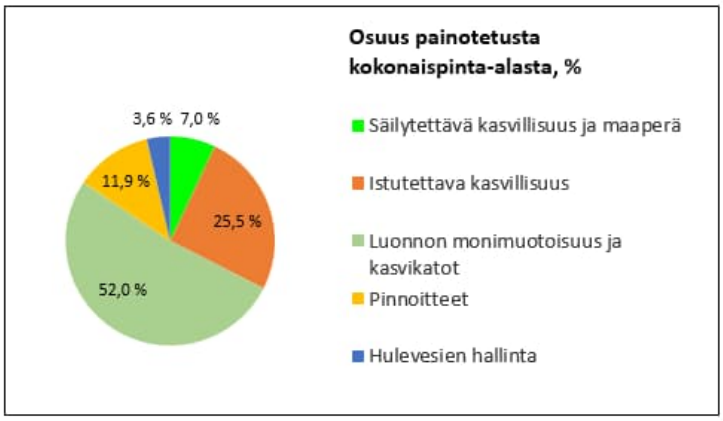
Vihertehokkuuslaskelma

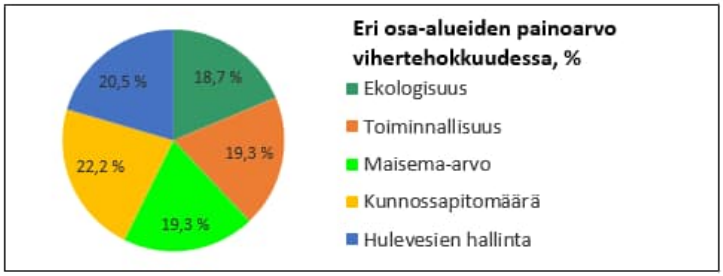
Viher-tehokkuus	0,7
Tavoiteluku	0,7

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	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**12**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
414,8	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m^3	
414,8	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	416,5
Läpäisemättömän pinnan osuus	
35 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 11.6.2025

Osoite ja kaupunginosa Vanha Porvoontie 252, Hakkila
Kaavan numero ja kortteli 661000_Rusokallio 2 / TY

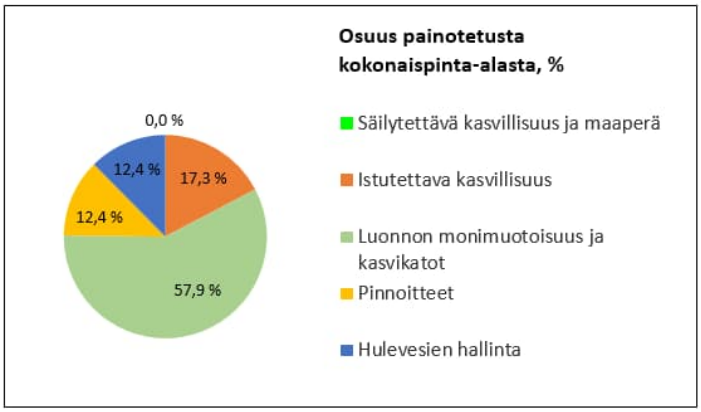
Vihertehokkuuslaskelma

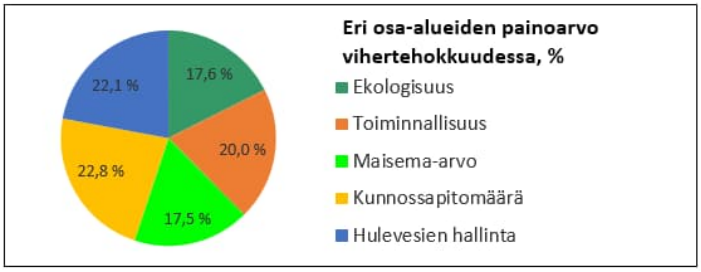
Viher-tehokkuus	1,0
Tavoiteluku	0,7

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	1	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**8**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
135,2	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
135,2	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	929,4
Läpäisemättömän pinnan osuus	
41 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 25.10.2024

Osoite ja kaupunginosa Vanha Porvoontie 252, Hakkila
Kaavan numero ja kortteli 661000_Rusokallio 2 / TKT

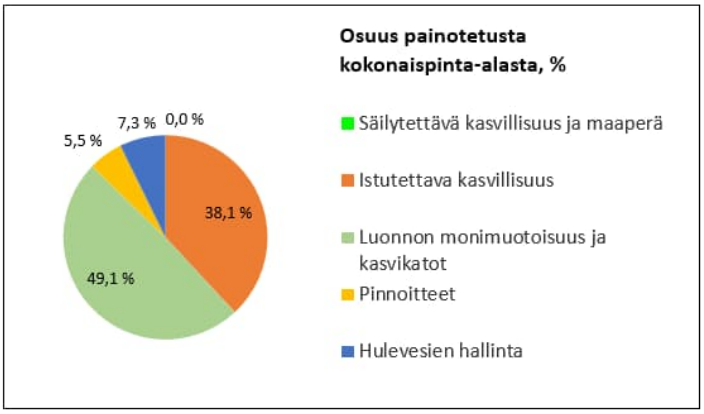
Vihertehokkuuslaskelma

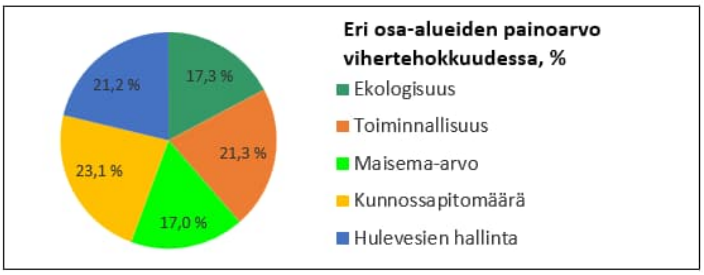
Viher-tehokkuus	0,8
Tavoiteluku	0,8

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	3	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**6**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
105,3	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m^3	
105,3	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	395,4
Läpäisemättömän pinnan osuus	
31 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

(•) KAAVAVAIHE
( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAEHDOTUS 661000
RUSOKALLIO 2
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus KK-I ja JKÖ kala 19.1.2026

Kaupunginhallitus 25.8.2025 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta **661000** / **RUSOKALLIO 2**. Lausuntoja pyydettiin 3 kpl ja saatiin 3 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 9.10.2025 Vantaan kaupunginmuseo	Uusien rakennusten näkymistä on rajoitettu rakennusten enimmäiskorkeuksia, rakennusten väritystä, valaistusta ja tonttien puustoa koskevilla kaavamääräyksillä. Historiallinen Suuri Rantatie on huomioitu suojelumerkinnällä st – suojeltava tie. Sen kaavamääräystä olisi hyvä täsmentää siten, että tiehen kohdistuvissa rakentamis- ja hoitosuunnitelmissa on otettava huomioon ja korostettava tieympäristön kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä. Muinaismuistolailla rauhoitettu kivikautinen asuinpaikka Brunaberget (mj. rek. tunnus 92010066 on merkitty asianmukaisesti asemakaavaan osa-aluemerkinnällä sm - muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös.	Käyttötarkoituksen VP (Puisto) sekä kaavamerkinnän st (Suojeltava tie) kaavamääräyksiä on tarkistettu.
NRO 2, 9.10.2025 Uudenmaan ELY-keskus	Hule- ja pohjavettä koskevaan määräykseen tulee lisätä määräys koskien öljy- ja polttoainesäiliöiden sijoittamista riittävän tilavaan suoja-altaaseen joko katokseen tai rakennukseen siten, ettei pohjavesi pilaannu.	Kaava-alueen hule- ja pohjavesiä koskevia kaavamääräyksiä on tarkistettu.

	Kallion louhiminen pohjaveden pinnan alapuolella edellyttää vesilain mukaisen luvan tarpeen selvittämistä vesilain valvontaviranomaiselta, mikä tulee lisätä kaavamääräyksiin. Huomattavan louhinnan ja maanrakentamisen (ml. esirakentaminen kaavan toteuttamisen nojalla) maa-ainestenoton järjestämisestä tulee antaa riittävät määräykset, alueen tuleva korkeustaso on kuvattava kaavakartassa ja ottotoiminnan toteuttaminen ja sen vaikutukset kuten melu on riittävissä määrin käsiteltävä kaavaselostuksessa. Kaava-aineistossa on todettava ja perusteltava selkeästi, että hankkeesta ei aiheudu maa-aineslain 3 §:n tarkoittamia vaikutuksia. Hulevesisuunnitelman ratkaisuista ei saa aiheutua haitallisia vaikutuksia TEN-T ydinverkkoon kuuluvan valtatien 4 hulevesien hallintaan.	
NRO 3, 2.10.2025 Vantaan Energia Oy	Alueella sijaitsee sähkön maakaapeleita ja kaukolämpöputkia. Niiden siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. 110 kV:n voimajohdon ympäristöön suunniteltavasta rakentamisesta ja toiminnasta on pyydettävä lausunto voimajohdon omistajalta.	-

NRO 1
Vantaan kaupunginmuseo, 9.10.2025

Lausunto:

Museo on lausunut mielipiteensä (Dnro VKM/182/2023) kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 22.12.2023 päivätyssä lausunnossaan. Mielipiteessään museo totesi, että kaava-alue osuu läntiseltä reunaltaan maakunnallisesti merkittävän Hanabölen kylämaisema-alueelle, jolle on annettu määräyksiä myös Vantaan yleiskaavassa olevassa kulttuuriympäristön oikeusvaikutteisessa liitekartassa. Yleiskaavassa määrätään, että alueella tapahtuva rakentaminen tulee sopeuttaa sen maisema- tai kaupunkikuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Museo esitti, että uuden rakentamisen sopeuttamisen arviointia varten tulee asemakaavaselostukseen liittää havainnekuvin varusteltu selvitys siitä, miten uusi rakentaminen näkyy maisema-alueelle.

Kaavahankeen yhteydessä on laadittu korkeuspisteiden avulla näkymätarkastelu, jonka avulla asemakaavan mahdollistaman rakentamisen näkymistä Hanabölen kylään ja Keravanjokilaakson kulttuurimaisemaan voidaan arvioida. Havainnekuvista voidaan päätellä, että uudet rakennukset tulevat näkymään jonkin verran maisemarajassa olevien puiden lomasta. Uusien rakennusten näkymistä on rajoitettu asemakaavamääräyksissä rakennusten enimmäiskorkeuksilla sekä rakennusten väritystä, valaistusta ja tonttien puustoa koskevilla kaavamääräyksillä.

Asemakaava-alueen eteläosassa Hakkilankulman puistossa kulkee osuus historiallisesta Suuri Rantatiestä. Suuri Rantatie on nostettu yleiskaavassa strategiseksi kehittämiskohteeksi ja sille on laadittu seuraava määräys: "Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia."

Asemakaavaselostuksessa yleiskaavan määräys huomioitu suojelumerkinnällä st, johon liittyy määräys: ”Suojeltava tie. Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto. Tie varataan yleiselle jalankululle ja pyöräilylle". Museon näkökulmasta on hyvä, että tie suojellaan, mutta määräyksessä voisi vielä selkeämmin tuoda ilmi, että tulevissa tiehen kohdistuvissa rakentamis- ja hoitosuunnitelmissa on otettava huomioon ja korostettava tieympäristön kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä.

Kaavaselostuksessa voisi mainita, että Vantaan kaupunki on tilannut maisema-arkkitehtitoimisto Maanlumolta ohjeistuksen (Suuri Rantatie - Historialliset vaiheet ja suunnitteluohjeet Vantaalla 2025) siitä, miten Suuren Rantatien ominaisuuksia voi hyödyntää katusuunnittelussa.

Suunnittelualueen lounaisessa reunassa sijaitsee kivikautinen asuinpaikka Brunaberget (mj. rek. tunnus 92010066). Museo vaati kaava-alueelle arkeologista tarkkuusinventointia, jonka yhteydessä tarkastetaan muinaisjäännöksen rajaus. Arkeologinen tarkkuusinventointi suoritettiin keväällä 2024. Tarkkuusinventoinnin yhteydessä todettiin, että muinaisjäännös ei ulotu olevaa rajausta laajemmalle. Kaava-alueelle osuva muinaisjäännöksen osa on asianmukaisesti merkitty asemakaavaan osa-aluemerkinnällä sm - muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös.

Asemakaavaselostuksessa on uuden kaavan tavoitteeksi asetettu Vantaan kulttuuriympäristölinjausten mukaisesti kulttuuriympäristön arvojen ja ominaispiirteiden selvittäminen kaavaprosessin yhteydessä sekä merkittävien kulttuuriympäristökokonaisuuksien säilymisen varmistaminen kaavamerkinnöillä ja -

määräyksillä. Museon näkökulmasta nämä tavoitteet toteutuvat tulevassa asemakaavassa riittävällä laajuudella, kun vielä edellä mainittu Suuren Rantatien kaavamääräys täsmennetään.

Vastine:

Hakkilankulman puiston (VP) kaavamerkintään lisätään kaavamääräys: *”Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.”*.

Suojeltavan tien (st) kaavamerkinnän kaavamääräykseen lisätään määräys Suurta rantatietä koskevasta yleiskaavan kehittämisvelvoitteesta, jolloin merkintää koskeva määräys tarkistetaan muotoon: *”Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus on säilytettävä. Alueen suunnitelmissa on huomioitava yleiskaavan mukainen Suuren rantatien kehittämisvelvoite. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto. Tie varataan yleiselle jalankululle ja pyöräilylle.”*

Tarkistukset:
Hakkilankulman puiston (VP) sekä suojeltavan tien (st) kaavamerkintöjen kaavamääräyksiä on tarkistettu vastineessa esitetyllä tavalla.

NRO 2
Uudenmaan ELY-keskus, 9.10.2025

Lausunto:

Kaava-alue sijaitsee Valkealähteen vedenhankintaa varten tärkeällä pohjavesialueella (1-luokka), suurelta osin myös pohjaveden muodostumisalueella. Etäisyys kaava-alueen reunasta Valkealähteen vedenottamoon on vähimmillään noin 400 metriä. Valkealähteen vedenottamo ei ole tällä hetkellä käytössä mutta toimii varavedenottamona.

Kaavassa on tarkoitus osoittaa pohjavesialueelle erilaisia teollisuuteen liittyviä korttelialueita. Alueen topografia on monimuotoinen ja suurten teollisuusrakennusten rakentaminen vaatii alueella louhintaa ja maamassojen tasaamista. Brunabergetin kallioalue toimii tällä hetkellä pohjaveden virtausta ohjaavana kalliokynnyksenä ja sen louhiminen voi muuttaa merkittävästi alueen virtausolosuhteita. Kallioiden louhiminen ja maamassojen tasoittaminen tuleekin tehdä pohjaveden pinnan yläpuolella. Jos louhintaa ja maamassojen tasaamista suoritetaan pohjaveden pinnan alapuolella, tulee arvioida vesilain mukaisen luvan tarve erikseen. Sopivan alimman louhintatason määrittelyssä auttaa Rusokallion kaava-alueelle laadittu pohjavesiselvitys.

Lähtökohtaisesti uusia teollisuusalueita ei tule kaavoittaa pohjavesialueelle. Jos teollisuusalueita kuitenkin osoitetaan pohjavesialueelle, tulee määräysten olla sellaisia, että niiden avulla voidaan varmistaa, ettei pohjavesialueelle tule toimintoja, jotka voisivat pilata pohjaveden laadun. Hule- ja pohjavettä koskevaan määräykseen tulee lisätä määräys koskien öljy- ja polttoainesäiliöiden sijoittamista. Se voi kuulua esimerkiksi näin*: Öljy- ja polttoainesäiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus. Alueella ei saa irrallaan säilyttää tai varastoida muita nestemäisiä polttoaineita eikä pohjavettä vaarantavia aineita.* Lisäksi määräyksiin on hyvä lisätä, että kallion louhiminen pohjaveden pinnan alapuolella edellyttää vesilain mukaisen luvan tarpeen selvittämistä vesilain valvontaviranomaiselta.

Asemakaavaselostuksessa todetaan, että asemakaavan uusilla korttelialueiden rakentamisen myötä niillä sijaitseva nykyinen puusto poistetaan ja kalliot louhitaan. Rakentamislain (751/2023) voimaantulon 1.1.2025 ja maa-aineslain (555/1981) 4.2 §:n muutoksen myötä maa-ainesten ottaminen lainvoimaisen asemakaavan toteuttamiseen liittyvien rakentamista valmistelevien kaivuu- ja louhintatoimenpiteiden yhteydessä ei edellytä enää maa-aineslupaa, kun maa-ainesta otetaan vain tarkoituksen edellyttämä välttämätön määrä. Asemakaavan aineistosta ei käy ilmi, kuinka paljon louhintaa alueella on tarpeen tehdä.

Mikäli kaavan toteuttaminen vaatii huomattavaa louhintaa ja maanrakentamista, ja mikäli aluetta halutaan esirakentaa kaavan toteuttamisen nojalla, maa-ainestenoton järjestämisestä tulee antaa riittävät määräykset, alueen tuleva korkeustaso on kuvattava kaavakartassa ja ottotoiminnan toteuttaminen ja sen vaikutukset kuten melu on riittävissä määrin käsiteltävä kaavaselostuksessa. Kaava-aineistossa on todettava ja perusteltava selkeästi, että hankkeesta ei aiheudu maa-aineslain 3 §:n tarkoittamia vaikutuksia, mitä voidaan perustella tarvittaessa mm. tehdyillä luontoselvityksillä.

Asiaa koskeva kaavamääräys voi olla esimerkiksi: Alueella saa suorittaa maa-ainestenottoa ja louhintaa kaavan esirakentamisvaiheessa. Esirakentamiseen liittyvän maa-ainestenoton tulee rajoittua vain tarkoituksen edellyttämään välttämättömään määrään. Esirakentamisen louhinnan ja pintamaiden kaivun riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä.

Asemakaavan liikennevaikutukset on arvioitu osana kaavaselostusta. Hulevesisuunnitelmaa myöhemmin hyväksyttäessä on varmistuttava sen soveltuvuudesta alueen yleiseen vesihuolto-, viemäri- ja

hulevesijärjestelmään. Hulevesisuunnitelman ratkaisuista ei saa aiheutua haitallisia vaikutuksia suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevan, TEN-T ydinverkkoon kuuluvan valtatien 4 hulevesien hallintaan.

Vastine:

Pohjaveden pinta on asemakaava-alueen pohjoisosan kalliokohouman itäreunassa noin korkeusasemalla +52 ja lounaisosassa noin korkeusasemalla +44,5 ja pohjaveden pinnan korkeus laskee idästä länteen päin. Pohjavesien pinnan korkeus vaihtelee alueella merkittävästi ja on kalliokohouman alueella lähellä maanpintaa, mikä viittaa siihen, että alueella saattaisi olla orsivesiä.

Asemakaavoitettavan korttelin 66206 (T, TY) alueella maanpinnan nykyinen korkeusasema vaihtelee välillä +41...+55 maanpinnan viettäessä idästä länteen ja etelään. Korttelin tulevien käyttöpihojen korkeusasemat pyritään optimoimaan nykyisten maanpinnan sekä Vanhan Porvoontien korkeusasemien kanssa niin, että tonttiliittymät eivät edellytä pitkiä luiskia ja ettei alueella tarvittaisi tarpeettoman suuria louhintoja ja täyttöjä. Korttelin eteläosan piha-alue toteutunee noin korkeusasemalle +51…+53 ja pohjoisosa noin korkeusasemalle +53. Louhintatarve kohdistuu korttelin pohjois- ja itäosiin, korttelin eteläosa ja eritoten sen länsireuna edellyttävät täyttöjä.

Korttelin 66207 (TKT) tulevan käyttöpihan korkeusaseman määrittelee tonttiliittymä, joka on toteutettava tulevalta Valkoisenlähteentieltä korttelin lounaisosaan, jonka nykyinen maanpinnan korkeusasema on noin +45. Korttelin 66207 louhintatarve kohdistuu korttelin itäosaan.

Pohjavesialueen reunaehdot ja korttelialueiden käyttöpihojen korkeusasemien määrittäminen tonttiliittymien järjestämisen kannalta katuverkon kanssa optimoidusti johtavat siihen, että louhiminen ja maa-ainesten otto korttelialueilla on korttelialueiden nykyiset maanpinnan tasot huomioiden myös määrältään rajoitettua. Louhittavat ja siirrettävät maa-ainekset pyritään hyödyntämään korttelialueilla, eikä käyttökelpoisia maa-aineksia tulla viemään alueelta pois. Täyttöihin tullaan niiden lisäksi tarvitsemaan maa-ainesta muualta. Asemakaava-alueen tuleva tontinkäyttö ei ole vielä niin tarkasti tiedossa ja suunniteltu, että korttelialueiden maanpinnan tulevat korkeustasot olisi alueen pohjavesiolosuhteiden tietojen suurpiirteisyys huomioiden tarkoituksenmukaista määrätä asemakaavassa/asemakaavakartalla. Alueen tarkempi jatkosuunnittelu edellyttää maaperä- ja pohjavesiolosuhteiden tarkempaa selvittämistä.

Koko kaava-aluetta koskeviin hule- ja pohjavesien kaavamääräyksiin lisätään kaavamääräykset, joilla mm. rajoitetaan kaivaminen ja louhiminen vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään ja edellytetään, että suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin:

- *Nestemäisiä polttoaineita ja pohjavettä vaarantavia aineita ei saa säilyttää tai varastoida alueella irrallaan. Öljy- ja polttoainesäiliöt tulee sijoittaa suoja-altaaseen joko katoksen alle tai rakennuksen sisätiloihin. Suoja-altaan tilavuuden tulee olla suurempi kuin varastoitavan lämmitysöljyn tilavuus.*
- *Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin.*
- *Pohjavesialueen reunaehdot, rajaus ja tarkemmat pohjatutkimukset on otettava suunnittelussa huomioon.*
- *Kaivamisen ja louhinnan tulee rajoittua vain asemakaavan toteuttamisen edellyttämään välttämättömään määrään. Kaivamisen ja louhinnan riittävä suunnitelmallisuus (ottamisen vaiheistus ja järjestäminen) on varmistettava kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta ennen rakentamista valmistelevan toimenpiteen aloittamista rakentamislain 109 §:n mukaisen ilmoituksen yhteydessä.*
- *Kaivaminen ja louhiminen pohjaveden pinnan alapuolella edellyttää vesilain mukaisen luvan tarpeen selvittämistä vesilain valvontaviranomaiselta.*

Kaavaselostukseen lisätään tekstiä maa-ainesten kaivamiseen ja louhimiseen sekä niiden aiheuttamiin vaikutuksiin, kuten esimerkiksi melu, liittyen.

Asemakaava-alueen hulevesiä ei johdeta asemakaava-alueen itäpuolelle, joka on maanpinnan tasoltaan asemakaava-aluetta korkeammalla, eikä niistä aiheudu haitallisia vaikutuksia valtatien 4 hulevesien hallintaan.

Tarkistukset:
Koko kaava-aluetta koskevia hule- ja pohjavesien kaavamääräyksiä on tarkistettu vastineessa esitetyllä tavalla.

NRO 3
Vantaan Energia Oy, 2.10.2025

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suur-, keski- ja pienjännitekaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1–3 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosalueelle tulee osoittaa ja huomioida sähköverkon tarvitsema tilavaraukset jakelumuuntamoille. Tarve on huomioitu esitetyissä kaavamääräyksissä nykyisellään riittävällä tasolla.

Asemakaavan muutosalue rajautuu osin Vantaan Energia Sähköverkot Oy 110 kV voimajohtoon. Asemakaavan alueelle suunnitellessa rakentamista tai muuta toimintaa voimajohdon ympäristöön on asiasta pyydettävä lausunto voimajohdon omistajalta.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Alue on liitettävissä kaukolämpöön. Kaukolämpöputkien ajantasainen sijainti löytyy Vantaan kaupungin yhdistelmäjohtokartalta. 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:

Sähkön 110 kV:n voimajohtoalue on osoitettu kaavassa vaara-alueeksi (va). Se sijoittuu pientä poikkeusta lukuun ottamatta suojaviheralueelle (EV) sekä lähivirkistysalueelle (VL), joilla kasvaa metsää ja kasvillisuutta ja joille ei rakenneta rakennuksia yms. Korttelin 66206 T-korttelialueen pohjoiskulman osuutta vaara-alueesta (va) koskee kaavamääräys *”Voimajohtoalueelle (va) sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto voimajohdon omistajalta.”*.

Maanalaiset sähkökaapelit ja kaukolämpöputket sijaitsevat katualueilla. Mikäli niitä joudutaan katujen rakentamisessa yms. toimenpiteissä siirtämään, niiden osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Tarkistukset:
-

15 **Oikaisuvaatimus poikkeamislupapäätökseen 24.10.2025, § 779, LP-092-2024-05199 / Kairakuja 11 / SP**

VD/7854/10.03.00.01/2025
SP/MJÄ/VIK

Esitetään hylättäväksi asemakaavapäällikön poikkeamispäätöksestä tehty oikaisuvaatimus. Poikkeamislupaa on haettu omakotitalon rakentamiseksi osoitteessa Kairakuja 11 kaupunginosassa 13, Vapaala. Rakennuksen koko enintään 150 k-m².
Oikaisuvaatimuksessa vaaditaan, ettei poikkeamista myönnetä päätöksenmukaisena esitettyjen perusteiden pohjalta, eikä rakentamista kahteen kerrokseen tule hyväksyä.

Poikkeaminen kohdistuu voimassa olevan asemakaavan 130200 (SM 16.5.1980) mukaiseen asuntorakennusten korttelialueeseen (A26), jonka mukaisesti tonttitehokkuus e=0.20 ja rakentamiseen saa käyttää enintään 15 % tontin pinta-alasta. Suurin sallittu kerrosluku on kaksi (II).

Hakija on kuullut naapurit. Yksi naapureista jätti muistutuksen. Muistutuksessa todetaan, että kaksikerroksinen talo toisi liikaa rakennusmassaa pienelle alueelle, pimentää naapurin tonttia ja heikentää yleistä viihtyvyyttä. Lisäksi suuri, korkea rakennus mäen korkeimmalla kohdalla on maisemallisesti hankala ja vaikutus asuntojen arvoon olisi negatiivinen.

Asemakaavapäällikkö teki 24.10.2025 myönteisen poikkeamispäätöksen. Poikkeamisella mahdollistetaan 150 k-m² suuruisen kaksikerroksisen omakotitalon rakentaminen.

Poikkeamispäätös on annettu ehdolla, että tontin vihertehokkuusvaatimus 1,2 toteutuu ja tontin itäosan mänty säilytetään.

Päätöstä on perusteltu sillä, että rakennusoikeuden ylitys on Vapaalan pientaloalueen suunnitteluperiaatteiden mukainen (014300, Kaupunkisuunnittelulautakunta 2.10.2017). Päätöksen ehtona oleva vihertehokkuusvaatimus lisää tontin vehreyttä olevaan tilanteeseen verrattuna. Poikkeamisille on esitetty tontin käyttöön liittyvät perustellut syyt, ja esitetyt ratkaisut eivät ole ristiriidassa kaavoituksen tavoitteiden kanssa. Poikkeamisista ei aiheudu ympäristön kannalta merkittäviä haitallisia vaikutuksia voimassa olevan asemakaavan mukaiseen toteutukseen verrattuna eikä johda tavanomaisesta pientalorakentamisesta poikkeaviin ympäristövaikutuksiin. Poikkeamisen erityisenä syynä on tontin tarkoituksenmukainen rakentaminen. Tontin muut kolme asuinrakennusta talousrakennuksineen on toteutettu vuonna 2021 myönnetyllä poikkeamispäätöksellä (§1262, 15.10.2021), jossa tonttitehokkuutta nostettiin arvoon e=0.25, mikä tarkoitti 122 k-m² lisäystä asemakaavan mukaiseen rakennusoikeuteen nähden. Rakennusoikeudeksi tuli 612 k-m². Toteutettujen rakennusten rakennusluvissa on myönnetty ulkoseinien paksuuksista johtuvaa kerrosalaa ja teknisiä tiloja yhteensä 30 k-m².

Asunto Oy Kanervatie 9 on jättänyt oikaisuvaatimuksen 25.11.2025.

Oikaisuvaatimuksen tekijä esittää, ettei poikkeamispäätöstä myönnetä päätöksen mukaisena esitettyjen perusteiden pohjalta, eikä rakentamista kahteen kerrokseen tule hyväksyä. oikaisuvaatimuksessa todetaan, että ersä mahdollinen ratkaisumalli voisi olla kaavan mukainen rakentaminen 0,20 tehokkuudella yhteen/1,5 tasoon ja lisäksi värityksenä jokin mustaa paremmin paikkaan sopiva väri.

Oikaisuvaatimuksen perusteena on esitetty seuraavia seikkoja:

- poikkeamisen kohteena oleva tontti sijaitsee Vapaalan korkeimmalla kohdalla, kallion päällä ja massiivinen kaksikerroksinen talo muuttaisi oleellisesti paitsi katunäkymää myös maisemaa yleisemminkin,
- poikkeamispäätökset, jotka on perusteltu Vapaalan pientaloalueen suunnitteluperiaatteiden noudattamisella, ovat johtaneet sekavaan tonttien pilkkomiseen pieniksi tonteiksi, jolloin isojen talojen rakentaminen tonteille voimassaolevan kaavan mukaisesti luonnollisesti vaikeutuu. Liian tiiviin rakentamisen estäminen on voimassaolevan kaavan tarkoitus,
- päätöksessä mainittu asemakaavan kahteen kerrokseen rakentamisen salliminen ja siihen ohjaaminen ei pidä täysin paikkaansa, koska ajautuminen korkeaan rakentamiseen johtuu liian pieniksi pilkotuista tonteista eikä kaavan mukaisessa rakentamisessa ole ollut tällaisia ongelmia eikä Kairakujalla ole Kairakuja 11:ta lukuun ottamatta muita 2-kerroksisia taloja,
- aikaisemmin myönnettyjen poikkeamislupien käyttäminen perusteena uusille luville on huono perustelu, koska poikkeamisessa on huomioitava kohteena olevien tonttien ominaispiirteet sekä vaikutukset ympäristölle ja naapureille; jokainen tontti on erilainen ja poikkeamistarve on arvioitava tapauskohtaisesti ja vahvoin perustein,
- koska asemakaavoituksen yhtenä tarkoituksena on ohjata rakentamista kaikille asukkaille viihtyisän asuinympäristön toteuttamiseksi, jolloin on otettava huomioon myös kohteena olevan rakennuksen paikka, vaikutukset katualueen ilmeeseen, mahdolliset haitat naapureille a rakennuksen yleinen sopivuus ympäristöönsä ja tämän hakemuksen rakennus ei sovi kyseiseen paikkaan, viherrakentamisvaatimus ei häivytä massiivista rakennusta ja tontilla on jäljellä enää yksi mänty,
- Helsingin hallinto-oikeudessa on annettu useita päätöksiä, joissa vastaavat rakennusoikeuden huomattavat lisäämiset asemakaavaprosessista poikkeavalla tavalla on kielletty, hakemuksen rakennusoikeus on huomattava ja kohdistuu pieneen tonttiin,
- oikaisuvaatimuksen tekijän näkemyksiä ja aiheutuvaa haittaa ei ole päätöksessä huomioitu ollenkaan, vaan näkökulma on hakijan ja Vantaan kaupungin näkemyksiä myötäilevä. Poikkeamispäätöksen erityisenä perusteena mainittu tontin tarkoituksenmukainen rakentaminen tarkoittaa, ettei asemakaavan mukainen rakentaminen ole tarkoituksenmukaista. Asukkaiden tasa-arvoisen kohtelun pitäisi ulottua myös naapureihin.
- paikkaansa liian suuri ja ympäristöön sopimaton rakennus vaikuttaa myös negatiivisesti oikaisuvaatimuksen tekijän asuntojen arvoon; suunniteltu 2-kerroksinen rakennus sijaitsisi Vapaalan korkeimmalla kohdalla, jolloin se hallitsisi naapuruston maisemaa ja katukuvaa vahvasti.

Asemakaavoitus toteaa oikaisuvaatimuksen johdosta seuraavaa:

Alueidenkäyttölain (AKL) 171 §:n mukaan kunta voi erityisestä syystä myöntää poikkeuksen laissa säädetyistä tai sen nojalla annetuista rakentamista koskevista säännöksistä, määräyksistä, kielloista ja muista rajoituksista. Poikkeamista ei kuitenkaan saa myöntää, jos se: 1) aiheuttaa haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle; 2) vaikeuttaa luonnonsuojelun tavoitteiden saavuttamista; 3) vaikeuttaa rakennetun ympäristön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista; tai 4) johtaa vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen tai muutoin aiheuttaa merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

- AKL 171 § ei ole esteenä poikkeamisluvalle, koska se perustuu Vapaalan pientaloalueen täydennysrakentamisselvitykseen ja suunnitteluperiaatteisiin 014300, jotka on hyväksytty

kaupunginhallituksessa 11.12.2017 ja jossa täydennysrakentaminen on tutkittu koko Vapaalan pientaloalueella eivätkä lainkohdat 1-4 ole muutenkaan esteenä poikkeamiselle.

Oikaisuvaatimuksessa on esitetty asioita, joita hakemuksessa tai päätöksessä ei ole eikä niistä ole asemakaavassa määrätty, jolloin niistä ei ole voitu myöntää poikkeamistakaan. Tämä koskee rakennuksen väritystä ja kattomuotoa. Rakennus ei myöskään sijoitu Vapaalan korkeimmalle kohdalle, joka on osoitteessa Naulakuja 3.

Tonttien jakaminen ei liity vain Vapaalan pientaloalueen täydennysrakentamisselvitykseen ja suunnitteluperiaatteisiin, koska tontteja on jaettu pienemmiksi aiemminkin ja muuallakin kaupungissa. 600 neliömetrin määräosa ei ole erityisen pieni. Vapaalassa on pienempiäkin tontteja, esimerkiksi Ruuvikuja 8b, 430 m². Kairakujalla on useita 1,5–2-kerroksisia rakennuksia, muun muassa oikaisuvaatimuksen tekijän tonteilla. Vapaalan pientaloalueella yleisin suurin sallittu kerrosluku on kaksi.

Poikkeamisen edellytykset tutkitaan tapauskohtaisesti. Poikkeamispäätös on tontille jo aiemmin annetun poikkeamispäätöksen mukainen. Tontin omistus oli jo jaettu neljään osaan, mutta rakentaminen on viivästynyt, jolloin edellinen poikkeamispäätöksen voimassaolo on ehtinyt päättyä. Kokonaisuuden viimeisen rakennuksen jääminen rakentamatta jättäisi tämän kokonaisuuden toteutumisen keskeneräiseksi ja kohtelisi tontin eri maanomistajia epäyhdenvertaisesti, mikä ei toteuta hallinnollista yhdenvertaisuusperiaatetta.

Poikkeamisella mahdollistettava rakentaminen on sijaintinsa ja korkeutensa puolesta asemakaavan mukaista, joten siinä ei poiketa rakennusalasta eikä kerrosluvusta.

Oikaisuvaatimuksessa ei ole esitetty mitään sellaista perustetta, minkä vuoksi päätöksen mukaista ratkaisua tulisi muuttaa. Näin ollen kaupunkisuunnittelujohtaja esittää, että oikaisuvaatimus tulisi edellä mainituilla perusteilla hylätä.

AKL 142 §:n mukaisesti päätös annetaan julkipanon jälkeen.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) esittelyosassa mainituilla perusteilla hylätä Asunto Oy Kanervatie 9 tekemä oikaisuvaatimus asemakaavapäällikön poikkeamispäätöksestä 24.10.2025, § 779,
b) tarkastaa pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa, ja
c) antaa päätös julkipanon jälkeen.

Liitteet:
- poikkeamispäätös 24.10.2025 § 779 liitteineen (asemapiirros, naapurin muistutus)
- oikaisuvaatimus
- ote ajantasa-asemakaavasta kaavamääräyksineen

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 6. Valitus poikkeamispäätökseen ja suunnittelutarveratkaisua koskevassa asiassa

Lisätiedot:
asemakaavapäällikkö Marjaana Yläjääski, puh. 040-591 3878
kaavoitusinsinööri Mikko Järvi, puh. 050-302 9416
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Lupatunnus	LP-092-2024-05199
Kiinteistötunnus	92-13-18-12
Kiinteistön osoite	Kairakuja 11 A
Hakija	[redacted]

Toimenpide

Enintään 150 k-m² suuruisen omakotitalon rakentaminen.

Poikkeamiset

Haettu toimenpide on vastoin voimassa olevaa asemakaavaa (nro 130200) ja siten vastoin alueidenkäyttölain (AKL) 58 §:n 1 momenttia.

Haettu toimenpide poikkeaa asemakaavasta seuraavasti:

- Asemakaavan mukainen rakennusoikeus e=0,20 (490 k-m²) ylitetään 158 k-m²:lla (32 %),
- Asemakaavan mukaan rakentamiseen saa käyttää 15 % tontin pinta-alasta. Rakennusten peittoala katoksineen on noin 23 %.

Naapurien kuuleminen

Yksi naapuri on muistuttanut hakemuksesta. Muistutuksessa todetaan, että kaksikerroksinen talo toisi liikaa rakennusmassaa pienelle alueelle, pimentää naapurin tonttia ja heikentää yleistä viihtyvyyttä. Lisäksi suuri, korkea rakennus mäen korkeimmalla kohdalla on maisemallisesti hankala ja vaikutus asuntojen arvoon olisi negatiivinen.

Muistutus on päätöksen liitteenä.

Hakijan laatimassa vastineessa muistutukseen todetaan, että asemakaava sallii rakentamisen kahteen kerrokseen ja myös ohjaa rakentamista kahteen kerrokseen (asemakaavamääräys, jonka mukaan rakentamiseen saa käyttää enintään 15 % tontin pinta-alasta).

Suuri osa alueen asuinrakennuksista on kaksikerroksisia ja sen on ollut myös asemakaavan tavoite.
Ilman rakennusoikeuden nostoa aiemman päätöksen mukaisesti, jonka mukaisesti tontti on muilta osiltaan toteutunut, tyhjälle tontin osalle ei saa asuinrakennusta vaan talousrakennuksen, mikä ei olisi tontin tarkoituksenmukaista käyttöä ja vaikuttaisi kaupunkikuvaa heikentävästi. Tontin osalla, jolle rakentamista poikkeamisella tavoitellaan, on aiemmin ollut ja sittemmin purettu paritalo, joten sillä ei ole muutamaa puuta lukuunottamatta luonnontilaista maastoa.

Lähtökohtatiedot

Asemakaava
Kortteli on asemakaavan 130200 (SM 16.5.1980) mukaista asuntorakennusten korttelialuetta A26, jonka mukaan tontille saa rakentaa yhden asunnon tontin 400 m² kohti ja rakentamiseen saa käyttää enintään 15 % tontin pinta-alasta.
Tonttitehokkuusluku e=0.20 ja suurin sallittu kerrosluku II.

Nykytilanne
Tontille on rakennettu kolme omakotitaloa sekä kaksi talousrakennusta poikkeamispäätöksen LP-092-2021-05153 mukaisesti tonttitehokkuudella e=0.25. Poikkeamisen aikaisen suunnitelman mukaisen kokonaisuuden neljäs omakotitalo on jäänyt toteuttamatta poikkeamispäätöksen voimassaoloaikana.
Toteutettujen rakennusten kerrosala on yhteensä 468 k-m². Lisäksi rakennuksissa on ulkoseinien paksuuksista johtuvaa kerrosalaa ja teknisiä tiloja yhteensä 30 k-m². Näitä kerrosaloja ei ole kirjattu rakennuslupapäätöksiin vähäisinä poikkeuksina.

Hakijan perusteluita poikkeamiselle
Täydennysrakentamisella saadaan lisättyä alueen asuntojen määrää, mikä on Vapaalan täydennysrakentamisen tavoitteena. Tontille tulevat talot tarjoavat asumismahdollisuuksia eri kokoisille perheille ja eri ikäisille perheille. Tontin asuntojen määrän kasvaessa tontin vehreys säilytetään uusimalla kasvillisuutta mutta kuitenkin säilyttäen Vapaalan vehreä yleisilme. Tontin isot männyt ja kuuset pyritään säilyttämään.

Uusi kasvillisuus pyritään valitsemaan tontille huomioiden Vapaalan yleisilme ja kaupunginosan ikä.
Täydennysrakentamisella saadaan tontin toimivuutta paremmaksi, kun koko tontti saadaan käyttöön. Suurin osa rakennuksista on kaksikerroksisia, jotta pihan toiminnoille ja luonnonelementeille jää tarpeeksi tilaa. Näkymä Kairakujalle säilyy rauhallisena ja harmonisena, autopaikkojen asemoiduttua suureksi osaksi tontin takaosaa. Rakennukset ja muut rakennelmat kuten aidat sovitetaan sopimaan kaupunkikuvaan. Rakennusten yhtenäinen ilme (esim. kattokulmat ja kattomateriaalit) ja rakennusten sopiminen ympäröivään alueeseen on rakentamisen tavoite.
Vapaalan alueella ja läheisillä tonteilla on myös tehty paljon tehokkuusluvun nostoja sekä peittoalan korotuksia vastaavansuuruisiin korotuksiin.
Jatkoajan /uuden hakemuksen perusteet määräosa A:n osalta:
Muut määräosat (B, C ja D) ovat rakentaneet haetulla korotetulla rakennusoikeudella ja peittoalalla (lupatunnus: LP-092-2021-05153), joten jotta kaikki määräosat ovat tasa-arvoisessa ja yhdenveroisessa asemassa, korotuksen lisäaika/uusi lupa on perusteltu.
Hakemuksella on asemakuvaluonnos jäljellä olevasta rakennuspaikasta.

Valmistelija Kaavoitusinsinööri Mikko Järvi
Päättäjä Asemakaavapäällikkö Marjaana Yläjääski
Vantaa Asemakaavoitus

Päätös Ehdollinen

Asemakaavapäällikkö päätti hyväksyä poikkeamishakemuksen seuraavalla ehdoilla:

- Rakentamislupaa haettaessa esitetään vihertehokkuuslaskelma, jolla osoitetaan, että vihertehokkuus Vantaan iWater -laskurilla laskettuna on vähintään 1,2,
- tontin itäosan mänty tulee säilyttää.

Päätöksen perustelut

Rakennusoikeuden ylitys on Vapaalan pientaloalueen suunnitteluperiaatteiden mukainen (014300, Kaupunkisuunnittelulautakunta 2.10.2017). Päätöksen ehtona oleva vihertehokkuusvaatimus lisää tontin vehreyttä olevaan tilanteeseen verrattuna. Poikkeamisille on esitetty tontin käyttöön liittyvät perustellut syyt, ja esitetyt ratkaisut eivät ole ristiriidassa kaavoituksen tavoitteiden kanssa. Poikkeamisista ei aiheudu ympäristön kannalta merkittäviä haitallisia vaikutuksia voimassa olevan asemakaavan mukaiseen toteutukseen verrattuna eikä johda tavanomaisesta pientalorakentamisesta poikkeaviin ympäristövaikutuksiin.

Poikkeamisen erityisenä syynä on tontin tarkoituksenmukainen rakentaminen.

Poikkeaminen ei aiheuta haittaa kaavoitukselle, kaavan toteuttamiselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle, ei vaikeuta luonnonsuojelun tavoitteiden saavuttamista, ei vaikeuta rakennetun ympäristön suojelemista koskevien tavoitteiden saavuttamista eikä johda vaikutuksiltaan merkittävään rakentamiseen tai muutoin aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

Sovelletut oikeusohjeet Alueidenkäyttölaki 58 §, Rakentamislaki 57 §, 64 §, 70 §, 178 § ja 187 §
Päätöspäivämäärä 24.10.2025
Päätöksen kuulutuspäivä 27.10.2025
Muutosta haettava viimeistään 3.12.2025
Päätöksen voimassaolo Tämä päätös on voimassa 25.10.2027 saakka. Mikäli hanke vaatii rakentamisluvan, on lupa haettava tämän päätöksen voimassaoloaikana.

Jatkotoimenpiteet Poikkeamispäätöksen voimassaoloaika on kaksi vuotta päätöksen antopäivästä. Rakentamislupahakemukseen on liitettävä tämä päätös.

Lunastus Päätös 900 euroa.

Liitteet
Asemapiirros 1 kpl
Naapurin kuuleminen 1 kpl

Tiedoksi Uudenmaan ELY-keskus
Muistuttaja

Muutoksenhakuohje

OIKAISUVAATIMUSOHJEET

Tähän päätökseen tyytymätön asianosainen voi tehdä asiasta kirjallisen oikaisuvaatimuksen.

Muutoksenhakuoikeus

Oikeus oikaisuvaatimuksen tekemiseen on:

- viereisen tai vastapäätä olevan kiinteistön tai muun alueen omistajalla ja haltijalla;
- sellaisen kiinteistön tai muun alueen omistajalla ja haltijalla, jonka rakentamiseen tai muuhun käyttämiseen päätös voi olennaisesti vaikuttaa;
- sillä, jonka asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin hanke voi huomattavasti vaikuttaa;
- sillä, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa;
- kunnalla;
- naapurikunnalla, jonka maankäytön suunnitteluun päätös vaikuttaa;
- toimialueellaan sellaisella rekisteröidyllä yhteisöllä, jonka toimialaan kuuluu luonnon- tai ympäristönsuojelun edistäminen tai kulttuuriperinnön vaaliminen taikka elinympäristön laatuun muutoin vaikuttaminen;
- muulla viranomaisella toimialaansa kuuluvissa asioissa.

OIKAVAATIMUSAIKA

Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätöksen katsotaan tulleen asianomaisen tietoon seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkaisemisajankohdasta.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos oikaisuvaatimusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa oikaisuvaatimuksen tehdä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

OIKAISUVAATIMUKSEN MUOTO JA SISÄLTÖ

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, jota se koskee
- miltä osin oikaisua päätökseen vaaditaan ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla oikaisua vaaditaan
- oikaisun vaatijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset muutoksenhakijalle voidaan toimittaa.

Oikaisuvaatimus on oikaisuvaatimuksen tekijän, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitettava. Jos muutoksenhakijan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on muu henkilö, oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava tämän nimi ja kotikunta.
Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

OIKAISUSUVAATIMUKSEN TOIMITTAMINEN

Oikaisuvaatimus liitteineen ja selvityksineen on toimitettava määräajan puitteissa ennen virka-ajan päättymistä Vantaan kaupungin kirjaamoon, osoite PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki tai sähköpostitse osoitteeseen: kirjaamo@vantaa.fi

Omalla vastuulla voidaan oikaisuvaatimus lähettää myös postitse tai lähetin välityksellä.

Tällöin oikaisuvaatimus on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Omalla vastuulla oikaisuvaatimuksen voi toimittaa oikaisuvaatimusajan kuluessa myös sähköpostina.
Sähköinen viesti katsotaan saapuneeksi viranomaiselle silloin, kun se on viranomaisen käytettävissä vastaanottolaitteessa tai tietojärjestelmässä siten, että viestiä voidaan käsitellä.

Määräosa A:
Pinta-ala 600 neliötä
Rakennusoikeus 144,75 kem + tekninen tila 5 kem

Päivätty 14.9.2025

Vantaan kaupunki
13. kaupunginosa
VAPAALA
Asemakaavan muutos
Osa kalualuetta.

1:2000

Vanda stad
Stadsdel 13
FRIHERRS
Ändring av stadsplanen
Del av galuområde.

1:2000

Kh 24.02.1997

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakartta/tahtien numerot Baskartbladens nummer
001121	16.12.1996	83/45

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

- 3 metriä sen kaava-alueen ulkopuolella olevia viivoja, jotka vaikuttavat kuvaan.
- Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
- Risti merkinnän päässä osoittaa merkinnän polttopistettä.
- 13 VAPA — Kaupunginosan numero. Kaupunginosan nimi.
- KADUN NIMI — Kadun, katuaukion, torin tai puiston nimi.
- Jalankulkijan ja polkupyöräilyyn varattu katu, jolla tiettyä ajo on kielletty.

STADSPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

- Linje 3 meter utanför det planområde som fastställelsen gäller.
- Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
- Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
- Stadsdelsnummer.
- Stadsdelens namn.
- Namn på gata, öppen plats, torg eller park.
- För gång- och cykeltrafik reserverad gata där infart till tomt är tillåten.

Asemakaavaosasto
Stadsplaneavdelningen
Liisa Harju
Asemakaavapäällikkö /Stadsplanechef

Mittausosasto
Mätningsavdelningen
Pohjakartta täyttää kaavoitusmittausasetuksen 493/82 vaatimukset
Baskartan fyller de anspråk som förordningen om planläggningsmätning 493/82 kräver
Vantaalla/Vanda 05.02.1997
Timo Vatling
Kaupunkigeodeetti /Stadsgeodet

Hyväksytty kaupunginhallituksessa 24.02.1997
ja vahvistettu tällä päätöksellä.
Godkänd av stadsstyrelsen 24.02.1997
och har med detta beslut fastställts.

130200 1/2

SM 16.5.1980 x

VANTAAN KAUPUNKI
VAPAALA 13. KAUPUNGINOSA
VAPAALA
KORTTELIT
13003, 13005 – 13011, 13013 , 13015,13017, 13018 , 13022 , 13024 , 13026 , 13027, 13032 , 13034 , 13047 – 13051 , 13063, 13064 , 13066, 13068– 13063 , 13068 , 13067-13068, 13073 , 13074, KATU-, PUISTO– JA LIIKENNEALUETTA
ASEMAKAAVA 1:2000

RAJATORPPA
OSA NIIJAITTEN KATUALUETTA
ASEMAKAAVAN MUUTOS 1:2000

VANDA STAD
FRIHERRS 13. STADSDELEN
FRIHERRS
KVARTEREN
13003 , 13005 – 13011, 13013 , 13015, 13017, 13018 , 13022 , 13024 , 13026,13027, 13032 , 13034 , 13047 – 13051,13063, 13064 , 13066, 13068–13063 , 13068 , 13067-13068, 13073 , 13074, GATU-, PARK- OCH TRAFIKOMRÅDEN
STADSPLAN 1:2000

RÅTORP
DEL AV KLUBBVÄGENS GATUOMRÅDE
ÄNDRING AV STADSPLANEN
1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ

3 m merk. sama kuin kaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jota voidaan muuttaa
Kortteli, korttelinosa ja alueen raja
Osa-alueen rakennusalan raja
Rajapyrstö tai kaupunginosan raja
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja
Ohjeellinen rakennusalan aukk kata- tai polatuloisen osan raja
13 VAPAA 13001
Kaupunginosan numero
Kaupunginosan nimi
Korttelin numero
Kadun tai aluuen nimi
Yhtenäisen jalankulku- ja pyöräilyn varatun katuosan
Yhtenäisen jalankulku- ja pyöräilyn varatun katuosan osa, jolla huoltoajo on sallittu
Erillisellä jalankulku- ja pyöräilyn varatun aluuen osa
Autoliikenteen vapaan kulun alueen osa
Pysäköinti- ja kaupallisen palvelun varattu aluuen osa
Yhtenäisen pysäköinnin varattu aluuen osa
Erillisellä pysäköinnin varattu aluuen osa
Tontin tai aluuen osan raja, jolla on aiheltava äänitilan parannus- tai puskimia. Joissa osa alla tarpeellisia rakennuksia
Yhteiskäytön johtoja varattava aluuen osa
Suojaviheri
Rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurin sallittu kerrosluku
Tonkiintehokkuus eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän polttopiste
Rakennusala. Rakennuksia saa osoitetun rakennusalan puolelle osoitetun
Merkintä, jossa b-luku ilmoittaa asuntokerrosalan enimmäisarvon laskettuna tontin kerrosalasta
Asuntorakennusten korttelialue
Tontille saa rakentaa asuinkerrosalaa tontin koko m² kohti. Yksikerroksen saa rakentaa enintään 50% tontin pinta-alasta

Liikkuminen ja pysäköinti on sallittu ainoastaan huoltoajoa varten.
Liikkuminen ja pysäköinti on sallittu ainoastaan huoltoajoa varten.
Ohjeellinen jalankulku- ja pyöräilyväylä
Ohjeellinen pysäköintialue
Ohjeellinen pysäköintialue
Ohjeellinen pysäköintialue

Liite 1

As Oy Kanervatie 9:n huomautukset poikkeamislupahakemukseen:

Taustaa:

Aiemmat Kairakuja 11:ta koskevat myönnetyt poikkeamisluvat ovat vasta rakentamisen myötä konkretisoituneet meidän osakkaille. Aikoinaan kun olemme hyväksyneet kaavan muutokset, maallikkoina on ollut vaikea hahmottaa piirustuksista, miten uudet rakennukset tulevat maisemoimaan taloyhtiömme näkymiä. Asemakaavan mukaisella tehokkuudella uusi talo sopeutuu paremmin olemassa olevaan ympäristöön.

Haluamme myös tietää mitkä ovat ne erittäin painavat syyt, minkä takia pitäisi poiketa asemakaavoituksessa määrätyistä rakennusoikeuksista.

Huomautukset:

Huomautuksemme haettuun poikkeamislupaan:

- noudatetaan voimassaolevaa asemakaavaa
- kaksikerroksinen talo toisi liikaa rakennusmassaa pienelle alueelle ja pimentää taloyhtiömme lähiympäristöä ja heikentää yleistä viihtyvyyttä
- suuri, korkea rakennus mäen korkeimmalla kohdalla on maisemallisesti hankala ja vaikuttaa erityisesti huoneistoihin A ja B. Myös vaikutus asuntojen arvoon olisi negatiivinen.

Yhteenvetona kantamme on, että voimassaolevasta kaavasta ei tule poiketa ja rakennuskorkeutta pitää rajata.

OIKAISUVAATIMUS POIKKEAMISLUPAPÄÄTÖKSEEN

Vantaan asemakaavoitus

---

1. Oikaisun vaatijan tiedot

Nimi: Asunto Oy Kanervatie 9
Osoite: Kairakuja 9a B
Puhelinnumero: [redacted] (puh.johtaja)
Sähköposti: [redacted]

---

2. Päätöksen tiedot

Päätöksen numero: LP-092-2024-05199
Päätöksen päivämäärä: 24.10.2025
Kiinteistötunnus / osoite: 92-13-18-12/Kairakuja 11 A

---

3. Oikaisuvaatimuksen kohde

Mihin päätökseen oikaisua vaaditaan:

Poikkeamislupa ylittää huomattavasti (Kairakuja 11:n ylitys 32%) voimassaolevan asemakaavan salliman rakennusoikeuden. Lisäksi 150 m2 kokoinen kaksikerroksinen rakennus on pienelle tontille aivan liian suuri ja korkea. Massiivinen (mahdollisesti musta kuten tonteilla Kairakuja 11 B ja C) talo pimentää Asunto Oy Kanervatie 9:n piha-aluetta oleellisesti, erityisesti asuntojen A ja B osalta. Asuntojen pihan tasosta katsottuna kaksikerroksinen, jyrkkä harjakattoinen talo nousisi, koroista riippuen, yli 8 metrin korkeuteen.

Kohteena oleva tontti sijaitsee Vapaalan korkeimmalla kohdalla, kallion päällä ja massiivinen kaksikerroksinen talo muuttaisi oleellisesti paitsi katunäkymää myös maisemaa yleisemminkin.

---

4. Perustelut oikaisuvaatimukselle

Miksi päätös on mielestäsi virheellinen tai puutteellinen:

Päätöksen perusteluissa vedotaan ”Vapaalan pientaloalueen suunnitteluperiaatteiden mukaisuuteen”. Miksi alueen rakennusoikeuksien lisäykset on tehty suurelta osin virkamiespäätöksinä eikä normaalin asemakaavan muutosprosessin mukaisesti? Seurauksena on ollut sekava tonttien pilkkominen pieniksi tonteiksi, jolloin isojen talojen rakentaminen tonteille voimassaolevan kaavan mukaisesti luonnollisesti vaikeutuu, kuten Kairakuja 11 kohdalla. Liian tiiviin rakentamisen estäminen on itse asiassa voimassaolevan asemakaavan eräs tarkoitus, Vapaalan asemakaava tukee väljää rakentamista.

Myös maininta ”asemakaava sallii rakentamisen kahteen kerrokseen ja myös ohjaa rakentamista kahteen kerrokseen” ei pidä täysin paikkaansa: ajautuminen korkeaan rakentamiseen johtuu juuri liian pieniksi pilkotuista tonteista. Voimassaolevan kaavan mukaisessa rakentamisessa ei ole aikaisemmin ollut tällaisia ongelmia, esimerkiksi kaikki Kairakuja 11:ta ympärillä olevat talot on rakennettu kaavan mukaisesti, eikä Kairakujalla ole Kairakuja 11:ta lukuun ottamatta muita 2-kerroksisia taloja.

Aikaisemmin myönnettyjen poikkeamislupien käyttäminen perusteena uusille luville on hieman huono perustelu. Onko poikkeamisluvista tullut jonkinlainen automaatti (Vantaalla myönnetty kymmeniä)? Asemakaavasta poikkeamisessa on mielestämme huomioitava kohteena olevien tonttien ominaispiirteet sekä vaikutukset ympäristölle ja naapureille. Jokainen tontti on erilainen ja poikkeamistarve on arvioitava tapauskohtaisesti ja vahvoin perustein.

Asemakaavoituksen yleisenä tarkoituksena lienee ohjata rakentamista kaikille asukkaille viihtyisän asuinympäristön toteuttamiseksi. Tällöin on otettava huomioon myös kohteena olevan rakennuksen paikka, vaikutukset katualueen ilmeeseen, mahdolliset haitat

naapureille ja rakennuksen yleinen sopivuus ympäristöönsä. Mielestämme hakemuksen rakennus ei sovi kyseiseen paikkaan. Esimerkiksi viherrakentamisvaatimus ei häivytä massiivista rakennusta mitenkään, tontilla on jäljellä enää yksi mänty.

Helsingin hallinto-oikeudessa on annettu useita päätöksiä, joissa vastaavat rakennusoikeuden huomattavat lisäämiset asemakaavaprosessista poikkeavalla tavalla on kielletty. Hakemuksen rakennusoikeuden ylitys on huomattava ja kohdistuu pieneen tonttiin.

Asunto Oy Kanervatie 9:n näkemyksiä ja aiheutuvaa haittaa ei ole päätöksessä huomioitu ollenkaan, näkökulma on poikkeusluvan hakijan ja Vantaan kaupungin näkemyksiä myötäilevä. Poikkeusluvan myöntämisen erityisenä perusteena mainitaan ”tontin tarkoituksenmukainen rakentaminen”. Tämän perustelun hyväksyminenhän tarkoittaisi sitä, että voimassaolevan asemakaavan mukainen rakentaminen ei olisi tarkoituksenmukaista. Kaavoituksessa asukkaiden tasa-arvoinen kohtelu pitäisi ulottua myös naapureihin, ei vain Kairakuja 11 tontteihin.

Paikkaansa liian suuri ja ympäristöön sopimaton rakennus vaikuttaa myös negatiivisesti Asunto Oy Kanervatie 9:n asuntojen arvoon. Suunniteltu 2-kerroksinen rakennus sijaitsisi Vapaalan korkeimmalla kohdalla, jolloin se hallitsisi naapuruston maisemaa ja katukuvaa vahvasti.

---

5. Asunto Oy Kanervatie 9:n ratkaisuehdotus

Eräs mahdollinen ratkaisumalli voisi olla kaavan mukainen rakentaminen 0,20 tehokkuudella yhteen/1,5 tasoon tonttitehokkuudella 0,20. Lisäksi värityksenä jokin mustaa paremmin paikkaan sopiva väri.

---

6. Tavoiteltu muutos / poikkeaminen

Mitä muutosta haetaan päätökseen:

Poikkeamislupaa ei pidä myöntää päätöksen mukaisena esitettyjen perusteiden pohjalta, eikä rakentamista kahteen kerrokseen tule hyväksyä.

---

7. Liitteet (rastita tarvittavat)

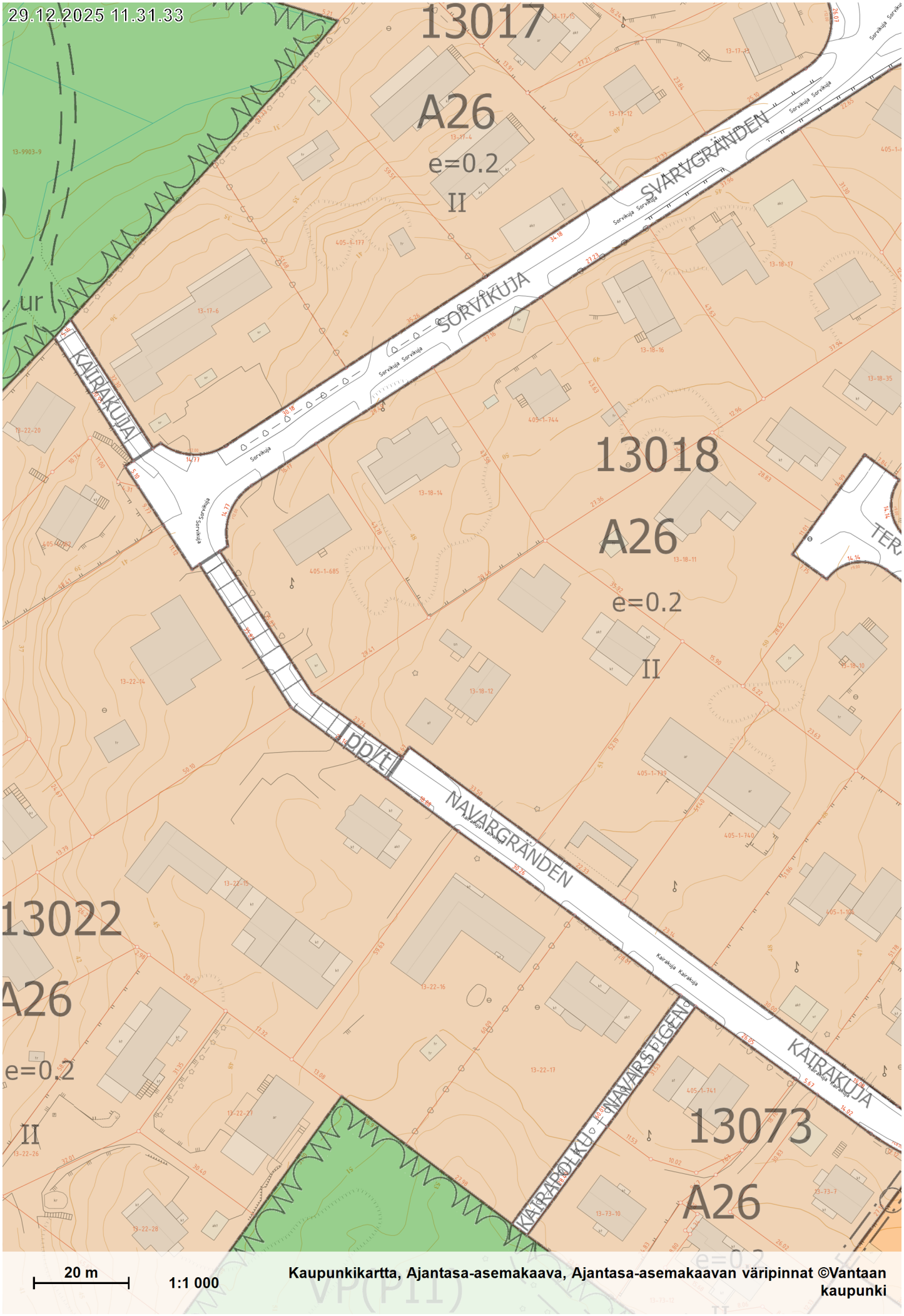
☒ Kopio alkuperäisestä päätöksestä
☒ Asemapiirros / kartta
☐ Asiantuntijalausunto
☐ Valokuvia tai muuta dokumentaatiota

---

8. Päiväys ja allekirjoitus

Paikka ja päivämäärä: Vantaalla 25.11.2025

Allekirjoitus:_____
Nimen selvennys: [redacted]
Hallituksen puheenjohtaja
Asunto Oy Kanervatie 9
Kairakuja 9a B
01650 Vantaa_____


29.12.2025 11.31.33
13017
A26
e=0.2
II
SVARVGRÄNDEN
SORVIKUJA
KAIRAKUJA
13018
A26
e=0.2
II
13022
A26
e=0.2
II
NAVARGRÄNDEN
KAIRAKUJA
13073
A26
20 m
1:1 000
Kaupunkikartta, Ajantasa-asemakaava, Ajantasa-asemakaavan väripinnat ©Vantaan kaupunki

SM 16.5.1980 x

VANTAAN KAUPUNKI
VAPAALA 13. KAUPUNGINOSA

VAPAALA

KORTTELIT
13003, 13005–13011, 13013, 13015, 13017, 13018, 13022, 13024, 13026, 13027, 13032, 13034, 13047–13051, 13053, 13054, 13056, 13058–13063, 13065, 13067–13069, 13073, 13074, KATU-, PUISTO- JA LIIKENNEALUEITA

ASEMAKAAVA **1:2000**

RAJATORPPA

OSA NUIJATIEN KATUALUETTA
ASEMAKAAVAN MUUTOS **1:2000**

VANDA STAD
FRIHERRS 13. STADSDELEN

FRIHERRS

KVARTEREN
13003, 13005–13011, 13013, 13015, 13017, 13018, 13022, 13024, 13026, 13027, 13032, 13034, 13047–13051, 13053, 13054, 13056, 13058–13063, 13065, 13067–13069, 13073, 13074, GATU-, PARK- OCH TRAFIKOMRÅDEN

STADSPLAN **1:2000**

RÅTORP

DEL AV KLUBBVÄGENS GATUOMRÅDE
ÄNDRING AV STADSPLANEN
1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ

- 3 m sen asemakaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jota vahvistaminen koskee
- Eri asemakaavamääräysten alaisten alueen osien välinen raja
- Kaupungin tai kaupunginosan raja
- Korttelin, korttelinosan ja alueen raja
- Ohjeellinen rakennusalan sekä katu- tai puistoalueen osan raja
- 13 — Kaupunginosan numero
- VAPAA — Kaupunginosan nimi
- 13001 — Korttelin numero
- VAPAALANTIE — Kadun tai alueen nimi
- Yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu katualue
- Yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varatun katualueen osa, jolla huoltoajo on sallittu
- Yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa
- Istutettava tontin tai alueen osa
- Puilla ja pensailla istutettava tontin tai alueen osa. Puiden vähimmäismäärä on yksi vähintään 3 metrin mittainen puu istutettavaa 30 m^2 kohti. Välttämättömät huolto- ja jalankulkutiet alueen läpi sallitaan
- Tontin tai alueen rajan osa, joka on aidattava tiiviillä pensas- tai puuaidalla, jossa saa olla tarpeellisia kulkuaukkoja
- Maanalaisia johtoja varten varattava alueen osa
- Avoviemäri
- II — Rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurin sallittu kerrosluku
- e = 0.25 — Tonttitehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan
- X — Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista
- Rakennusala. Sakaramerkintä osoittaa rakennusalan puoleista osaa
- $a4_1$ = 50% — Merkintä, jossa %-luku ilmoittaa asuntokerrosalan enimmäismäärän laskettuna tontin kerrosalasta
- A26 — Asuntorakennusten korttelialue. Tontille saa rakentaa yhden asunnon tontin 400 m^2 kohti. Rakentamiseen saa käyttää enintään 15 % tontin pinta-alasta

STADSPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

- Linje 3 m utanför det stadsplaneområde fastställelsen avser
- Gräns mellan delar av område för vilka olika stadsplanebestämmelser är gällande
- Gräns för stad eller stadsdel
- Gräns för kvarter, del av kvarter och område
- Instruktiv gräns för byggnadsyta samt för del av trafik-, gatu- eller parkområde
- Stadsdels nummer
- Stadsdels namn
- Kvartersnummer
- Namn på gata eller område
- För allmän gång- och cykeltrafik reserverat gatuområde
- Del av för allmän gång- och cykeltrafik reserverat gatuområde, på vilken servicetrafik är tillåten
- För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område
- Del av kvarter eller område, som bör planteras
- Del av kvarter eller område, som bör planteras med träd och buskar. Minimiantalet träd utgör ett minst 3 m högt träd per 30 m^2 planterat område. Nödvändiga vägar för service- och gångtrafik är tillåtna genom området
- Del av gräns för tomt eller område, som bör förses med tätvuxen häck eller stängsel av trä, i vilket erforderliga gångöppningar är tillåtna
- Del av område, som bör reserveras för underjordiska ledningar
- Öppet avlopp
- Största tillåtna våningsantal i byggnader, byggnad eller del därav
- Tomtexploateringstal, dvs. tomtens våningsytas proportion till tomtarealen
- Överkorsning av beteckning anger, att beteckningen avlägsnats
- Byggnadsyta. Taggbeteckningen visar den del, som tillhör byggnadsytan
- Beteckning där %-talet anger största tillåtna bostadsvåningsyta räknad som del av tomtens våningsyta
- Kvartersområde för bostadshus. På tomten får byggas en bostad per 400 m^2 tomtyta. Högst 15 % av tomtytan får användas till byggande

AL — Liikerakennusten korttelialue

Kvartersområde för affärsbyggnader

AOTP — Yhdistettyjen pientalojen ja pienteollisuusrakennusten korttelialue

Kvartersområde för kombinerade småhus och småindustribyggnader

AOTP-korttelialueelle ei saa sijoittaa laitosta, joka kipinöiden, tuhkan, noen, savun, lämmön, löyhkän, kaasujen, höyryjen, tärinän, melun tai raskaan liikenteen vuoksi tai muusta syystä aiheuttaa terveydellistä tai huomattavaa muuta haittaa lähellä asuville tai oleskeleville eikä tontteja saa käyttää ulkovarastointiin.

På AOTP-kvartersområdena får inte placeras sådan anläggning, som genom gnistor, aska, sot, rök, värme, stank, gas, ånga, skakning, buller eller tung trafik eller av andra skäl förorsaker sanitära eller andra olägenheter åt dem, som bor eller vistas i närheten. Utomhuslager får inte placeras på tomterna.

Kullekin tontille saadaan rakentaa enintään kaksi asuntoa. Asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että päiväyläin puoleisten asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB

På varje tomt får byggas högst två bostäder. Bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda, att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i bostadsrum är minst 34 dB

Y — Yleisten rakennusten korttelialue

Kvartersområde för allmänna byggnader

YV — Yhdistystoimintoja ja viihdetarkoituksia palvelevien rakennusten korttelialue

Kvartersområde för byggnader för föreningsverksamhet och underhållningsändamål

PL — Istutettava puistoalue. Alueelle saa rakentaa leikkipuistotoimintaa palvelevia rakenteita

Parkområde som bör planteras. På området får byggas konstruktioner för lekparksverksamhet

P — Puistoalue

Parkområde

U — Urheilualue

Idrottsområde

LP — Pysäköimisalue

Parkeringsområde

LT — Kauttakulku-, sisääntulo- ja ohitustie tie-, vieri-, suoja- ja näkemäalueineen

Genomfarts-, infarts- och omfartsväg jämte väg-, sido-, skydds- och frisiktsområden

Asuntokorttelialueille saa myöskin sijoittaa sellaisia työ- ja toimistotiloja, jotka eivät aiheuta häiriötä asumiselle yhteensä enintään 20 % rakennusoikeudesta. Korttelialuetta ei saa käyttää ulkovarastointiin.

På bostadskvartersområdena får dessutom placeras sådana arbets- och kontorsutrymmen, som inte verkar störande på boendet upp till högst 20 % av byggnadsrätten. Kvartersområdet får inte användas till lagring utomhus

Y-, YVV 1- korttelialueille saadaan rakentaa rakennuksissa harjoitettavan toiminnan tai kiinteistön hoidon kannalta välttämättömiä asuntoja

På Y-, YVV 1- kvartersområdena får byggas bostäder som är nödvändiga för verksamhet, som utförs i byggnaderna eller för fastighetens skötsel

Korttelialueilla tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia puita niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin alkavaa tontin tuhatta neliömetriä kohti

På kvartersområdena bör minst 3 meter höga träd planteras så, att antalet dylika träd är minst fem stycken per varje påbörjad tusen kvadratmeter tomtyta

Autopaikkojen vähimmäismäärät tontilla:

Minimiantalet bilplatser på tomterna:

Asunnot:	asuntojen määrän ollessa enintään kaksi, 1,5 autopaikkaa asuntoa kohti; muulloin 1 autopaikka kerrosalan 75 m^2 kohti, kuitenkin 1 autopaikka asuntoa kohti keskitetysti järjestettynä
Bostäder:	1,5 bilplats per bostad, då antalet bostäder är högst två, annars 1 bilplats per 75 m^2 våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad. Bilplatserna bör placeras koncentrerat
Liikehuoneistot, ravintolat:	1 autopaikka kerrosalan 50 m^2 kohti
Affärslokaler, restauranger:	1 bilplats per 50 m^2 våningsyta
Toimistot:	1 autopaikka kerrosalan 60 m^2 kohti
Kontor:	1 bilplats per 60 m^2 våningsyta
Kokoushuoneet:	1 autopaikka 6 yleisöpaikkaa kohti
Konferensrum:	1 bilplats per 6 publikplatser
Autokorjaamot:	1 autopaikka kerrosalan 45 m^2 kohti
Bilservicestationer:	1 bilplats per 45 m^2 våningsyta
Teollisuus:	1 autopaikka kerrosalan 150 m^2 kohti
Industri:	1 bilplats per 150 m^2 våningsyta
Vapaa-ajan tilat:	1 autopaikka 5 yleisöpaikkaa kohti
Fritidsutrymmen:	1 bilplats per 5 publikplatser
Urheilutilat:	1 autopaikka 3 yleisöpaikkaa kohti
Idrottsutrymmen:	1 bilplats per 3 publikplatser
Asuntolat, vanhusten talot:	1 autopaikka 200 m^2 kerrosalaa kohti
Internat, hus för åldringar:	1 bilplats per 200 m^2 våningsyta

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslautakunta voi antaa lykkäystä autopaikkojen rakentamiseen muilta osin enintään 5 vuotta kerrallaan.

60 % av bilplatserna skall byggas omedelbart. Byggnadsnämnden kan medgiva uppskov angående skyldigheten att bygga återstående bilplatser med högst 5 år per gång.

Vantaalla 28. päivänä maaliskuuta 1979

Vantaan kaupungin kaavoitus- ja kiinteistövirasto, kaavoitusosasto

Pekka Wesamaa, kaavoitusarkkitehti

Vanda den 28. mars 1979

Vanda stads plane- och fastighetsverk, planeavdelningen

Pekka Wesamaa, planearkitekt

Pohjakartta täyttää kaavoitusmittauksista ja kaavojen pohjakartoista 4.2.1960 annetun asetuksen (91/60) vaatimukset. Kartoituksen on suorittanut vuosina 1966-67 Maasto Oy. Karttaa on täydennetty Vantaan kaupungin mittausosaston toimesta

Baskartan fyller de anspråk som författningen (91/60) av den 4.2.1960 om planmätning och planebaskartor kräver. Kartläggningen har år 1966-67 utförts av Maasto Oy. Vanda stads mätningsavdelning har kompletterat kartan.

Vantaalla 18 päivänä kesäkuuta 1979

Matti Soiniemi, kaupungingeodeetti vs.

Vanda den 18 juni 1979

Matti Soiniemi, stadsgeodet tf.

Kaupunginvaltuusto hyväksynyt 18.6.1979

Godkänd av stadsfullmäktige den 18.6.1979

Sisäasiainministeriö vahvistanut 16/5 1980

Fastställd av ministeriet för inrikesärendena den 16/5 1980

16 Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen taksan muutos /SP

VD/8508/02.03.00.00/2025

SP/MRA

Vantaan ympäristönsuojeluviranomaisen taksaan lisätään maksut vesihuoltolain mukaisten hakemusten käsittelystä. Ympäristönsuojeluviranomaisen taksa ja maksutaulukko on edellisen kerran hyväksytty kaupunginvaltuustossa 16.12.2024.

Taksaan esitetään lisättäväksi maksut vesihuoltolain mukaisten hakemusten käsittelystä, jotka koskevat vapautumista vesijohtoon, jätevesiviemäriin tai hulevesiviemäriin (ns. vapautushakemukset). Lisäksi teknisluonteisena asiana taksan soveltamisalasta poistetaan eräiden ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta annettu laki ja kyseisen lain perusteella perittävä maksu. Muilta osin taksaan tai maksuihin ei esitetä muutoksia. Muutettu taksa tulisi voimaan 1.3.2026.

Vesihuoltolakia (119/2011) muutettiin 5.12.2025 säädöksellä 1087/2025 muun muassa siten, että vapautushakemusten käsittelystä voidaan periä maksu. Muutos on tullut voimaan 1.1.2026.

Vesihuoltolakiin lisätyn 11a §:n mukaan kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi periä maksun 11 §:ssä tarkoitetun vapautushakemuksen käsittelystä. Kunnalle perittävä maksu voi vastata enintään suoritteen tuottamisesta kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia. Vesihuoltolain 11 §:ssä säädetään liittämisvelvollisuudesta vapauttamisesta vesihuoltolaitoksen verkostoon eli vesijohtoon ja jätevesiviemäriin. Vesihuoltolain 17 c §:ään lisätyn 3 momentin mukaan maksu voidaan periä myös vapautushakemuksesta, joka koskee liittämisvelvollisuutta hulevesiviemäriin.

Vapautushakemuksia tulee Vantaalla vuosittain muutamia kymmeniä. Käsittelyprosessissa tutkitaan, onko laissa määritellyt vapautuksen myöntämisen edellytykset olemassa. Mikäli vapautushakemus koskee vesijohtoon ja viemäriin liittämistä, kuullaan kunnan terveydensuojeluviranomaista sekä tarvittaessa vesihuoltolaitosta. Hulevesiviemäriin liittämistä koskevasta vapautushakemuksesta kuullaan vesihuoltolaitosta sekä kiinteistön omistajaa tai haltijaa. Mikäli hakemus koskee vapauttamista jätevesiviemäriin liittämisestä, tehdään kiinteistölle aina tarkastus, selvitetään jätevesijärjestelmä ja sen toimivuus sekä kuullaan tarvittaessa niitä kiinteistönomistajia, joiden kiinteistöille puhdistettuja jätevesiä voi päätyä. Yhtenä edellytyksenä jätevesiviemäriverkostoa koskevasta liittämisvelvollisuudesta vapauttamiselle on se, että jätevesien johtaminen ja käsittely on järjestetty ympäristönsuojelulaissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti.

Jätevesiviemäriä koskevien hakemusten vaatima työmäärä on suurempi kuin hakemuksissa, jotka koskevat hulevesiviemäriin vapauttamista tai pelkkään vesijohtoon liittämistä, minkä vuoksi maksukin olisi suurempi. Keskimääräiset työmäärät hakemustyypeille ovat 8 tuntia (hulevesiviemäri tai vesijohto) ja 15 tuntia (jätevesiviemäri). Mikäli hakemus koskee vapautusta sekä jätevesiviemäriin että vesijohtoon liittymisestä, ei vesijohdon osalta perittäisi erillistä maksua. Maksu määräytyy omakustannushinnan mukaan ja sitä on mahdollista alentaa tai korottaa taksan periaatteiden mukaisesti.

Laki eräiden ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta (764/2019) on kumottu lailla eräiden ympäristöasioiden käsittelystä Lupa- ja valvontavirastossa 27.6.2025/823, joka on tullut voimaan 1.1.2026. Uudessa laissa ei ole kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle osoitettuja tehtäviä, jolloin sitä ei ole tarpeen enää olla taksassa.

Voimassa olevan hallintosäännön mukaan kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto hyväksyy hallintosäännön mukaisesti maksut ja korvaukset vahvistetun taksan mukaisesti. Kaupunkiympäristölautakunta päättää toimialansa asiakas- ja muiden maksujen ja korvausten perusteista. Kaupunginvaltuusto päättää suoritteista perittävien maksujen yleisistä perusteista.

Liitteenä on esitys taksan muutoksesta ja muutettu maksutaulukko. Taksan soveltamisalaan 1 §:ään on lisätty säädöksiin vesihuoltolaki ja voimaantulo (14 §) muutetaan päätöstä vastaavaksi. Maksutaulukkoon on lisätty loppuun kohdaksi 11 vesihuoltolain hakemusten käsittely. Voimassa olevan maksutaulukon lopusta on kohdasta ’muiden asioiden käsittely’ poistettu eräiden ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta annetun lain mukainen yhteensovittamisesta perittävä maksu.

Kaupunkiympäristölautakunta 13.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että se
a) hyväksyy muutoksen Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen taksan yleisiin perusteisiin ja maksutaulukkoon liitteenä olevien esitysten mukaisesti;
b) kumoaa Vantaan kaupunginvaltuuston 16.12.2024 § 17 hyväksymän ympäristösuojeluviranomaisen taksan (voimaantulo 1.1.2025) ja
c) saattaa taksan voimaan 1.3.2026 alkaen mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta.

Liitteet:
- Ympäristönsuojeluviranomaisen taksa 1.3.2026 alkaen
- Ympäristönsuojeluviranomaisen taksan maksutaulukko 1.3.2026 alkaen

Sovelletut säännökset
Ympäristönsuojelulaki (527/2014) 205 ja 206 §
Vesilaki (587/2011) 18 luku 12 §
Jätelaki (646/2011) 144, 144 a §
Vesihuoltolaki (119/2001) 11 a, 17 c §
Kuntalaki (410/2015)

Täytäntöönpano: Ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Johtava ympäristötarkastaja Maarit Rantataro 040 045 8017
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

VANTAAN KAUPUNGIN YMPÄRISTÖNSUOJELUVIRANOMAISEN MAKSUTAULUKKO

Kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen julkisoikeudelliset maksut 1.3.2026 lukien

1. Ympäristölupaa edellyttävän toiminnan lupapäätöksen valmistelu (YSL liite 1, taulukko 2; YSA 2 §, YSL 27 § ja YSL 28 §)

Toiminta	Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
1.1. Metsäteollisuus muu puunsuojakemikaaleja käyttävä laitos kuin puun kyllästämö	72	5620
1.2. Metalliteollisuus metallien tai muovien pintakäsittely	90	7020
1.3. Energian tuotanto polttoaineiden polttaminen laitoksessa	70	5460
1.4. Polttoaineiden valmistus taikka kemikaalien tai polttoaineiden varastointi tai käsittely		
1.4.1 puuta raaka-aineena käyttävä grillihiilen valmistuslaitos	55	4290
1.4.2 polttonesteiden tai terveydelle tai ympäristölle vaarallisen nestemäisen kemikaalin varasto	90	7020
1.4.3 kivihiilivarasto	55	4290
1.5. Orgaanisia liuottimia käyttävä toiminta	90	7020
1.6. Malmien tai mineraalien kaivaminen tai maaperän ainesten otto		
1.6.1 kivenlouhimo	55	4290
1.6.2 murskaamo tai kalkkikiven jauhatus	55	4290
1.7. Mineraalituotteiden valmistus		
1.7.1 keramiikka- tai posliinitehdas	65	5070
1.7.2 kevytsoratehdas	55	4290
1.8. Nahan tai tekstiilien laitosmainen tuotanto tai käsittely tekstiilien vesipesula tai kemiallinen pesula	45	3510
1.9. Elintarvikkeiden tai rehujen valmistus	70	5460
1.10. Eläinsuoja turkistarha	70	5460
1.11. Liikenne		
1.11.1 lentopaikka	80	6240
1.11.2 ulkona sijaitseva moottoriurheilurata	80	6240

Toiminta	Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
1.12. Jätteiden ammattimainen tai laitosmainen käsittely sekä jätevesien käsittely		
1.12.1 maankaatopaikka	75	5850
1.12.2 pilaantumattoman maa-ainesjätteen, betoni-, tiili- tai asfalttijätteen tai pysyvän jätteen muu käsittely kuin sijoittaminen kaatopaikalle	70	5460
1.12.3 vaarallisen jätteen varastointipaikka tai romuajoneuvojen tai käytöstä poistettujen sähkö- ja elektroniikkalaitteiden varastointipaikka	70	5460
1.12.4 autopurkamo	75	5850
1.12.5 ruhojen tai eläinperäisen jätteen käsittelylaitos	75	5850
1.12.6 muu jätteen ammattimainen tai laitosmainen käsittely	75	5850
1.13. Muu toiminta		
1.13.1 ulkona sijaitseva ampumarata	80	6240
1.13.2 ulkona sijaitseva laitosmainen suihkupuhalluspaikka	70	5460
1.13.3 krematorio tai lemmikkieläinten polttolaitos	60	4680
1.14. YSL 27 §:n 2 momentin luvanvarainen toiminta		
1.14.1 jätevesien johtaminen, josta saattaa aiheutua ojan, lähteen tai noron pilaantumista	30	2340
1.14.2 toiminta, josta saattaa aiheutua eräistä naapuruussuhteista annetun lain 17 §:n 1 momentissa tarkoitettua kohtuutonta rasitusta	60	4680
1.15. YSL 28 §:n 1 mom. luvanvarainen pohjavesialueella	70	5460
1.16. YSL 28 §:n 2 mom. luvanvarainen toiminta pohjavesialueella	70	5460

2. Ympäristönsuojelulain 115 a §:n mukaisen yleisen ilmoitusmenettelyn päätöksen valmistelu

Toiminta	Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
2.1 Sahalaitos	60	4680
2.2 Kemikaalien ja polttoaineiden varastointi	90	7020
2.3 Elintarvikkeiden ja rehujen valmistus	60	4680
2.4 Eläinsuoja	70	5460
2.5 Linja-auto-, kuorma-auto- tai työkonevarikko	50	3900
2.6 Ulkona sijaitseva ampumarata (< 10 000 laukausta vuodessa)	75	5850
2.7 Kiinteä eläintarha tai huvipuisto	50	3900

3. Ympäristönsuojelulain 166 §:n mukainen toiminnan rekisteröinti

Toiminta	Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
3.1 Energiantuotantolaitos	15	1170
3.2 Asfalttiasema	15	1170
3.3 Nestemäisen polttoaineen jakeluasema	15	1170
3.4 Kemiallinen pesula	15	1170
3.5 Orgaanisia liuottimia kuluttava toiminta tai laitos	15	1170
3.6 Kiinteä betoniasema ja betonituotetehdas	15	1170

4. Ympäristönsuojelulain 12 luvun mukaisten ilmoitusten käsittely

Toiminta	Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
4.1 Melua ja tärinää aiheuttava tilapäinen toiminta (YSL 118 §)		
4.1.1 Laaja	15	1170
4.1.2 Suppea	6	470
4.2 Koeluonteinen toiminta (YSL 119 §)	20	1560
4.3 Poikkeuksellinen tilanne (YSL 120 §)	20	1560

5. Ympäristönsuojelulain mukaiset muut päätökset

Toiminta	Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu €
5.1 Tarkkailusuunnitelman hyväksyminen tai muuttaminen (YSL 64 §)	20	1560
5.2 Luvan tai ilmoituspäätöksen raukeaminen (YSL 88 §)	15	1170
5.3 Määräajan pidentäminen (YSL 91 §)	30	2340
5.4 Luvan tai ilmoituspäätöksen selventäminen (YSL 92 §)		78 €/h
5.5 Lopettamista koskevien määräysten antaminen (YSL 94 §)	30	2340
5.6 Talousjätevesien käsittelystä poikkeaminen (YSL 157 §)	15	1170
5.7 Jäteveden johtaminen toisen alueella (YSL 158 §)	15	1170
5.8 Päätös toiminnan aloittamisesta muutoksenhausta huolimatta, erillinen päätös (YSL 199.2 §)		78 €/h
5.9 Poikkeaminen ympäristönsuojelumääräyksistä	10	780
5.10 Muiden kuin viranomaisen tai haittaa kärsivän asianosaisen vaatimuksesta vireillepannun ilmeisen perusteettoman asian käsittely	15	1170

6. Muun ympäristönsuojelulain mukaisen asian käsittely

Toiminta	Maksu (€)
6.1 Vakuusasian käsittely erillisenä	78 €/h
6.2 Muu asian käsittely, €/h	78 €/h

7. Ympäristönsuojelulain valvonnasta perittävät maksut

Toiminta	Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
7.1 Valvontaohjelman mukaisen säännöllisen valvonnan maksut		
7.1.1 määräaikaistarkastus laaja	20	1560
7.1.2 määräaikaistarkastus suppea	10	780
7.1.3 uusintatarkastus määräaikaistarkastuksella havaittujen puutteiden takia		78 €/h
7.1.4 vuosiraportin ja tarkkailutulosten tarkastaminen, laaja	10	780
7.1.5 vuosiraportin ja tarkkailutulosten tarkastaminen, suppea	5	390
7.1.6 täydennetyn vuosiraportin tarkastus		78 €/h
7.1.7 muistutus vuosiraportin toimittamatta jättämisestä		40
7.2 Tarkastus onnettomuus-, haitta- tai rikkomistilanteessa (YSL 169 §)		78 €/h
7.3 Tarkastus kehotuksen, määräyksen tai keskeytyksen valvomiseksi (YSL 175, 176, 181 §)		78 €/h
7.4 Muu toimenpide edellä mainitun kehotuksen, määräyksen tai kiellon valvomiseksi		78 €/h

8. Jätelain mukaiset maksut

Toiminta	Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
8.1 Jätelain mukaisten asioiden käsittely		
8.1.1 ilmoitus jätteen keräilystä (JL 100 §)	4	310
8.1.2 muun asian käsittely		78 €/h
8.2 Päätös jätteeksi luokittelun päättymisestä	40	3120
8.3 Jätelain säännöllinen valvonta		
8.3.1 määräaikaistarkastus	7	550
8.3.2 säännöllisen valvonnan muu valvontatoimi		78 €/h
8.4 Jätelain muu kuin säännöllinen valvonta		
8.4.1 tarkastus JL 75, 125 ja 126 §:ssä tarkoitetun kiellon tai määräyksen antamiseksi		78 €/h
8.4.2 muu valvontatoimi 75, 125 ja 126 §:ssä tarkoitetun kiellon tai määräyksen antamiseksi ja sen noudattamisen valvomiseksi, €/h		78 €/h

9. Vesilain maksut

Toiminta		Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
9.1	Talousveden ottamisen rajoittaminen (VL 4:2 §)		78 €/h
9.2	Ojitusta koskevat asiat (VL 5:5, 5:9 ja 5:14 §)		78 €/h
9.3	Poikkeaminen VL 4 luvun 12 §:ssä tarkoitetuista suoja-aluemääräyksistä ympäristöluvan yhteydessä	20	1560

10. Maastoliikennelain ja vesiliikennelain maksut

Toiminta		Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
10.1	MaastoliikenneL:n 30 §:n lupa kilpailuihin ja harjoituksiin	30	2340
10.2	MaastoL 30 §:n lupa yksittäisen tapahtuman järjestämiseen	10	780
10.3	VesiliikenneL:n 106 §:n lupa kilpailuihin ja harjoituksiin	30	2340
10.4	VesiliikenneL:n 106 §:n lupa yksittäisen tapahtuman järjestämiseen	10	780

11. Vesihuoltolain hakemusten käsittely

		Keskimääräinen käsittelyaika (h)	Maksu (€)
11.1	Vapauttaminen vesijohtoon tai hulevesiviemäriin liittämisestä	8	624
11.2	Vapauttaminen jätevesiviemäriin /vesijohtoon ja jätevesiviemäriin liittämisestä	15	1170

12. Muiden asioiden käsittely

		Maksu
12.1	Muu kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lakisääteisen tehtävän käsittely, €/h	78 €/h

Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen taksa

1 § Soveltamisala

Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen perii käsittelymaksun tämän taksan mukaisesti ympäristönsuojelulain (527/2014), vesilain (587/2011), jätelain (646/2011), maastoliikennelain (1710/1995), vesiliikennelain (782/2019) ja vesihuoltolain (119/2001) mukaisten lupien, ilmoitusten, eräiden tarkastusten tai muiden asioiden käsittelystä sekä ympäristönsuojelulain ja jätelain valvonnasta.

2 § Maksujen määräytymisperusteet

Ympäristönsuojeluviranomaisen maksut perustuvat asioiden käsittelyn ja valvonnan keskimääräisten kokonaiskustannusten määrään. Kokonaiskustannuksiin kuuluvat asian käsittelystä aiheutuvien erilliskustannusten lisäksi käsittelyn aiheuttama osuus hallinto-, toimitila- ja pääomakustannuksista sekä muista viranomaisen yhteiskustannuksista. Maksujen perusteena on omakustannusperiaate.

Valvontatarkastuksen maksuun sisältyy tarkastukseen valmistautuminen, keskimääräinen matka-aika, tarkastus ja tarkastuskertomuksen kirjoittaminen. Mikäli valvontatarkastukseen sisältyy sekä etätarkastus, jolla käydään asiakirjoja läpi, että paikan päällä tehtävä tarkastus, peritään vain yksi maksu.

3 § Perusmaksut

Lupien, ilmoitusten, rekisteröintien ja muiden asioiden käsittelystä sekä valvontatoimenpiteistä perittävät maksut on esitetty liitteenä olevassa maksutaulukossa.

4 § Menettelyn laajuudesta johtuvat maksut

Edellä 3 §:ssä mainitun perusmaksun lisäksi peritään asian käsittelystä seuraavat maksut:

a) asiantuntijaviranomaisen lausunto erillisen laskun mukaisesti, vähintään 150 euroa lausunnolta,

b) konsultti- tai asiantuntijaselvitys erillisen laskun mukaisesti,

c) ympäristönsuojeluasetuksen 13.2 §:ssä tarkoitetun kuulemistilaisuuden tai katselmuksen järjestämisestä aiheutuneet kulut tai vähintään 300 euroa tilaisuudelta,

d) ilmoituskulut, jotka koskevat vireillä olosta tiedottamista ja päätöksestä tiedottamista lehti-ilmoituksella.

e) velvoittavan päätöksen tai velvoittavaan päätökseen liittyvän kuulemisen toimittaminen haastemiehen välityksellä todellisten kustannusten mukaisesti

f) velvoittavasta päätöksestä tai velvoittavaan päätökseen liittyvän kuulemisen tiedottamisesta virallisessa lehdessä todellisten kustannusten mukaisesti

5 § Maksun alentaminen tai korottaminen

Käsittelymaksu voidaan määrätä enintään 50 prosenttia 3 §:n mukaista maksua pienemmäksi, mikäli asian käsittelyn vaatima työmäärä on merkittävästi keskimääräistä vähäisempi.

Toiminnan olennaista muuttamista (YSL 29 §), luvan tai ilmoituspäätöksen muuttamista (YSL 89 §) tai luvan muuttamista erityisen selvityksen perusteella (YSL 90 §) koskevan hakemuksen sekä ilmoituksen uudistamisen käsittelymaksu voidaan määrätä enintään 50 prosenttia 3 §:n mukaista maksua pienemmäksi. Käsittelymaksu rekisteröidyn toiminnan olennaisesta muuttamisesta voidaan määrätä enintään 50 prosenttia 3 §:n mukaista maksua pienemmäksi.

Ympäristönsuojelulain 41 §:ssä tarkoitetun lupa-asian käsittelystä peritään yhdistetty maksu siten, että perusmaksultaan kalleimman toiminnan lupamaksuun lisätään muiden toimintojen osuutena 50 prosenttia näiden toimintojen maksusta.

Milloin tämän taksan soveltaminen johtaa luvan, ilmoituksen tai muun asian käsittelyn laajuus ja työmäärä huomioon ottaen kohtuuttoman pieneen maksuun, voidaan erityistapauksissa käsittelymaksu periä 3 §:n mukaisista maksuista poiketen myös asian käsittelyajan perusteella lasketun omakustannusarvon ja muiden asian käsittelystä aiheutuneiden erilliskustannusten perusteella. Tällöin maksun määräämiseen tulee liittää laskelmaperuste maksulle sekä erittely muista erilliskustannuksista.

6 § Maksun määrääminen poikkeustapauksissa

Milloin tämän taksan soveltaminen johtaa luvan tai ilmoituksen luonne ja merkitys huomioon ottaen ilmeiseen kohtuuttomuuteen, voidaan erityisistä syistä periä taksan mukaista maksua alhaisempi maksu. Maksun tulee kuitenkin kattaa viranomaiselle aiheutuneet 4 §:n mukaiset kustannukset ja sen tulee olla suuruudeltaan vähintään 50 prosenttia siitä maksusta, joka asian käsittelystä muuten perittäisiin.

Mikroyritykselle ympäristönsuojelulain ja jätelain valvontamaksut voidaan määrätä 30 prosenttia 3 §:n mukaista maksua pienemmäksi. Mikroyrityksellä tarkoitetaan ympäristönsuojelulain 206 §:n 2 momentissa taloudellista toimintaa harjoittavaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 10 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 2 miljoonaa euroa. Alennus edellyttää, että toiminnanharjoittajan on viimeistään tarkastuksen yhteydessä annettava valvontaviranomaiselle riittävät työntekijämäärää, liikevaihtoa tai tasetta koskevat tiedot alennuksen myöntämiseksi. Taloudellista toimintaa harjoittavasta oikeushenkilöstä säädettyä sovelletaan muuhunkin oikeushenkilöön arvioitaessa sen kokoa maksun suuruuden määräämistä varten.

Valvontamaksut peritään vähentäen 30 %:lla taulukon mukaisista maksuista myös silloin, jos toiminnanharjoittajan asemassa on sellainen luonnollinen henkilö, joka ei harjoita taloudellista toimintaa.

7 § Hakemuksen, ilmoituksen tai muun asian peruuttaminen tai keskeytyminen

Mikäli hakija peruuttaa hakemuksensa tai ilmoituksensa tai asian käsittely kunnan ympäristönsuojeluviranomaisessa keskeytyy muusta syystä ennen päätöksen antamista ja viranomainen on ryhtynyt oleellisiin toimiin hakemuksen käsittelemiseksi, peritään 3 §:n mukaisesta maksusta vähintään 35 prosenttia sekä muut mahdolliset hakemuksen käsittelystä aiheutuneet kustannukset 4 §:n mukaisesti.

8 § Hakemuksen tai ilmoituksen hylkääminen tai tutkimatta jättäminen

Hakemuksesta tai ilmoituksesta, josta on tehty hylkäävä päätös, peritään tämän taksan mukainen maksu.

Jos hakemus tai ilmoitus on päätetty jättää tutkimatta, maksua ei peritä paitsi, jos viranomainen on ryhtynyt oleellisiin toimiin asian käsittelemiseksi. Tällöin peritään tutkimatta jättämispäätöksestä vähintään 35 prosenttia 3 §:n mukaisesta maksusta. Lisäksi peritään muut asian käsittelystä aiheutuneet kustannukset 4 §:n mukaisesti.

9 § Päätöksen palauttaminen tai kumoaminen

Tuomioistuimen muutoksenhaun johdosta uudelleen käsiteltäväksi palauttaman asian tämän taksan käsittelymaksusta vähennetään, mitä samassa asiassa aikaisemmin annetusta päätöksestä on peritty.

Jos tuomioistuin muutoksenhaun johdosta kumoaa päätöksen sen vuoksi, että hakija ei ole ollut hakemansa luvan tarpeessa, palautetaan mahdollisesti peritty maksu kokonaisuudessaan.

10 § Valvontamaksut

Ympäristönsuojelun valvontaohjelman mukaista määräaikaistarkastuksista ja muusta valvontaohjelmaan tai valvontasuunnitelmaan perustuvasta säännöllisestä valvonnasta sekä hallintopakkoasiassa annetun kiellon, määräyksen tai keskeyttämisen valvomiseksi tehtävästä tarkastuksesta peritään maksutaulukon mukainen valvontamaksu.

Toiminnanharjoittajan peruuttamatta jättämästä, sovitusta tarkastuksesta peritään maksu käytetyn työajan mukaan.

Onnettomuus-, haitta- ja rikkomustilanteissa tehdyistä tarkastuksista, jotka johtavat kehotuksen, määräyksen tai kiellon antamiseen sekä niistä toimenpiteistä, jotka ovat

tarpeen kehotuksen, määräyksen tai kiellon valvomiseksi peritään taksan mukainen valvontamaksu. Maksullisuus koskee kaikkea toimintaa.

Valvontaohjelmaan kuuluvista vuosiraportin ja tarkkailutulosten tarkastamisesta peritään maksutaulukon mukainen maksu.

11 § Vakuuspäätöksen maksu

Jos luvan hakija jättää ympäristönsuojelulain 59 §:n tai 199 §:n mukaisen vakuuden tai vakuutta tarkistetaan, peritään vakuusasian käsittelystä maksutaulukon mukainen maksu.

12 § Maksusta, maksun palauttamisesta ja poikkeuksesta päättäminen

Maksusta, maksun palauttamisesta, maksun alentamisesta tai korottamisesta ja maksun lykkäämisestä määrää tässä taksassa säädetyin perustein ympäristönsuojeluviranomainen tai se viranhaltija, jolle pääasiasta päättäminen on siirretty.

13 § Maksun suorittaminen ja periminen

Maksu on suoritettava laskussa määrättynä aikana. Viivästyneestä maksusta peritään kulloinkin voimassa olevaa viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:ssä tarkoitetun korkokannan mukaan.

Mikäli tämän taksan mukaista maksua ei muistutuksesta huolimatta ole maksettu, voidaan se periä ulosottotoimina ilman erillistä tuomiota tai päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (706/2007) säädetään (YSL 205 §).

14 § Voimaantulo

Tämä taksa ja maksutaulukko tulee mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta voimaan 1.3.2026.

Maksu määräytyy tämän taksan mukaisesti asioissa, jotka ovat tulleet vireille sekä joista on kuulutettu tai muuten annettu tieto asianosaisille tämän taksan voimaantulopäivän jälkeen. Valvontatarkastusten osalta maksu peritään sen taksan mukaan, joka on voimassa tarkastuspäivänä. Maksun palauttamisen osalta noudatetaan sitä taksaa, joka oli voimassa silloin, kun maksu määrättiin.

17 **Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavista maksuista perittävän taksan muuttaminen /SP**

RM

Esitetään rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavan taksan muuttamista 1.2.2026 alkaen. Taksaan esitetään maltillista korotusta kokonaisalaan perustuvaan maksuun sekä yksittäisten taksan kohtien muuttamista tai täydentämistä. Rakenteellisesti taksa ei oleellisesti muutu kaupunginvaltuuston 16.12.2024 § 18 hyväksymästä voimassa olevasta taksasta, jonka yhteydessä kaupunginvaltuusto päätti myös rakennusvalvontataksan yleisistä rakentamislakia vastaavista maksuperusteista.

Rakentamislain 79 §:n mukaan luvan hakija tai toimenpiteen suorittaja on velvollinen suorittamaan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä kunnalle maksun. Jos toimenpide jää kokonaan tai osittain suorittamatta, maksu on hakemuksesta perusteettomilta osin palautettava. Jos tarkastus- tai valvontatehtävät johtuvat luvattomasta tai luvan vastaisesta rakentamisesta taikka siitä, että luvanhakija tai toimintaan velvollinen on laiminlyönyt hänelle kuuluvan tehtävän, voidaan periä suoritetuista toimista kunnalle aiheutuneet kulut.

Rakennuksen rakentamislupamaksuun sisältyvän rakennuksen kokonaisalan tai rakennuksen osan kokonaisalan mukaan määrättävää neliömetrikohtaista lisämaksua esitetään korotettavaksi 0,50 euroa. Taksassa määrättyjen maksujen suurin tuloerä koostuu näistä rakennusten rakentamislupamaksuista.

Kuntaliiton suositusten mukaisesti rakennusvalvontataksan nojalla määrättävillä maksuilla tavoiteltava kateprosentti on 100 %. Maksujen vuosittaista tarkastamista ja muuttamista suositellaan. Rakennusvalvonnan ollessa viranomaistoimintaa ei ole tarkoitus, että rakennusvalvonta kerryttäisi kunnalle pysyvästi ylijäämää. Sen sijaan estettä ei ole sille, että vilkkaan rakentamisen vuosina kate on positiivinen, ja vastaavasti rakentamisen hiljetessä kate painuu miinukselle. Vantaan rakennusvalvonnan tulot ovat olleet ylijäämäiset vielä vuonna 2023, mutta tulot eivät ole kattaneet menoja enää vuosina 2024 ja 2025. Syynä on ollut erityisesti heikoista talouden suhdanteista johtuva kookkaiden ja samalla maksutuotoiltaan suurimpien rakennushankkeiden vähyys. Vuoden 2025 alusta voimaan tullut rakentamislaki myös vähensi lupien määrää, rajaten asuntoja lukuun ottamatta alle 30 neliömetrin rakennukset lupia tarvitsemattomiksi.

Edellisessä noin vuoden takaisessa rakennusvalvontataksan uudistamisessa ei tehty yleiskorotuksia. Sitä aikaisempi taksa hyväksyttiin vuoden 2021 alussa. Rakentamisen suhdanne-ennusteiden ollessa edelleen matalat kuluvalle vuodelle, todennäköisesti maksutuotot eivät esitetyillä korotuksillakaan kata menoja vuonna 2026. Muutoksilla kuitenkin pyritään saavuttamaan ainakin lähemmäksi maksuilla tavoiteltava omakustanteisuus.

Tarkemmat pykäläkohtaiset muutokset on esitetty päätösesityksen rakennusvalvontataksan muutokset -liitteessä sekä vertailutaulukossa voimassa olevan ja uuden rakennusvalvontataksaluonnoksen välillä.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

a) hyväksyä liitteenä olevan Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavista maksuista perittävän taksan,
b) saattaa taksan voimaan 1.2.2026 alkaen mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta, ja
c) kumoaa aiemmin voimassa olleen rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavista maksuista perittävän taksan 1.2.2026 alkaen.

Liitteet:
- Voimassa oleva taksa (1.1.2025 -)
- Rakennusvalvontataksan muutokset
- Voimassa olevan taksan ja uuden rakennusvalvontataksaluonnoksen vertailu
- Esitys uudeksi rakennusvalvontataksaksi

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 1. oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Risto Mikkola, 040 701 4288
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Rakennusvalvontataksan muutokset:

1 § Yleistä

Todettu kaupunginvaltuuston 16.12.2024 päättäneen rakentamislain mukaisen taksan hyväksynnän yhteydessä rakennusvalvontataksan yleisistä perusteista.

2 § Rakentamislupamaksut

Rakentamislupamaksujen kiinteä perusmaksu säilyy ennallaan, mutta kokonaisalan neliömetreihin perustuvaa maksua esitetään nostettavan maltillisesti 0,50 €/m². Korotus nostaa maksujen määräytymisessä eniten sovellettavan aikaisemman 7,00 euron/m² maksun 7,50 euroon/m². Uusi maksu on edelleen maltillinen verrattuna Helsinkiin (9,50 €/m²), Keravaan (8,00 €/m²), Lahteen (7,90 €/m²). Espoo on korottamassa hintaansa (8,00 €/m²). Kauniaisen nykyinen maksu (7,20 €/m²) on hiukan edullisempi, mutta rakennuskohtainen kiinteä perusmaksu on vastaavasti kalliimpi kuin Vantaalla

Esimerkkinä kerrosalaltaan 150 m² omakotitalossa taksakohdan 2 § mukainen kustannusnousu Vantaalla on 75 €, uuden ollessa yhteensä 1945 €. Espoossa vastaava maksu on 2200 € ja Kauniaisissa 1984 €.

Korotus on perusteltu kohonneiden kustannusten takia. Vantaan rakennusvalvonnan taksaan ei tehty edellisellä muutoskierroksella 16.12.2024 yleiskorotusta. Sitä aikaisempi taksa hyväksyttiin 25.1.2021. Vantaan rakennusvalvonnan tulot eivät ole kattaneet menoja vuosina 2024 ja 2025. Kuntaliiton suositusten mukaisesti rakennusvalvonnan toiminnassa tulee pyrkiä omakustannuksellisuuteen, jotta toimintaa ei subventoida verorahoilla. Rakennusvalvonnan ollessa viranomaistoimintaa ei kuitenkaan ole tarkoitus, että rakennusvalvonta kerryttäisi kunnalle pysyvästi ylijäämää. Sen sijaan estettä ei ole sille, että vilkkaan rakentamisen vuosina kate on positiivinen, ja vastaavasti rakentamisen hiljetessä kate painuu miinukselle.

2 §:n alakohdat:

<u>2 §:n 1 kohta (uudisrakennuksen rakentaminen ja rakennuksen laajentaminen):</u>

Korotus 0,50 €/m² a), c), d), e) ja f) kohdissa. Maksu säilyy ennallaan tehtäessä b) kohdan erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) asemakaava-alueella.

<u>2 §:n 2 kohta (korjaus- ja muutostyö sekä käyttötarkoituksen muutos):</u>

Korotus 0,50 €/m² a), c), d), e) ja f) kohdissa. Maksu säilyy ennallaan tehtäessä b) kohdan erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) asemakaava-alueella.

Lisäksi lisätty c) ja f) kohdan soveltamisalaan epäselvyyksien välttämiseksi maksun koskevan myös päätöstä korjaus- ja muutostyöstä, jolla ei ole vaikutusta sijoittamisen edellytysten täyttymiseen. Lisäys selventää rakentamislain 43 § 2 mom. tarkoittamaa tilannetta.

<u>2 §:n 3 kohta (vähintään 30 metriä korkea masto tai piippu):</u>

Poistettu a) ja d) kohtien työmäärän sidottu hankalaksi koettu liukumamaksu ja korvattu liukuma kiinteällä maksulla. Samalla päivitetty b), c), e) ja f) kohtien hinnat haettaessa erillisillä päätöksillä

sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksiä. Hinnat on tasattu asemakaavoitetulla- ja suunnittelutarvealueella siten, että kummallakin alueella on mahdollisuus saada maston tai piipun lupa saman hintaisena eli 3000 €:n maksulla.

2 §:n 4 kohta (erityistä toimintaa varten rakennettava alue):

Lisätty maksun suuruutta rajaava alueen pinta-alaraja 2000 m², jonka jälkeen pinta-alaan perustuva maksu on 10 % (0,10 €/m²). Muutoksella pidetään suurempaa esimerkiksi useamman hehtaarin kokoista aluetta koskeva hinta kohtuullisena ja työmäärään paremmin sidottuna.

Erityisenä alueena pidetään esimerkiksi kylmäasemaa, sähköauton latausasemaa, urheilu- tai golfkenttää, lumenläjitysaluetta, suurehkoa aurinkopaneelikenttää, suurehkoa varastointi- tai pysäköintialuetta.

2 §:n 5 kohta (muut toimenpiteet):

Energiakaivon maksu kohta d) muutettu koskemaan myös yksittäistä energiakaivoa, koska ei ole oikeudenmukaista subventoida muilla lupamaksuilla näihin kohdistuvaa viranomaistyötä. Jos energiakaivoja on enemmän kuin yksi, hinta seuraavista energiakaivoista alenee, kunnes kaivomäärän ylittäessä 7 kpl, maksu ei enää kasva. Syvistä yli 1000 metrin teollisen mittakaavan energiakaivoista maksu on kovempi, kuten myös muissa ympäristökunnissa.

Kohdat e), f) ja g): Erotettu pääsuunnittelijan hankkeen aikaisen vaihtumisen maksu omaksi kohdakseen ja alennettu hintaa. Samalla laajennettu vastuuhenkilön vaihtuminen koskemaan myös muuta suunnittelijaa tai työnjohtajaa. Lisäksi nostettu riitatapauksia varten oma 550 €:n maksu muutoksenhakuun oikeuttavasta päätöksestä, jossa todetaan vastuuhenkilön kelpoisuuden jäävän täyttymättä tai vastuuhenkilön ajallisten resurssien ei katsota täyttyvän tai vastuuhenkilö arvioidaan muuten kyvyttömäksi hoitamaan tehtäväänsä.

6 § Aloittamisoikeushakemuksen käsittelymaksu

Rakentamislain myötä luvan lainvoimaiseksi tulemisen aika piteni 37 päivään ja halu aloittaa rakennustyöt nopeammin on kasvussa. Aloittamisoikeuden käsittely vaatii viranomaistyötä ja mm. vakuusmaksun määrittelyä, vastaanottamista kirjauksineen ja palauttamista. Tästä syystä on perusteltua periä aloittamisoikeuden käsittelystä maksu myös lupahakemuksen yhteydessä. Erillishakemuksena lupapäätöksen jälkeen käsiteltävän aloittamisoikeuden maksu säilyy entisenä.

7 § Poikkeamislupa, vähäinen poikkeaminen ja pelastuslain mukaiset helpotukset / poikkeamiset

Vähäisen poikkeamisen sanamuodossa on huomioitu laissa uutena tullut mahdollisuus myöntää poikkeus myös loppukatselmuksen yhteydessä. Samalla on tarkoituksenmukaista muuttaa poikkeamisten maksu poikkeamakohtaiseksi, jolla rakentamista pyritään ohjaamaan kaavan mukaisesti toteutettavaksi yksittäisen poikkeamisen ollessa aikaisempaa edullisempaa.

Taksaan on tuotu aikaisemmin puuttuneet maksut pelastuslain nojalla käsiteltävistä väestönsuojien helpotuksista ja poikkeamisista.

8 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäätösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut

Kohdassa d) täsmennetty informatiivisena maksukohdan koskevan myös sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 917/2014 mukaisen sijoittamisoikeuden ratkaisemisesta. Esimerkkinä valokuitukaapelin maahan sijoittaminen, josta osapuolet eivät sopimusteitse pääse sopuun.

9 § Jatkuvan valvonnan maksut, ylimääräinen katselmus tai tarkastus ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen

Kohtaan a) on lisätty jatkuvaan valvontaan tai muuten lupaan liittymättömän katselmuksen, tarkastuksen tai kirjallisen määräyksen antamisen maksu. Jatkuvan valvonnan prosessit ovat työläitä ja usein niihin liittyy naapuririitoja, joissa kaikissa puuttumiskynnys ei kuitenkaan välttämättä ylity. Maksulla peritään viranomaistyöstä korvaus ja pyritään ehkäisemään ns. turhia vaatimuksia. Kehotuksista ja sanallisista linjauksista esim. puuttumiskynnyksen alittumisesta ei edelleenkään peritä maksua.

Kohtaan b) on täsmennetty termiksi keskeyttämismääräyksen pysyttäminen.

Lisäksi kohtaan c) on lisätty maksut muista kuin lupapäätöksen yhteydessä määrätyistä katselmuksista tai tarkastuksista sekä lupapäätöksen mukaisen katselmuksen tai tarkastuksen uudelleen suorittamisesta, koska ne lisäävät viranomaistyötä ja ovat seurausta hankkeeseen ryhtyvän velvoitteiden puutteellisesta hoitamisesta.

Aikaisemman taksan kohdan c) asiasisältö on siirretty muuttumattomana kohtaan d).

12 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä todistuksista ja lausunnoista perittävät maksut

Muutettu otsikkokohtaan toimitusasiakirjojen tilalle todistuksista ja lausunnoista perittävät maksut. Viranomaiselta pyydetään mm. työvaihetodistuksia rahoitusta varten rakennustyön edistymisestä sekä lausuntoja yksityisiin tarkoituksiin esimerkiksi luvan tarpeesta liikuntapaikka-avustushakemuksia varten. Neuvonnasta ja viranomaistahoille annettavista lausunnoista ei peritä maksua.

13 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä

Kohtaa e) täsmennetty, jotta tulee huomioiduksi yksittäiset taksan täysimääräiset tai alle 50 %:n maksut hylätystä päätöksestä, välttäen ristiriitaisia tulkintoja.

14 § Maksun palauttaminen

Lisätty kohdat rakentamisluvan ja puhtaan siirtymän sijoittamishakemuksen päätöksen tekemisen viivästymisestä palautettavasta maksusta.

17 § Taksan voimaantulo

Hyväksyväksi tahoksi muutettu kaupunkiympäristölautakunta, koska taksaan yleiset perusteet eivät muutu.

Maankäyttö- ja rakennuslain perusteella käsiteltäviin asioihin täsmennetty sovellettavan 1.2.2021 – 31.12.2024 voimassa ollutta rakennusvalvontataksaa.

Uusi taksa §	**Vanha taksa §**
1 § Yleistä Rakentamislain 79 §:n mukaan luvan hakija tai toimenpiteen suorittaja on velvollinen suorittamaan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä kunnalle maksun. Kaupunginvaltuusto on 16.12.2024 kuntalain 13 §:n 2 momentin 4 kohdan nojalla päättänyt rakennusvalvontataksan yleisistä perusteista. Kaupunkiympäristölautakunnalla on oikeus päättää yleisistä alennuksista. Tämän taksan perusteella määrätyt maksut eivät ole arvonlisäverollisia.	1 § Yleistä Rakentamislain 79 §:n mukaan luvan hakija tai toimenpiteen suorittaja on velvollinen suorittamaan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä kunnalle maksun. Kaupunginvaltuusto on 17.12.2001 kuntalain 13 §:n 2 momentin 4 kohdan nojalla päättänyt rakennusvalvontataksan yleisistä perusteista. Kaupunkiympäristölautakunnalla on oikeus päättää yleisistä alennuksista. Tämän taksan perusteella määrätyt maksut eivät ole arvonlisäverollisia.
2 § Rakentamislupamaksut 1. <u>Uudisrakennuksen rakentaminen ja rakennuksen laajentaminen</u> **Asemakaava-alueella:** a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 820,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 7,50 €/m² b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa): • rakennusta kohti 500,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 2,00 €/m² c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 420,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 7,50 €/m² **Suunnittelutarvealueella:** d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 1600,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 8,50 €/m²	2 § Rakentamislupamaksut 1. <u>Uudisrakennuksen rakentaminen ja rakennuksen laajentaminen</u> **Asemakaava-alueella**: a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 820,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 7,00 €/m2 b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa): • rakennusta kohti 500,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 2,00 €/m2 c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 420,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 7,00 €/m2 **Suunnittelutarvealueella:** d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 1600,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 8,00 €/m2

e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa): • rakennusta kohti 900,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 2,00 €/m² f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 300,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 5,50 €/m² 2. <u>Korjaus- ja muutostyö sekä käyttötarkoituksen muutos</u> **Asemakaava-alueella:** a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 820,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,50 €/m² b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa): • rakennusta kohti 500,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 2,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 2,00 €/m² c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä tai päätös korjaus- ja muutostyöstä, jolla ei ole vaikutusta sijoittamisen edellytysten täyttymiseen: • rakennusta kohti 420,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,50 €/m² **Suunnittelutarvealueella:** d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 1600,00 €; ja	e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa): • rakennusta kohti 900 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 1,50 €/m2 f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 300 €; ja • lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 5,00 €/m2 2. <u>Korjaus- ja muutostyö sekä käyttötarkoituksen muutos</u> **Asemakaava-alueella**: a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 820,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,00 €/m2 b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa): • rakennusta kohti 500,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 2,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 2,00 €/m2 c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 420,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,00 €/m2 **Suunnittelutarvealueella:** d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:

• lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,50 €/m² e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa): • rakennusta kohti 900,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 2,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 2,00 €/m² f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä tai päätös korjaus- ja muutostyöstä, jolla ei ole vaikutusta sijoittamisen edellytysten täyttymiseen: • rakennusta kohti 300,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 5,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 5,50 €/m² 3. <u>Vähintään 30 metriä korkea masto tai piippu</u> **Asemakaava-alueella:** a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä on 3000,00 € b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) on 2000,00 euroa. c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä on 1500,00 euroa. **Suunnittelutarvealueella:** d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä on 3500,00 € e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) on 1750,00 € f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä on 1250,00 € 4. <u>Erityistä toimintaa varten rakennettava alue</u>	• rakennusta kohti 1600,00 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,00 €/m2 e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa): • rakennusta kohti 900 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 1,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 1,50 €/m2 f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä: • rakennusta kohti 300 €; ja • lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 4,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 4,50 €/m2 3. <u>Vähintään 30 metriä korkea masto tai piippu</u> **Asemakaava-alueella:** a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä on 2500,00 €–3000,00 € käytetyn työmäärän mukaan. b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) on 1950,00 euroa. c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä on 1450,00 euroa. **Suunnittelutarvealueella:** d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä on 3300,00 € - 3800,00 € käytetyn työmäärän mukaan. e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) on 1650,00 euroa. f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä on 1200,00 euroa.

Rakentamislupamaksu erityistä toimintaa varten rakennettavasta alueesta, josta aiheutuu vaikutuksia sitä ympäröivien alueiden käytölle a) perusmaksu 320,00 €; ja b) lisäksi alueen pinta-alan mukaan 2000 neliömetriin asti 1,00 €/m² c) lisäksi alueen pinta-alan mukaan 2000 neliömetriä ylittävältä osalta 0,10 €/m² Mikäli alueelle sijoittuu muun kuin tämän kohdan perusteella rakentamislupaa edellyttäviä rakennuskohteita, niiden osalta lisäksi maksu taksan kyseenomaisen kohdan mukaisesti.	4. Erityistä toimintaa varten rakennettava alue Rakentamislupamaksu erityistä toimintaa varten rakennettavasta alueesta, josta aiheutuu vaikutuksia sitä ympäröivien alueiden käytölle • perusmaksu 320 €; ja • lisäksi alueen pinta-alan mukaan 1,00 €/m2
5. Muut toimenpiteet	5. Muut toimenpiteet
a) Luvanvarainen mainoslaite 650,00 €	a) Luvanvarainen mainoslaite 650,00 €.
b) Yleisörakennelma 850,00 €	b) Yleisörakennelma 850,00 €
c) Julkisivumuutokset 820,00 € rakennusta kohden	c) Julkisivumuutokset 820,00 € rakennusta kohden.
d) Energiakaivon rakentaminen: i. 250,00 € / 1. energiakaivo, ii. samassa lupapäätöksessä seuraavat energiakaivot 150,00 € / kpl, kuitenkin enintään yhteensä 1150,00 €. iii. Syvät energiakaivot (yli 1000 m) 1150,00 € / kpl.	d) Energiakaivokentän (vähintään 10 energiakaivoa) ja yli 1000 metriä syvien lämpökaivojen/energiakaivojen lupamaksu on 1150,00 euroa hanketta kohden.
e) Käsittelymaksu rakennustyön aikana annetusta suostumuksesta poiketa lupapäätöksessä hyväksytyistä suunnitelmista 500,00 €.	e) Käsittelymaksu rakennustyön aikana annetusta suostumuksesta poiketa lupapäätöksessä hyväksytyistä suunnitelmista ja pääsuunnittelijan vaihtamista rakennusluvan myöntämisen jälkeen koskevasta suostumuksesta on 500,00 €.
f) Maksu vastuuhenkilön (suunnittelija ja työnjohtaja) lupapäätöksen jälkeisestä vaihtumisesta 320,00 €.	f) Rakentamislupamaksu muiden rakentamislupaa edellyttävien toimenpiteiden osalta 550,00 € - 12 000,00 € käytetyn työmäärän mukaan.
g) Maksu vastuuhenkilön (suunnittelija ja työnjohtaja) kelpaamattomuuden toteavasta muutoksenhakuun oikeuttavasta päätöksestä 550,00 €.	

h) Rakentamislupamaksu muiden rakentamislupaa edellyttävien toimenpiteiden osalta 550,00 € - 12 000,00 € käytetyn työmäärän mukaan.	
3 § Purkamislupamaksut Lupamaksu erillisessä menettelyssä myönnetystä purkamisluvasta on 750,00 € - 3200,00 € (lähtökohtaisesti 1200,00 €) rakennukselta käytetyn työmäärän mukaan.	3 § Purkamislupamaksut Lupamaksu erillisessä menettelyssä myönnetystä purkamisluvasta on 750,00 € - 3200,00 € (lähtökohtaisesti 1200,00 €) rakennukselta käytetyn työmäärän mukaan.
4 § Maisematyölupamaksut Maisematyölupamaksu on 1000,00 € - 4500,00 € (lähtökohtaisesti 1750,00 €) riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.	4 § Maisematyölupamaksut Maisematyölupamaksu on 1000,00 € - 4500,00 € (lähtökohtaisesti 1750,00 €) euroa riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.
5 § Luvan voimassaolon pidentäminen a) Lupamaksu luvan voimassaolon pidentämisestä töiden aloittamista varten tai töiden loppuunsaattamiseksi on 550,00 € ensimmäisen pidentämistä koskevan päätöksen osalta. b) Lupamaksu jokaisesta seuraavasta luvan voimassaolon pidentämistä koskevasta päätöksestä töiden loppuunsaattamiseksi on 750,00 €.	5 § Luvan voimassaolon pidentäminen Lupamaksu luvan voimassaolon pidentämisestä töiden aloittamista varten tai töiden loppuunsaattamiseksi on 550,00 euroa ensimmäisen pidentämistä koskevan päätöksen osalta. Lupamaksu jokaisesta seuraavasta luvan voimassaolon pidentämistä koskevasta päätöksestä töiden loppuunsaattamiseksi on 750,00 euroa.
6 § Aloittamisoikeushakemuksen käsittelymaksu a) Aloittamisoikeuden myöntäminen lupahakemuksen yhteydessä 320,00 €. b) Aloittamisoikeushakemuksen käsittely lupapäätöksen antamisen jälkeen erillisenä asiana 550,00 €.	6 § Aloittamisoikeushakemuksen käsittelymaksu Kun aloittamisoikeushakemus käsitellään lupapäätöksen antamisen jälkeen erillisenä asiana, on maksu 550,00 euroa.
7 § Poikkeamislupa, vähäinen poikkeaminen ja pelastuslain mukaiset helpotukset / poikkeamiset <u>Poikkeamislupa</u>	7 § Poikkeamislupa ja vähäinen poikkeaminen rakentamisluvan yhteydessä <u>Poikkeamislupa</u> a) Maksu rakentamislain 57 §:n ja 58 §:n mukaisesta poikkeamisesta

Maksu rakentamislain 57 §:n ja 58 §:n mukaisesta poikkeamisesta määräytyy seuraavasti: a) Maksuluokka 1 (poikkeama ei ole merkittävä) 1200,00 € b) Maksuluokka 2 (poikkeama on vähäistä merkittävämpi tai valmistelu on vaativaa) 2750,00 € c) Maksuluokka 3 (poikkeama on merkittävä tai valmistelu on erittäin vaativaa) 5.500,00–10.000,00 € d) Maksu kielteisestä poikkeamispäätöksestä on 600,00 e) Poikkeamisen käsittelyn yhteydessä suoritetusta naapureiden kuulemisesta perittävä maksu muodostuu: i. perusmaksusta 75,00 €, ii. minkä lisäksi veloitetaan 75,00 €/kuultava naapuri <u>Vähäinen poikkeaminen rakentamisluvan tai loppukatselmuksen yhteydessä</u> Rakentamislain 59 § mukaisen vähäisen poikkeamisen maksu: f) Pientalojen ja muiden vähäisten rakennusten sekä vähäisten hankkeiden osalta 600,00 € / poikkeama g) Kerrostalojen ja muiden isojen hankkeiden osalta 1200, 00 € / poikkeama <u>Pelastuslain mukaiset helpotukset / poikkeamiset</u> h) Pelastuslain 71 § mukaisen väestönsuojan rakentamisvelvoitteen lykkääminen ja yhteisen väestönsuojan hyväksyminen kahta tai useampaa rakennusta varten: 2000 € / päätös i) Pelastuslain 75 § mukaisen vapautuksen myöntäminen väestönsuojan rakentamisvelvollisuudesta yksittäistapauksessa, poikkeuksen myöntäminen väestönsuojaa koskevista vaatimuksista, alueellinen vapautus väestönsuojien rakentamisesta: 2750 € / päätös	määräytyy seuraavasti: • maksuluokka 1 (poikkeama ei ole merkittävä) 900,00 € • maksuluokka 2 (poikkeama on vähäistä merkittävämpi tai valmistelu on vaativaa) 2.750,00 € • maksuluokka 3 (poikkeama on merkittävä tai valmistelu on erittäin vaativaa) 5.500,00 € - 10.000,00 € • maksu kielteisestä poikkeamispäätöksestä on 450,00 €. b) Poikkeamisen käsittelyn yhteydessä suoritetusta naapureiden kuulemisesta perittävä maksu muodostuu perusmaksusta 75,00 €, minkä lisäksi veloitetaan 75,00 €/kuultava naapuri. <u>Vähäinen poikkeaminen rakentamisluvan yhteydessä</u> c) Rakennusvalvontaviranomaisen lupapäätöksen yhteydessä myöntämän vähäisen poikkeamisen maksu muutoin määräytyvän lupamaksun lisäksi on seuraava: • Pientalojen ja muiden vähäisten rakennusten sekä vähäisten hankkeiden osalta 1200 euroa riippumatta poikkeamisten lukumäärästä. • Kerrostalojen ja muiden isojen hankkeiden osalta 1600 euroa riippumatta poikkeamisten lukumäärästä.

8 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäätösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut a) Asianosaisten sopimukseen perustuvan hakemuksen johdosta tehtävän rakennusrasitteen perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen päätöskohtainen maksu on 350,00 €, mikä sisältää yhden rasitteen. Lisämaksu jokaiselta seuraavalta rasitteelta on 100,00 €. b) Kun asianosaiset eivät ole sopineet rasitteen perustamisesta, hakemuksen johdosta tehtävän rakennusrasitteen perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu on 2650,00 €. Maksu on sama myös silloin, kun hakemus hylätään. c) Kiinteistöjen yhteisjärjestelyn perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu on 1650,00 €. d) Yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu 2650,00 €. Maksu on sama myös silloin, kun hakemus hylätään. (Maksukohtaa käytetään myös sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 917/2014 mukaisen sijoittamisoikeuden ratkaisemisessa.)	8 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäätösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut a) Asianosaisten sopimukseen perustuvan hakemuksen johdosta tehtävän rakennusrasitteen perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen päätöskohtainen maksu on 350,00 euroa, mikä sisältää yhden rasitteen. Lisämaksu jokaiselta seuraavalta rasitteelta on 100,00 euroa. b) Kun asianosaiset eivät ole sopineet rasitteen perustamisesta, hakemuksen johdosta tehtävän rakennusrasitteen perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu on 2650,00 euroa. Maksu on sama myös silloin, kun hakemus hylätään. c) Kiinteistöjen yhteisjärjestelyn perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu on 1650,00 euroa. d) Yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu 2650,00 euroa. Maksu on sama myös silloin, kun hakemus hylätään.
9 § Jatkuvan valvonnan maksut, ylimääräinen katselmus tai tarkastus ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen a) Jatkuvaan valvontaan tai muuten lupaan liittymättömän katselmuksen, tarkastuksen tai kirjallisen määräyksen antamisen maksu on 650,00 €. Mikäli rakennusvalvonnan näkemyksen mukaan ei ole perustetta kirjalliselle määräykselle tai valvontatehtävälle, mutta ulkopuolinen taho (esimerkiksi naapuri) vaatii asiassa muutoksenhakuun oikeuttavan päätöksen, peritään maksu päätöstä vaatineelta osapuolelta. Erityisestä syystä viranomainen voi jakaa maksun puoliksi molempien osapuolten tai tarvittaessa useammankin osapuolen maksettavaksi. Jos muutoksenhaun tuloksena viranhaltijan päätöstä muutetaan, muutetaan maksu vastaamaan päätöksen ratkaisua.	9 § Jatkuvan valvonnan maksut ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen a) Rakennusvalvonnan antamasta kirjallisesta määräyksestä voidaan määrätä 420,00 € käsittelymaksu. b) Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston päätöksen, jolla on asetettu velvoite tai/ja tuomittu jo asetetun velvoitteen uhka täytäntöön pantavaksi sekä päätöksen, jolla työt on määrätty keskeytettäväksi, valvontamaksu on 650,00–2300,00 € (lähtökohtaisesti 1250,00 €) päätökseltä riippuen käytetystä työmäärästä. c) Maksu rakentajan pyynnöstä luvan voimassaolon päättymisen jälkeen

b) Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston päätöksen, jolla on asetettu velvoite tai/ja tuomittu jo asetetun velvoitteen uhka täytäntöön pantavaksi tai työn keskeyttämismääräyksen pysyttämisen ratkaiseminen, valvontamaksu on 650,00–2300,00 € (lähtökohtaisesti 1250,00 €) päätökseltä riippuen käytetystä työmäärästä. c) Rakentamislain 113 § mukaisen rakennusvalvonnan suorittaman muun kuin lupapäätöksessä määrätyn katselmuksen tai tarkastuksen sekä lupapäätöksen mukaisen katselmuksen tai tarkastuksen ylimääräisenä uudelleen suorittamisen maksu on 420,00 €. d) Maksu rakentajan pyynnöstä luvan voimassaolon päättymisen jälkeen pidettävästä loppukatselmuksesta on 1500,00 €.	pidettävästä loppukatselmuksesta on 1500,00 €.
10 § Kokoontumistilojen maksut Kun erillisellä päätöksellä vahvistetaan tilassa samanaikaisesti sallittujen henkilöiden enimmäismäärä, maksu on kokoontumistilaa kohti 320,00 €.	10 § Kokoontumistilojen maksut Kun erillisellä päätöksellä vahvistetaan tilassa samanaikaisesti sallittujen henkilöiden enimmäismäärä, maksu on kokoontumistilaa kohti 320,00 €.
11 § Rakennuttajavalvontamaksut a) Rakennusvalvontaviranomainen myöntäessä oikeuden valvoa rakennustyötä kokonaan tai osittain itse valvontasuunnitelman mukaisesti, maksu valvontasuunnitelman hyväksymisestä on 420,00 €. b) Taksan mukaisesta lupamaksusta hyvitetään enintään 20 %.	11 § Rakennuttajavalvontamaksut a) Rakennusvalvontaviranomainen myöntäessä oikeuden valvoa rakennustyötä kokonaan tai osittain itse valvontasuunnitelman mukaisesti, maksu valvontasuunnitelman hyväksymisestä on 420,00 euroa. b) Taksan mukaisesta lupamaksusta hyvitetään enintään 20 %.
12 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä todistuksista ja lausunnoista perittävät maksut a) Arkisto- ja kopiointipalveluista sekä muista rakennusvalvonnan tietopalveluun liittyvistä selvitystöistä, mikäli ne edellyttävät tavanomaista enemmän työtä, kuten asiakirjojen seulontaa, lajittelua tai muuta vastaavaa, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 150,00 € /h,	12 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä toimitusasiakirjoista perittävät maksut Arkisto- ja kopiointipalveluista sekä muista rakennusvalvonnan tietopalveluun liittyvistä selvitystöistä, mikäli ne edellyttävät tavanomaista enemmän työtä, kuten asiakirjojen seulontaa, lajittelua tai muuta vastaavaa, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 150,00 € /h, kuitenkin vähintään 150,00 €.

kuitenkin vähintään 150,00 €. b) Maksu todistuksesta (esim. työvaihetodistus) tai muun kuin viranomaisen pyytämästä lausunnosta, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 150,00 € /h, kuitenkin vähintään 150,00 €.	
13 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä a) Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti pienempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan korottaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Korotus voi olla enintään 30 %. b) Mikäli asia saatetaan tarkastus- tai valvontatoimenpiteiden jälkeen lupa-asiana rakennusvalvonnan käsiteltäväksi, rakennuslupamaksua voidaan korottaa niin, että se kattaa suoritetuista toimista rakennusvalvonnalle aiheutuneet kulut. Lisämaksu on vähintään 420,00 € ja enintään kaksinkertainen normaaliin lupamaksuun verrattuna riippuen käytetystä työmäärästä. c) Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti suurempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan alentaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Alennus voi olla enintään 30 %. d) Jos hakija peruuttaa hakemuksensa ennen päätöksen tekemistä, ja hakemuksen käsittely on jo aloitettu, maksu on enintään 50 % taksan mukaisesta maksusta käytetyn työmäärän mukaan. e) Jos hakemus hylätään, maksu on 50 % muutoin määräytyvästä maksusta. Hylätystä päätöksestä peritään kuitenkin täysimääräinen maksu tai muun suuruinen maksu, mikäli taksan asianomaisessa kohdassa on näin todettu.	13 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä a) Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti pienempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan korottaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Korotus voi olla enintään 30 %. b) Mikäli asia saatetaan tarkastus- tai valvontatoimenpiteiden jälkeen lupa-asiana rakennusvalvonnan käsiteltäväksi, rakennuslupamaksua voidaan korottaa niin, että se kattaa suoritetuista toimista rakennusvalvonnalle aiheutuneet kulut. Lisämaksu on vähintään 420,00 € ja enintään kaksinkertainen normaaliin lupamaksuun verrattuna riippuen käytetystä työmäärästä. c) Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti suurempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan alentaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Alennus voi olla enintään 30 %. d) Jos hakija peruuttaa hakemuksensa ennen päätöksen tekemistä, ja hakemuksen käsittely on jo aloitettu, maksu on enintään 50 % taksan mukaisesta maksusta käytetyn työmäärän mukaan. e) Jos hakemus hylätään, maksu on 50 % muutoin määräytyvästä maksusta. f) Jos hakemus jätetään tutkimatta käsittelyn edellytyksen puuttumisen vuoksi, maksu on 850 euroa.

f) Jos hakemus jätetään tutkimatta käsittelyn edellytyksen puuttumisen vuoksi, maksu on 850,00 euroa. g) Jos rakennuksessa suoritetaan samanaikaisesti useita tämän taksan eri kohtien mukaisia toimenpiteitä, rakennuskohtainen perusmaksu veloitetaan vain kertaalleen.	g) Jos rakennuksessa suoritetaan samanaikaisesti useita tämän taksan eri kohtien mukaisia toimenpiteitä, rakennuskohtainen perusmaksu veloitetaan vain kertaalleen.
14 § Maksun palauttaminen a) Rakentamisluvan käsittelyn viivästymisestä johtuva kunnan oma-aloitteinen maksun palauttaminen: • vähäinen – vaativa hanke; jos päätöstä ei tehdä 3 kuukaudessa, palautetaan 20 % maksusta jokaiselta viivästyskuukaudelta (ellei viivästys johdu hakijasta). • erityisen – poikkeuksellisen vaativa hanke, puhtaan siirtymän sijoittamislupahakemus; jos päätöstä ei tehdä 6 kuukaudessa, palautetaan 20 % maksusta jokaiselta viivästyskuukaudelta (ellei viivästys johdu hakijasta). b) Rakennusvalvontamaksuja palautetaan hakemuksesta seuraavasti: • 50 % suoritetusta maksusta, kun voimassa olevasta luvasta luovutaan ennen rakennustöiden aloittamista • 50 % vanhasta lupamaksusta hyvitetään uuden luvan maksua määrättäessä, kun luvan voimassa ollessa haetaan uutta lupaa • rakentamisluvan rauetessa palautetaan suoritetuista toimenpiteistä riippuen enintään 40 %. • jos rakentamislupa koskee useita rakennuksia ja lupa on toteutettu jonkin rakennuksen osalta, niin palautettavan maksun suuruus määrätään siitä maksun osasta, joka vastaa luvan rauenneesta osasta suoritettua maksua. c) Milloin rakentamislupa, joka ei koske uuden rakennuksen rakentamista, tai muu lupa kuin rakentamislupa, on rauennut tai siitä on luovuttu, noudatetaan maksua palautettaessa soveltuvin osin tämän pykälän määräyksiä.	14 § Maksun palauttaminen a) Rakennusvalvontamaksuja palautetaan hakemuksesta seuraavasti: • 50 % suoritetusta maksusta, kun voimassa olevasta luvasta luovutaan ennen rakennustöiden aloittamista • 50 % vanhasta lupamaksusta hyvitetään uuden luvan maksua määrättäessä, kun luvan voimassa ollessa haetaan uutta lupaa • rakentamisluvan rauetessa lupamaksusta palautetaan suoritetuista toimenpiteistä riippuen enintään 40 %. • jos rakentamislupa koskee useita rakennuksia ja lupa on toteutettu jonkin rakennuksen osalta, niin palautettavan maksun suuruus määrätään siitä maksun osasta, joka vastaa luvan rauenneesta osasta suoritettua maksua. b) Milloin rakentamislupa, joka ei koske uuden rakennuksen rakentamista, tai muu lupa kuin rakentamislupa, on rauennut tai siitä on luovuttu, noudatetaan maksua palautettaessa soveltuvin osin tämän pykälän määräyksiä. c) Maksun palauttamista on haettava vuoden kuluessa siitä, kun lupa on rauennut tai kun luvasta luovutaan.

d) Maksun palauttamista on haettava kirjallisesti vuoden kuluessa, siitä kun lupa on rauennut tai kun luvasta luovutaan.	
15 § Maksun suorittaminen ja vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta a) Kun lupapäätös on tehty tai muu viranomaistehtävä on suoritettu, niin tämän taksan mukainen maksu on maksettava laskussa määrätyssä ajassa. Jos maksua ei makseta laskussa määrätyssä ajassa, erääntyneelle maksulle on maksettava viivästyskorkoa siten, kuin korkolaissa on määrätty. Korkolain mukainen viivästyskorkoprosentti merkitään kuhunkin laskuun. Asiakirjojen lunastusmaksu sisältyy maksuun. Jos tämän taksan mukaisia laskuja ei makseta määräajassa, maksut voidaan periä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään. b) Rakennusvalvontapäällikkö tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta myöntää vapautuksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamisesta osittain tai kokonaan, milloin maksun periminen on ilmeisen kohtuutonta tai aiheetonta. c) Rakennusvalvontapäällikkö tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta erityisestä syystä myöntää lykkäyksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamiseen.	15 § Maksun suorittaminen ja vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta a) Kun lupapäätös on tehty tai muu viranomaistehtävä on suoritettu, niin tämän taksan mukainen maksu on maksettava laskussa määrätyssä ajassa. Jos maksua ei makseta laskussa määrätyssä ajassa, erääntyneelle maksulle on maksettava viivästyskorkoa siten, kuin korkolaissa on määrätty. Korkolain mukainen viivästyskorkoprosentti merkitään kuhunkin laskuun. Asiakirjojen lunastusmaksu sisältyy maksuun. Jos tämän taksan mukaisia laskuja ei makseta määräajassa, maksut voidaan periä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään. b) Rakennusvalvontapäällikkö tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta myöntää vapautuksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamisesta osittain tai kokonaan, milloin maksun periminen on ilmeisen kohtuutonta tai aiheetonta. c) Rakennusvalvontapäällikkö tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta erityisestä syystä myöntää lykkäyksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamiseen.
16 § Muutoksenhaku määrätystä maksusta a) Tämän taksan perusteella määrättyä maksua koskevat muistutukset on tehtävä kirjallisesti laskusta ilmenevässä ajassa rakennusvalvontapäällikölle. Jos muistutus on tehty määräajassa, laskua ei tarvitse maksaa, ennen kuin muistutus on käsitelty. Aiheellisen muistutuksen johdosta virheellinen lasku korvataan korjatulla laskulla. b) Jos muistutus on tehty määräajassa, mutta maksua ei ole muistutuksen johdosta muutettu, muistutuksen tekijä voi hakea maksuun oikaisua	16 § Muutoksenhaku määrätystä maksusta a) Tämän taksan perusteella määrättyä maksua koskevat muistutukset on tehtävä laskusta ilmenevässä ajassa rakennusvalvontapäällikölle. Jos muistutus on tehty määräajassa, laskua ei tarvitse maksaa, ennen kuin muistutus on käsitelty. Aiheellisen muistutuksen johdosta virheellinen lasku korvataan korjatulla laskulla. b) Jos muistutus on tehty määräajassa, mutta maksua ei ole muistutuksen johdosta muutettu, muistutuksen tekijä voi hakea maksuun oikaisua

kaupunkiympäristölautakunnalta.	kaupunkiympäristölautakunnalta.
17 § Taksan voimaantulo Tämä taksa on Vantaan kaupunkiympäristölautakunnan [dd.mm.yyyy] hyväksymä § [X] . Tämä taksa korvaa kaupunginvaltuustossa 16.12.2024 hyväksytyn taksan. Nämä maksut tulevat voimaan 1.2.2026. Maksu määräytyy sen rakennusvalvontataksan mukaan, joka on voimassa lupapäätöksen tekemispäivänä tai viranomaistehtävän suorittamishetkellä. Edellä mainitusta poiketen maankäyttö- ja rakennuslain perusteella käsiteltävään asiaan sovelletaan 1.2.2021 – 31.12.2024 voimassa ollutta rakennusvalvontataksaa	17 § Taksan voimaantulo Tämä taksa on Vantaan kaupunginvaltuuston 16.12.2024 hyväksymä § 18. Tämä taksa korvaa kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 hyväksytyn taksan. Nämä maksut tulevat voimaan 1.1.2025. Maksu määräytyy sen rakennusvalvontataksan mukaan, joka on voimassa lupapäätöksen tekemispäivänä tai viranomaistehtävän suorittamishetkellä. Edellä mainitusta poiketen maankäyttö- ja rakennuslain perusteella käsiteltävään asiaan sovelletaan ennen tämän taksan voimaan tuloa voimassa ollutta taksaa.

LUONNOS

Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavat maksut Vantaan kaupungissa 1.2.2026 alkaen

1 § Yleistä

2 § Rakentamislupamaksut

3 § Purkamislupamaksut

4 § Maisematyölupamaksut

5 § Luvan voimassaolon pidentäminen

6 § Aloittamisoikeushakemuksen käsittelymaksu

7 § Poikkeamislupa, vähäinen poikkeaminen ja pelastuslain mukaiset helpotukset / poikkeamiset

8 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäätösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut

9 § Jatkuvan valvonnan maksut, ylimääräinen katselmus tai tarkastus ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen

10 § Kokoontumistilojen maksut

11 § Rakennuttajavalvontamaksut

12 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä todistuksista ja lausunnoista perittävät maksut

13 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä

14 § Maksun palauttaminen

15 § Maksun suorittaminen ja vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta

16 § Muutoksenhaku määrätystä maksusta

17 § Taksan voimaantulo

1 § Yleistä

Rakentamislain 79 §:n mukaan luvan hakija tai toimenpiteen suorittaja on velvollinen suorittamaan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä kunnalle maksun.

Kaupunginvaltuusto on 16.12.2024 kuntalain 13 §:n 2 momentin 4 kohdan nojalla päättänyt rakennusvalvontataksan yleisistä perusteista.

Kaupunkiympäristölautakunnalla on oikeus päättää yleisistä alennuksista.

Tämän taksan perusteella määrätyt maksut eivät ole arvonlisäverollisia.

2 § Rakentamislupamaksut

1. <u>Uudisrakennuksen rakentaminen ja rakennuksen laajentaminen</u>

Asemakaava-alueella:

a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 820,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 7,50 €/m²

b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa):
   - rakennusta kohti 500,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 2,00 €/m²

c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 420,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 7,50 €/m²

Suunnittelutarvealueella:

d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 1600,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 8,50 €/m²

e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa):
   - rakennusta kohti 900,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 2,00 €/m²

f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 300,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 5,50 €/m²

2. Korjaus- ja muutostyö sekä käyttötarkoituksen muutos

Asemakaava-alueella:

a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 820,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,50 €/m²

b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa):
   - rakennusta kohti 500,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 2,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 2,00 €/m²

c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä tai päätös korjaus- ja muutostyöstä, jolla ei ole vaikutusta sijoittamisen edellytysten täyttymiseen:
   - rakennusta kohti 420,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,50 €/m²

Suunnittelutarvealueella:

d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 1600,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,50 €/m²

e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa):
   - rakennusta kohti 900,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 2,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 2,00 €/m²

f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä tai päätös korjaus- ja muutostyöstä, jolla ei ole vaikutusta sijoittamisen edellytysten täyttymiseen:
   - rakennusta kohti 300,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 5,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 5,50 €/m²

3. Vähintään 30 metriä korkea masto tai piippu

Asemakaava-alueella:

a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä on 3000,00 €
b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) on 2000,00 euroa.
c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä on 1500,00 euroa.

Suunnittelutarvealueella:

d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä on 3500,00 €
e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) on 1750,00 €
f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä on 1250,00 €

4. Erityistä toimintaa varten rakennettava alue

Rakentamislupamaksu erityistä toimintaa varten rakennettavasta alueesta, josta aiheutuu vaikutuksia sitä ympäröivien alueiden käytölle

a) perusmaksu 320,00 €; ja
b) lisäksi alueen pinta-alan mukaan 2000 neliömetriin asti 1,00 €/m²
c) lisäksi alueen pinta-alan mukaan 2000 neliömetriä ylittävältä osalta 0,10 €/m²

Mikäli alueelle sijoittuu muun kuin tämän kohdan perusteella rakentamislupaa edellyttäviä rakennuskohteita, niiden osalta lisäksi maksu taksan kyseenomaisen kohdan mukaisesti.

5. Muut toimenpiteet

a) Luvanvarainen mainoslaite 650,00 €

b) Yleisörakennelma 850,00 €

c) Julkisivumuutokset 820,00 € rakennusta kohden

d) Energiakaivon rakentaminen:
    i. 250,00 € / 1. energiakaivo,
    ii. samassa lupapäätöksessä seuraavat energiakaivot 150,00 € / kpl, kuitenkin enintään yhteensä 1150,00 €
    iii. Syvät energiakaivot (yli 1000 m) 1150,00 € / kpl

e) Käsittelymaksu rakennustyön aikana annetusta suostumuksesta poiketa lupapäätöksessä hyväksytyistä suunnitelmista 500,00 €.

f) Maksu vastuuhenkilön (suunnittelija ja työnjohtaja) lupapäätöksen jälkeisestä vaihtumisesta 320,00 €.

g) Maksu vastuuhenkilön (suunnittelija ja työnjohtaja) kelpaamattomuuden toteavasta muutoksenhakuun oikeuttavasta päätöksestä 550,00 €.

h) Rakentamislupamaksu muiden rakentamislupaa edellyttävien toimenpiteiden osalta 550,00 € - 12 000,00 € käytetyn työmäärän mukaan.

3 § Purkamislupamaksut

Lupamaksu erillisessä menettelyssä myönnetystä purkamisluvasta on 750,00 € - 3200,00 € (lähtökohtaisesti 1200,00 €) rakennukselta käytetyn työmäärän mukaan.

4 § Maisematyölupamaksut

Maisematyölupamaksu on 1000,00 € - 4500,00 € (lähtökohtaisesti 1750,00 €) riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

5 § Luvan voimassaolon pidentäminen

a) Lupamaksu luvan voimassaolon pidentämisestä töiden aloittamista varten tai töiden loppuunsaattamiseksi on 550,00 € ensimmäisen pidentämistä koskevan päätöksen osalta.

b) Lupamaksu jokaisesta seuraavasta luvan voimassaolon pidentämistä koskevasta päätöksestä töiden loppuunsaattamiseksi on 750,00 €.

6 § Aloittamisoikeushakemuksen käsittelymaksu

a) Aloittamisoikeuden myöntäminen lupahakemuksen yhteydessä 320,00 €.

b) Aloittamisoikeushakemuksen käsittely lupapäätöksen antamisen jälkeen erillisenä asiana 550,00 €.

7 § Poikkeamislupa, vähäinen poikkeaminen ja pelastuslain mukaiset helpotukset / poikkeamiset

<u>Poikkeamislupa</u>

Maksu rakentamislain 57 §:n ja 58 §:n mukaisesta poikkeamisesta määräytyy seuraavasti:

a) Maksuluokka 1 (poikkeama ei ole merkittävä) 1200,00 €
b) Maksuluokka 2 (poikkeama on vähäistä merkittävämpi tai valmistelu on vaativaa) 2750,00 €
c) Maksuluokka 3 (poikkeama on merkittävä tai valmistelu on erittäin vaativaa) 5.500,00–10.000,00 €
d) Maksu kielteisestä poikkeamispäätöksestä on 600,00
e) Poikkeamisen käsittelyn yhteydessä suoritetusta naapureiden kuulemisesta perittävä maksu muodostuu:
    i. perusmaksusta 75,00 €,
    ii. minkä lisäksi veloitetaan 75,00 €/kuultava naapuri

<u>Vähäinen poikkeaminen rakentamisluvan tai loppukatselmuksen yhteydessä</u>

Rakentamislain 59 § mukaisen vähäisen poikkeamisen maksu:

f) Pientalojen ja muiden vähäisten rakennusten sekä vähäisten hankkeiden osalta 600,00 € / poikkeama
g) Kerrostalojen ja muiden isojen hankkeiden osalta 1200, 00 € / poikkeama

<u>Pelastuslain mukaiset helpotukset / poikkeamiset</u>

h) Pelastuslain 71 § mukaisen väestönsuojan rakentamisvelvoitteen lykkääminen ja yhteisen väestönsuojan hyväksyminen kahta tai useampaa rakennusta varten: 2000 € / päätös
i) Pelastuslain 75 § mukaisen vapautuksen myöntäminen väestönsuojan rakentamisvelvollisuudesta yksittäistapauksessa, poikkeuksen myöntäminen väestönsuojaa koskevista vaatimuksista, alueellinen vapautus väestönsuojien rakentamisesta: 2750 € / päätös

8 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäätösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut

a) Asianosaisten sopimukseen perustuvan hakemuksen johdosta tehtävän rakennusrasitteen perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen päätöskohtainen maksu on 350,00 €, mikä sisältää yhden rasitteen. Lisämaksu jokaiselta seuraavalta rasitteelta on 100,00 €.

b) Kun asianosaiset eivät ole sopineet rasitteen perustamisesta, hakemuksen johdosta tehtävän rakennusrasitteen perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu on 2650,00 €. Maksu on sama myös silloin, kun hakemus hylätään.

c) Kiinteistöjen yhteisjärjestelyn perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu on 1650,00 €.

d) Yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu 2650,00 €. Maksu on sama myös silloin, kun hakemus hylätään. (Maksukohtaa käytetään myös sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 917/2014 mukaisen sijoittamisoikeuden ratkaisemisessa.)

9 § Jatkuvan valvonnan maksut, ylimääräinen katselmus tai tarkastus ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen

a) Jatkuvaan valvontaan tai muuten lupaan liittymättömän katselmuksen, tarkastuksen tai kirjallisen määräyksen antamisen maksu on 650,00 €.

   Mikäli rakennusvalvonnan näkemyksen mukaan ei ole perustetta kirjalliselle määräykselle tai valvontatehtävälle, mutta ulkopuolinen taho (esimerkiksi naapuri) vaatii asiassa muutoksenhakuun oikeuttavan päätöksen, peritään maksu päätöstä vaatineelta osapuolelta. Erityisestä syystä viranomainen voi jakaa maksun puoliksi molempien osapuolten tai tarvittaessa useammankin osapuolen maksettavaksi. Jos muutoksenhaun tuloksena viranhaltijan päätöstä muutetaan, muutetaan maksu vastaamaan päätöksen ratkaisua.

b) Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston päätöksen, jolla on asetettu velvoite tai/ja tuomittu jo asetetun velvoitteen uhka täytäntöön pantavaksi tai työn keskeyttämismääräyksen pysyttämisen ratkaiseminen, valvontamaksu on 650,00–2300,00 € (lähtökohtaisesti 1250,00 €) päätökseltä riippuen käytetystä työmäärästä.

c) Rakentamislain 113 § mukaisen rakennusvalvonnan suorittaman muun kuin lupapäätöksessä määrätyn katselmuksen tai tarkastuksen sekä lupapäätöksen mukaisen katselmuksen tai tarkastuksen ylimääräisenä uudelleen suorittamisen maksu on 420,00 €.

d) Maksu rakentajan pyynnöstä luvan voimassaolon päättymisen jälkeen pidettävästä loppukatselmuksesta on 1500,00 €.

10 § Kokoontumistilojen maksut

Kun erillisellä päätöksellä vahvistetaan tilassa samanaikaisesti sallittujen henkilöiden enimmäismäärä, maksu on kokoontumistilaa kohti 320,00 €.

11 § Rakennuttajavalvontamaksut

a) Rakennusvalvontaviranomaisen myöntäessä oikeuden valvoa rakennustyötä kokonaan tai osittain itse valvontasuunnitelman mukaisesti, maksu valvontasuunnitelman hyväksymisestä on 420,00 €.

b) Taksan mukaisesta lupamaksusta hyvitetään enintään 20 %.

12 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä todistuksista ja lausunnoista perittävät maksut

a) Arkisto- ja kopiointipalveluista sekä muista rakennusvalvonnan tietopalveluun liittyvistä selvitystöistä, mikäli ne edellyttävät tavanmukaista enemmän työtä, kuten asiakirjojen seulontaa, lajittelua tai muuta vastaavaa, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 150,00 € /h, kuitenkin vähintään 150,00 €.

b) Maksu todistuksesta (esim. työvaihetodistus) tai muun kuin viranomaisen pyytämästä lausunnosta, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 150,00 € /h, kuitenkin vähintään 150,00 €.

13 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä

a) Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti pienempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan korottaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Korotus voi olla enintään 30 %.

b) Mikäli asia saatetaan tarkastus- tai valvontatoimenpiteiden jälkeen lupa-asiana rakennusvalvonnan käsiteltäväksi, rakennuslupamaksua voidaan korottaa niin, että se kattaa suoritetuista toimista rakennusvalvonnalle aiheutuneet kulut. Lisämaksu on vähintään 420,00 € ja enintään kaksinkertainen normaaliin lupamaksuun verrattuna riippuen käytetystä työmäärästä.

c) Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti suurempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan alentaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Alennus voi olla enintään 30 %.

d) Jos hakija peruuttaa hakemuksensa ennen päätöksen tekemistä, ja hakemuksen käsittely on jo aloitettu, maksu on enintään 50 % taksan mukaisesta maksusta käytetyn työmäärän mukaan.

e) Jos hakemus hylätään, maksu on 50 % muutoin määräytyvästä maksusta. Hylätystä päätöksestä peritään kuitenkin täysimääräinen

maksu tai muun suuruinen maksu, mikäli taksan asianomaisessa kohdassa on näin todettu.

f) Jos hakemus jätetään tutkimatta käsittelyn edellytyksen puuttumisen vuoksi, maksu on 850,00 euroa.

g) Jos rakennuksessa suoritetaan samanaikaisesti useita tämän taksan eri kohtien mukaisia toimenpiteitä, rakennuskohtainen perusmaksu veloitetaan vain kertaalleen.

14 § Maksun palauttaminen

a) Rakentamisluvan käsittelyn viivästymisestä johtuva kunnan oma-aloitteinen maksun palauttaminen:
   - vähäinen – vaativa hanke; jos päätöstä ei tehdä 3 kuukaudessa, palautetaan 20 % maksusta jokaiselta viivästyskuukaudelta (ellei viivästys johdu hakijasta).
   - erityisen – poikkeuksellisen vaativa hanke, puhtaan siirtymän sijoittamislupahakemus; jos päätöstä ei tehdä 6 kuukaudessa, palautetaan 20 % maksusta jokaiselta viivästyskuukaudelta (ellei viivästys johdu hakijasta).

b) Rakennusvalvontamaksuja palautetaan hakemuksesta seuraavasti:
   - 50 % suoritetusta maksusta, kun voimassa olevasta luvasta luovutaan ennen rakennustöiden aloittamista
   - 50 % vanhasta lupamaksusta hyvitetään uuden luvan maksua määrättäessä, kun luvan voimassa ollessa haetaan uutta lupaa
   - rakentamisluvan rauetessa palautetaan suoritetuista toimenpiteistä riippuen enintään 40 %.
   - jos rakentamislupa koskee useita rakennuksia ja lupa on toteutettu jonkin rakennuksen osalta, niin palautettavan maksun suuruus määrätään siitä maksun osasta, joka vastaa luvan rauenneesta osasta suoritettua maksua.

c) Milloin rakentamislupa, joka ei koske uuden rakennuksen rakentamista, tai muu lupa kuin rakentamislupa, on rauennut tai siitä on luovuttu, noudatetaan maksua palautettaessa soveltuvin osin tämän pykälän määräyksiä.

d) Maksun palauttamista on haettava kirjallisesti vuoden kuluessa, siitä kun lupa on rauennut tai kun luvasta luovutaan.

15 § Maksun suorittaminen ja vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta

a) Kun lupapäätös on tehty tai muu viranomaistehtävä on suoritettu, niin tämän taksan mukainen maksu on maksettava laskussa määrätyssä ajassa. Jos maksua ei makseta laskussa määrätyssä ajassa, erääntyneelle maksulle on maksettava viivästyskorkoa siten, kuin korkolaissa on määrätty. Korkolain mukainen viivästyskorkoprosentti merkitään kuhunkin laskuun. Asiakirjojen lunastusmaksu sisältyy maksuun. Jos tämän taksan mukaisia laskuja ei makseta määräajassa, maksut voidaan periä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

b) Rakennusvalvontapäällikkö tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta myöntää vapautuksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamisesta osittain tai kokonaan, milloin maksun periminen on ilmeisen kohtuutonta tai aiheetonta.

c) Rakennusvalvontapäällikkö tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta erityisestä syystä myöntää lykkäyksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamiseen.

16 § Muutoksenhaku määrätystä maksusta

a) Tämän taksan perusteella määrättyä maksua koskevat muistutukset on tehtävä kirjallisesti laskusta ilmenevässä ajassa rakennusvalvontapäällikölle. Jos muistutus on tehty määräajassa, laskua ei tarvitse maksaa, ennen kuin muistutus on käsitelty. Aiheellisen muistutuksen johdosta virheellinen lasku korvataan korjatulla laskulla.

b) Jos muistutus on tehty määräajassa, mutta maksua ei ole muistutuksen johdosta muutettu, muistutuksen tekijä voi hakea maksuun oikaisua kaupunkiympäristölautakunnalta.

17 § Taksan voimaantulo

Tämä taksa on Vantaan kaupunkiympäristölautakunnan [dd.mm.yyyy] hyväksymä § [X] .

Tämä taksa korvaa kaupunginvaltuustossa 16.12.2024 hyväksytyn taksan.

Nämä maksut tulevat voimaan 1.2.2026. Maksu määräytyy sen rakennusvalvontataksan mukaan, joka on voimassa lupapäätöksen tekemispäivänä tai viranomaistehtävän suorittamishetkellä.

Edellä mainitusta poiketen maankäyttö- ja rakennuslain perusteella käsiteltävään asiaan sovelletaan 1.2.2021 – 31.12.2024 voimassa ollutta rakennusvalvontataksaa.

Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä suoritettavat maksut Vantaan kaupungissa 1.1.2025 alkaen

1 § Yleistä

2 § Rakentamislupamaksut

3 § Purkamislupamaksut

4 § Maisematyölupamaksut

5 § Luvan voimassaolon pidentäminen

6 § Aloittamisoikeushakemuksen käsittelymaksu

7 § Poikkeamislupa ja vähäinen poikkeaminen rakentamisluvan yhteydessä

8 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäätösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut

9 § Jatkuvan valvonnan maksut ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen

10 § Kokoontumistilojen maksut

11 § Rakennuttajavalvontamaksut

12 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä toimitusasiakirjoista perittävät maksut

13 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä

14 § Maksun palauttaminen

15 § Maksun suorittaminen ja vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta

16 § Muutoksenhaku määrätystä maksusta

17 § Taksan voimaantulo

1 § Yleistä

Rakentamislain 79 §:n mukaan luvan hakija tai toimenpiteen suorittaja on velvollinen suorittamaan tarkastus- ja valvontatehtävistä sekä muista viranomaistehtävistä kunnalle maksun.

Kaupunginvaltuusto on 17.12.2001 kuntalain 13 §:n 2 momentin 4 kohdan nojalla päättänyt rakennusvalvontataksan yleisistä perusteista.

Kaupunkiympäristölautakunnalla on oikeus päättää yleisistä alennuksista.

Tämän taksan perusteella määrätyt maksut eivät ole arvonlisäverollisia.

2 § Rakentamislupamaksut

1. <u>Uudisrakennuksen rakentaminen ja rakennuksen laajentaminen</u>

Asemakaava-alueella:

a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 820,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 7,00 €/m2

b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa):
   - rakennusta kohti 500,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 2,00 €/m2

c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 420,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 7,00 €/m2

Suunnittelutarvealueella:

d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 1600,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 8,00 €/m2

e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa):
   - rakennusta kohti 900 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 1,50 €/m2

f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 300 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai laajennuksen kokonaisalan mukaan 5,00 €/m2

2. <u>Korjaus- ja muutostyö sekä käyttötarkoituksen muutos</u>

Asemakaava-alueella:

a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 820,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,00 €/m2

b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa):
   - rakennusta kohti 500,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan

vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 2,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 2,00 €/m2

c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 420,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,00 €/m2

Suunnittelutarvealueella:

d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 1600,00 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 7,00 €/m²:sta tai muutosalan osalta 7,00 €/m2

e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa):
   - rakennusta kohti 900 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 1,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 1,50 €/m2

f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä:
   - rakennusta kohti 300 €; ja
   - lisäksi rakennuksen tai sen osan kokonaisalan mukaan vakiintuneiden laskentamenetelmien mukaisen korjausasteen osuus (%) 4,50 €/m²:sta tai muutosalan osalta 4,50 €/m2

3. Vähintään 30 metriä korkea masto tai piippu

Asemakaava-alueella:

a) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä on 2500,00 €–3000,00 € käytetyn työmäärän mukaan.
b) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) on 1950,00 euroa.
c) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä on 1450,00 euroa.

Suunnittelutarvealueella:

d) Rakentamislupamaksu sijoittamisen ja toteuttamisen edellytyksistä on 3300,00 € - 3800,00 € käytetyn työmäärän mukaan.
e) Erillinen päätös sijoittamisen edellytyksistä (sijoittamislupa) on 1650,00 euroa.
f) Erillinen päätös toteuttamisen edellytyksistä on 1200,00 euroa.

4. Erityistä toimintaa varten rakennettava alue

Rakentamislupamaksu erityistä toimintaa varten rakennettavasta alueesta, josta aiheutuu vaikutuksia sitä ympäröivien alueiden käytölle
   - perusmaksu 320 €; ja
   - lisäksi alueen pinta-alan mukaan 1,00 €/m2

5. Muut toimenpitee

a) Luvanvarainen mainoslaite 650,00 €

b) Yleisörakennelma 850,00 €

c) Julkisivumuutokset 820,00 € rakennusta kohden

d) Energiakaivokentän (vähintään 10 energiakaivoa) ja yli 1000 metriä syvien lämpökaivojen/energiakaivojen lupamaksu on 1150,00 euroa hanketta kohden.

e) Käsittelymaksu rakennustyön aikana annetusta suostumuksesta poiketa lupapäätöksessä hyväksytyistä suunnitelmista ja pääsuunnittelijan vaihtamista rakennusluvan myöntämisen jälkeen koskevasta suostumuksesta on 500,00 €.

f) Rakentamislupamaksu muiden rakentamislupaa edellyttävien toimenpiteiden osalta 550,00 € - 12 000,00 € käytetyn työmäärän mukaan.

3 § Purkamislupamaksut

Lupamaksu erillisessä menettelyssä myönnetystä purkamisluvasta on 750,00 € - 3200,00 € (lähtökohtaisesti 1200,00 €) rakennukselta käytetyn työmäärän mukaan.

4 § Maisematyölupamaksut

Maisematyölupamaksu on 1000,00 € - 4500,00 € (lähtökohtaisesti 1750,00 €) euroa riippuen käsittelyyn kuluneesta työmäärästä.

5 § Luvan voimassaolon pidentäminen

a) Lupamaksu luvan voimassaolon pidentämisestä töiden aloittamista varten tai töiden loppuunsaattamiseksi on 550,00 euroa ensimmäisen pidentämistä koskevan päätöksen osalta.

b) Lupamaksu jokaisesta seuraavasta luvan voimassaolon pidentämistä koskevasta päätöksestä töiden loppuunsaattamiseksi on 750,00 euroa.

6 § Aloittamisoikeushakemuksen käsittelymaksu

Kun aloittamisoikeushakemus käsitellään lupapäätöksen antamisen jälkeen erillisenä asiana, on maksu 550,00 euroa.

7 § Poikkeamislupa ja vähäinen poikkeaminen rakentamisluvan yhteydessä

<u>Poikkeamislupa</u>

a) Maksu rakentamislain 57 §:n ja 58 §:n mukaisesta poikkeamisesta määräytyy seuraavasti:
   - Maksuluokka 1 (poikkeama ei ole merkittävä) 900,00 €
   - Maksuluokka 2 (poikkeama on vähäistä merkittävämpi tai valmistelu on vaativaa) 2750,00 €
   - Maksuluokka 3 (poikkeama on merkittävä tai valmistelu on erittäin vaativaa) 5.500,00–10.000,00 €
   - Maksu kielteisestä poikkeamispäätöksestä on 450,00 €

b) Poikkeamisen käsittelyn yhteydessä suoritetusta naapureiden kuulemisesta perittävä maksu muodostuu perusmaksusta 75,00 €, minkä lisäksi veloitetaan 75,00 €/kuultava naapuri.

Vähäinen poikkeaminen rakentamisluvan yhteydessä

c) Rakennusvalvontaviranomaisen lupapäätöksen yhteydessä myöntämän vähäisen poikkeamisen maksu muutoin määräytyvän lupamaksun lisäksi on seuraava:
    - Pientalojen ja muiden vähäisten rakennusten sekä vähäisten hankkeiden osalta 1200 euroa riippumatta poikkeamisten lukumäärästä.
    - Kerrostalojen ja muiden isojen hankkeiden osalta 1600 euroa riippumatta poikkeamisten lukumäärästä.

8 § Rasite- ja yhteisjärjestelypäätösmaksut sekä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevan johdon sijoittamisen maksut

a) Asianosaisten sopimukseen perustuvan hakemuksen johdosta tehtävän rakennusrasitteen perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen päätöskohtainen maksu on 350,00 euroa, mikä sisältää yhden rasitteen. Lisämaksu jokaiselta seuraavalta rasitteelta on 100,00 euroa.

b) Kun asianosaiset eivät ole sopineet rasitteen perustamisesta, hakemuksen johdosta tehtävän rakennusrasitteen perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu on 2650,00 euroa. Maksu on sama myös silloin, kun hakemus hylätään.

c) Kiinteistöjen yhteisjärjestelyn perustamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu on 1650,00 euroa.

d) Yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamista, muuttamista ja poistamista koskevan päätöksen maksu 2650,00 euroa. Maksu on sama myös silloin, kun hakemus hylätään.

9 § Jatkuvan valvonnan maksut ja maksut katselmuksesta luvan raukeamisen jälkeen

a) Rakennusvalvonnan antamasta kirjallisesta määräyksestä voidaan määrätä 420,00 € käsittelymaksu.

b) Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston päätöksen, jolla on asetettu velvoite tai/ja tuomittu jo asetetun velvoitteen uhka täytäntöön pantavaksi sekä päätöksen, jolla työt on määrätty keskeytettäväksi, valvontamaksu on 650,00–2300,00 € (lähtökohtaisesti 1250,00 €) päätökseltä riippuen käytetystä työmäärästä.

c) Maksu rakentajan pyynnöstä luvan voimassaolon päättymisen jälkeen pidettävästä loppukatselmuksesta on 1500,00 €.

10 § Kokoontumistilojen maksut

Kun erillisellä päätöksellä vahvistetaan tilassa samanaikaisesti sallittujen henkilöiden enimmäismäärä, maksu on kokoontumistilaa kohti 320,00 €.

11 § Rakennuttajavalvontamaksut

a) Rakennusvalvontaviranomaisen myöntäessä oikeuden valvoa rakennustyötä kokonaan tai osittain itse valvontasuunnitelman mukaisesti, maksu valvontasuunnitelman hyväksymisestä on 420,00

euroa.

b) Taksan mukaisesta lupamaksusta hyvitetään enintään 20 %.

12 § Arkisto ja kopiointipalveluista sekä toimitusasiakirjoista perittävät maksut

Arkisto- ja kopiointipalveluista sekä muista rakennusvalvonnan tietopalveluun liittyvistä selvitystöistä, mikäli ne edellyttävät tavanmukaista enemmän työtä, kuten asiakirjojen seulontaa, lajittelua tai muuta vastaavaa, peritään maksu käyttäen tuntiveloitusta 150,00 € /h, kuitenkin vähintään 150,00 €.

13 § Tarkemmat säännökset maksujen määräytymisestä

a) Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti pienempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan korottaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Korotus voi olla enintään 30 %.

b) Mikäli asia saatetaan tarkastus- tai valvontatoimenpiteiden jälkeen lupa-asiana rakennusvalvonnan käsiteltäväksi, rakennuslupamaksua voidaan korottaa niin, että se kattaa suoritetuista toimista rakennusvalvonnalle aiheutuneet kulut. Lisämaksu on vähintään 420,00 € ja enintään kaksinkertainen normaaliin lupamaksuun verrattuna riippuen käytetystä työmäärästä.

c) Jos tämän taksan mukaan määräytyvä maksu on yksittäistapauksessa olennaisesti suurempi, kuin mitä ovat asian käsittelystä kaupungille aiheutuvat kulut, maksua voidaan alentaa ottaen huomioon asian käsittelyyn kulunut työaika, työmäärä ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Alennus voi olla enintään 30 %.

d) Jos hakija peruuttaa hakemuksensa ennen päätöksen tekemistä, ja hakemuksen käsittely on jo aloitettu, maksu on enintään 50 % taksan mukaisesta maksusta käytetyn työmäärän mukaan.

e) Jos hakemus hylätään, maksu on 50 % muutoin määräytyvästä maksusta.

f) Jos hakemus jätetään tutkimatta käsittelyn edellytyksen puuttumisen vuoksi, maksu on 850 euroa.

g) Jos rakennuksessa suoritetaan samanaikaisesti useita tämän taksan eri kohtien mukaisia toimenpiteitä, rakennuskohtainen perusmaksu veloitetaan vain kertaalleen.

14 § Maksun palauttaminen

a) Rakennusvalvontamaksuja palautetaan hakemuksesta seuraavasti:
- 50 % suoritetusta maksusta, kun voimassa olevasta luvasta luovutaan ennen rakennustöiden aloittamista
- 50 % vanhasta lupamaksusta hyvitetään uuden luvan maksua määrättäessä, kun luvan voimassa ollessa haetaan uutta lupaa
- rakentamislupamaksun rauetessa palautetaan suoritetuista toimenpiteistä riippuen enintään 40 %.
- jos rakentamislupa koskee useita rakennuksia ja lupa on

toteutettu jonkin rakennuksen osalta, niin palautettavan maksun suuruus määrätään siitä maksun osasta, joka vastaa luvan rauenneesta osasta suoritettua maksua.

b) Milloin rakentamislupa, joka ei koske uuden rakennuksen rakentamista, tai muu lupa kuin rakentamislupa, on rauennut tai siitä on luovuttu, noudatetaan maksua palautettaessa soveltuvin osin tämän pykälän määräyksiä.

c) Maksun palauttamista on haettava vuoden kuluessa, siitä kun lupa on rauennut tai kun luvasta luovutaan.

15 § Maksun suorittaminen ja vapautuksen tai lykkäyksen myöntäminen maksun suorittamisesta

a) Kun lupapäätös on tehty tai muu viranomaistehtävä on suoritettu, niin tämän taksan mukainen maksu on maksettava laskussa määrätyssä ajassa. Jos maksua ei makseta laskussa määrätyssä ajassa, erääntyneelle maksulle on maksettava viivästyskorkoa siten, kuin korkolaissa on määrätty. Korkolain mukainen viivästyskorkoprosentti merkitään kuhunkin laskuun. Asiakirjojen lunastusmaksu sisältyy maksuun. Jos tämän taksan mukaisia laskuja ei makseta määräajassa, maksut voidaan periä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

b) Rakennusvalvontapäällikkö tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta myöntää vapautuksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamisesta osittain tai kokonaan, milloin maksun periminen on ilmeisen kohtuutonta tai aiheetonta.

c) Rakennusvalvontapäällikkö tai hänen määräämänsä voi hakemuksesta erityisestä syystä myöntää lykkäyksen tämän taksan mukaisen maksun suorittamiseen.

16 § Muutoksenhaku määrätystä maksusta

a) Tämän taksan perusteella määrättyä maksua koskevat muistutukset on tehtävä laskusta ilmenevässä ajassa rakennusvalvontapäällikölle. Jos muistutus on tehty määräajassa, laskua ei tarvitse maksaa, ennen kuin muistutus on käsitelty. Aiheellisen muistutuksen johdosta virheellinen lasku korvataan korjatulla laskulla.

b) Jos muistutus on tehty määräajassa, mutta maksua ei ole muistutuksen johdosta muutettu, muistutuksen tekijä voi hakea maksuun oikaisua kaupunkiympäristölautakunnalta.

17 § Taksan voimaantulo

Tämä taksa on Vantaan kaupunginvaltuuston 16.12.2024 hyväksymä § 18.

Tämä taksa korvaa kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 hyväksytyn taksan.

Nämä maksut tulevat voimaan 1.1.2025. Maksu määräytyy sen rakennusvalvontataksan mukaan, joka on voimassa lupapäätöksen tekemispäivänä tai viranomaistehtävän suorittamishetkellä.

Edellä mainitusta poiketen maankäyttö- ja rakennuslain perusteella käsiteltävään asiaan sovelletaan ennen tämän taksan voimaan tuloa voimassa ollutta taksaa.