SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta esityslista 05.05.2026

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

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia ... 6

5 Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet päätökset / TeA ... 7

6 Kaupunkiympäristön toimialan lautakuntien talousaiheisen iltakoulun järjestäminen 2026 / TeA ... 8

- Ohjelmaluonnos ... 10

7 Kaupunkiympäristölautakunnalle annettava tieto valtuusto- ja kuntalaisaloitteista / TeA ... 11

8 Kaupunkiympäristölautakunnan alaisen toiminnan osavuosikatsaus 1/2026 /TeA ... 13

- Osavuosikatsaus 1/2026, kaupunkiympäristölautakunnan alainen toiminta ... 14

9 Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelman seuranta 1/2026 / SP ... 41

- Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelman seurantataulukko 1/2026 ... 43

10 Kaavarunko 015100, 17 Martinlaakso / Martinlaakson kestävä keskusta - Luonnos nähtäville / SP ... 53

- 015100 Kaavarunkokartta 5.5.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 57

- 015100 selostus, kaavarunkoluonnos 5.5.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 68

- 015100 Mielipiteiden kooste 5.5.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 107

- 015100 Mielipiteet 5.5.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 108

- 015100 KALAn muutosesityksen tarkastelu 5.5.2026, Martinlaakson kestävä keskusta ... 243

11 Asemakaavamuutos 002414 sekä tonttijako, 17 Martinlaakso / Martinlaaksontie 26 - Ehdotus nähtäville / SP ... 258

- 002414 asemakaavamuutosehdotus 5.5.2026, Martinlaaksontie 26 ... 261

- 002414 selostus, asemakaavamuutos 5.5.2026, Martinlaaksontie 26 ... 262

- 002414 Mielipiteet 5.5.2026, Martinlaaksontie 26 ... 300

- 015100 KALAn muutosesityksen tarkastelu 5.5.2026 ... 329

12 Asemakaava ja asemakaavan muutos 920600 sekä maanalainen asemakaava 920500ma sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 92 Ojanko / Pitkäsuontie 10 - Ehdotuksen hyväksymiskäsittely / SP ... 344

- 920600 ja 920500ma asemakaavamuutosehdotus ja maanalainen asemakaava 5.5.2026, Pitkäsuontie 10 ... 349

- 920600 ja 920500ma selostus, asemakaava 5.5.2026, Pitkäsuontie 10 ... 350

- 920600 ja 920500ma Muistutukset ja vastineet 5.5.2026, Pitkäsuontie 10 ... 432

- 920600 ja 920500ma Lausunnot ja vastineet 5.5.2026, Pitkäsuontie 10 ... 442

13 Asemakaavamuutos 002576, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie - Ehdotuksen hyväksymiskäsittely / SP ... 453

- 002576 asemakaavamuutosehdotus 5.5.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 464

- 002576 selostus, asemakaavamuutos 5.5.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 465

- 002576 muistutukset ja vastineet, 5.5.2026 ... 527

- 002576 lausunnot ja vastineet, 5.5.2026 ... 538

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta esityslista 05.05.2026

14 Asemakaavamuutos 002598, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Aviakuja - Ehdotuksen hyväksymiskäsittely / SP 550
- 002598 asemakaavamuutosehdotus 5.5.2026, Aviakuja 556
- 002598 selostus, asemakaavamuutos 5.5.2026, Aviakuja 557
- 002598 lausunnot ja vastineet, 5.5.2026 612
- 002598 muistutukset ja vastineet, 5.5.2026 623
15 YK0056 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavaluonnos / SP 626
- YK0056 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavaluonnos, kaavakartta ja määräykset 5.5.2026 628
- YK0056 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavaluonnos, selostus 5.5.2026 629
16 Vantaan rakennusjärjestyksen muutettu muutosehdotus / SP 658
- Rakennusjärjestyksen muutettu muutosehdotus 5.5.2026 669
- Vertailuasiakirja 5.5.2026 693
- Vaikutusten arviointi 5.5.2026 739
- Vuorovaikutusraportti 5.5.2026 816
- Rakennusjärjestyksen OAS 5.5.2026 850

Kaupunkiympäristölautakunnan kokous

Aika 5.5.2026 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**	
Kivimäki Otso		Nummela Nina	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Nuorisovaltuuston varaedustaja**	
Pyrrö Annika		Lehtovirta Elmeri	

Muut osallistujat

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

1 **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus / TeA**

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

2 Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA

Pöytäkirjan tarkastusvuorossa ovat Matti Kotiranta (varalla Vaula Norrena ja Niina Uskali) ja Hanna Luukkonen (varalla Ville Rahkala ja Timo Lahti).

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) valita pöytäkirjan tarkastajat, ja
b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 8.5.2026 klo 12.00 mennessä.

3 Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TeA

Kokouksessa kuullaan seuraava selostus:

Asia 9: Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelman seuranta 1/2026 / asemakaavapäällikkö Marjaana Yläjääski

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

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

4 Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / SP

Kaupunkirakenteen ja ympäristön palvelualueen julkaisemat kaavatöiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmat.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi.

Liite:
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia

24.4.2026

Uusimmat ja tulevat AKL 63 § Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat

Kaava	Kaavan nimi	Julkaisupäivä	Linkki
002646	Kilterinkuja 6	15.4.2026	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/myyrmaessa-kilterinkujan-huoltotontin-laajennus
002658	Asematien korttelit	17.4.2026	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/asematien-korttelit
002512	Tikkurilan sauna	22.4.2026	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/tikkurilan-sauna-heurekan-rantaan
002653	Lentorata osa 2	23.4.2026	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/lentorata-osa-2-asemakaava
002578	Kielotie 21	24.4.2026	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/asuinkerrostaloja-vanhan-poliisitalon-tilalle

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

14.4.2026 jälkeen ei julkaistuja ottomenettelyä varten saapuneita päätöksiä.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi.

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6 Kaupunkiympäristön toimialan lautakuntien talousaiheisen iltakoulun järjestäminen 2026 / TeA

VD/3100/00.02.02.01/2026

TeA/JH/JR/NT

Esitetään järjestettäväksi kaupunkiympäristölautakunnan ja kaupunkitilalautakunnan yhteinen talousaiheinen iltakoulu torstaina 28.5.2026.

Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään sekä kunnalle että kuntakonsernille toiminnan ja talouden tavoitteet siten, että talousarvio ja -suunnitelma toteuttavat kuntastrategiaa ja edellytykset kunnan tehtävien hoitamiseen turvataan ottaen huomioon kuntakonsernin talouden vastuut ja velvoitteet. Talousarvio on taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi.

Vantaalla taloussuunnitelman vuosittaisessa valmistelussa noudatetaan vuosikelloa. Toimialakohtaiset budjettineuvottelut käydään huhtikuussa ja kaupunginhallitus hyväksyy talousarviolaadinnan kehyksen kesäkuussa. Kehyksen pohjalta laaditut toimialojen talousarvioesitykset käsitellään lautakunnissa syyskuussa ja kaupunginjohtaja julkistaa oman talousarvioesityksensä lokakuun alussa. Kaupunginvaltuusto hyväksyy seuraavan vuoden talousarvion yleensä marraskuussa.

Esitetään, että kaupunkiympäristölautakunnalle ja kaupunkitilalautakunnalle järjestetään yhteinen talousaiheinen iltakoulu, jossa lautakunnille esitellään kaupunkiympäristön toimialan vuoden 2027 talousarvioesityksen valmistelutilannetta sekä ehdotuksia toimialan talouden tasapainotustoimiksi. Tilaisuuden tavoitteena on vahvistaa lautakuntien jäsenten tietämystä talousarvion valmisteluprosessista sekä kartoittaa virkavalmistelun tueksi lautakuntien näkemyksiä talouden tasapainotustoimenpiteistä.

Iltakoulu järjestetään torstaina 28.5.2026 klo 16.00–19.00 valtuustosalissa kaupungintalolla (Asematie 7, Tikkurila).

Esitys iltakoulun järjestämisestä viedään päätettäväksi molempiin kaupunkiympäristön toimialan lautakuntiin.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 17 luvun 3 §:n mukaan toimielin päättää kokoustensa ajan ja paikan. Kokous pidetään myös, kun puheenjohtaja tai tämän estyneenä ollessa varapuheenjohtaja katsoo kokouksen tarpeelliseksi tai enemmistö toimielimen jäsenistä tekee puheenjohtajalle esityksen kokouksen pitämisestä ilmoittamansa asian käsittelyä varten. Tällöin puheenjohtaja määrää kokousajan.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään järjestää kaupunkiympäristön toimialan lautakuntien yhteinen talousaiheinen iltakoulu 28.5.2026.

Liitteet:
- Ohjelmaluonnos

Täytäntöönpano: Talous- ja hallintopalvelut

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
hallintoasiantuntija Jaakko Ranto, puh. 040 706 5126
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaupunkiympäristölautakunnan ja kaupunkitilalautakunnan yhteinen talousaiheinen iltakoulu 28.5.2026

Aihe: Vuoden 2027 talousarvion valmistelu ja talouden tasapainotustoimenpiteet

Aika: Torstai 28.5.2026 klo 16.00–19.00

Paikka: Valtuustosali, kaupungintalo (Asematie 7, Tikkurila)

Ohjelma

Klo 15.30 Kahvitarjoilu

Klo 16.00 Tilaisuuden avaus
kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Sirkka-Liisa Kähärä ja kaupunkitilalautakunnan puheenjohtaja Mari Hynninen

Klo 16.10 Vantaan kasvun ja investointien ohjausmalli VAKIO –yleisesittely
kiinteistöjohtaja Antti Kari

Klo 16.25 Kaupunkiympäristön toimialan talousarvioesityksen valmistelu & ehdotuksia toimialan talouden tasapainotustoimiksi
apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila ja talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti

Klo 16.40 Investointiohjelmien valmistelutilanteen esittelyt
tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius ja kaupungininsinööri Jarno Köykkä

Klo 17.10 Ryhmätyö: toimialan talouden tasapainotustoimien priorisointi

Klo 18.10 Ryhmätöiden purku

Klo 18.40 Tilaisuuden yhteenveto
apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila, kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Sirkka-Liisa Kähärä ja kaupunkitilalautakunnan puheenjohtaja Mari Hynninen

Klo 19.00 Tilaisuuden päätös

7 Kaupunkiympäristölautakunnalle annettava tieto valtuusto- ja kuntalaisaloitteista / TeA

VD/2773/00.02.02.00/2026

TeA/JH/JR

Esitetään päätettäväksi tapa, jolla kaupunkiympäristölautakunnalle annetaan tieto lautakunnan toimivaltaan kuuluvista valtuusto- ja kuntalaisaloitteista.

Valtuutetun aloite- ja kyselyoikeudesta määrätään Vantaan kaupungin hallintosäännön 22 luvussa. Kaupunginvaltuusto on 23.2.2026 hyväksynyt hallintosäännön muutoksen, jolla muutettiin luvun 22 määräyksiä sekä valtuustoaloitteita koskevia käytäntöjä. Valtuustoaloitekäytäntöjä täsmennettiin muun muassa sen suhteen, millä tavoin aloitteen allekirjoittajien lukumäärä vaikuttaa aloitteen käsittelyyn. Lisäksi hallintosääntöön lisättiin valtuustoryhmille mahdollisuus tehdä ryhmäaloite. Hallintosäännön 22 luvun 1 §:n mukaan valtuustoaloitteeseen annettava vastaus on myös annettava tiedoksi lautakunnalle tai kaupunginhallitukselle tai sen jaostolle, jonka toimivaltaan tai alaisen viranomaisen toimivaltaan aloitteessa esitetty toimenpide kuuluu.

Kuntalaisaloitteista määrätään Vantaan kaupungin hallintosäännön 20 luvussa. Hallintosäännön 20 luvun 2 §:n mukaan kuntalaisaloitteen käsittelee se kaupungin viranomainen, jolla on toimivalta tehdä päätöksiä aloitteen tarkoittamassa asiassa. Muun toimielimen kuin valtuuston toimivaltaan kuuluvista aloitteista on annettava tieto toimielimelle niiden päättämällä tavalla. Toimielin voi samalla päättää, mitkä aloitteista on loppuun käsitelty.

Vantaalla on laadittu kaupunkitasoinen ohjeistus, jonka mukaan toimialoille saapuneet kuntalaisaloitteet sekä niihin annettavat vastaukset tuodaan tiedoksi asianosaiselle lautakunnalle, jonka toimivaltaan aloitteessa esitetyt toimenpiteet kuuluvat. Esitetään, että kaikki kaupunkiympäristön toimialalle saapuneet kuntalaisaloitteet ja niihin annettavat vastaukset tuodaan tiedoksi niin kaupunkiympäristölautakunnalle kuin kaupunkitilalautakunnalle. Perusteluna esitetylle toimintatavalle on se, että toimialalle saapuvat aloitteet koskevat usein sekä kaupunkiympäristölautakunnan että kaupunkitilalautakunnan tehtäväaluetta. Lisäksi kaikkien kuntalaisaloitteiden antaminen tiedoksi molemmille lautakunnille edistää lautakuntien tiedonsaantia ja suoraviivaistaa aloitteista raportointia.

Kaupunkiympäristön toimialan vastattavaksi saapuneet valtuustoaloitteet esitetään annettavaksi toimialan lautakunnille tiedoksi noudattaen hallintosäännön luvun 22 määräyksiä sekä samoja periaatteita, kuin edellä on kuvattu kuntalaisaloitteita koskien.

Tieto valtuusto- ja kuntalaisaloitteista esitetään annettavaksi kaupunkiympäristölautakunnalle siten, että saapuneet ja vastatut aloitteet kirjataan uuteen ”Tiedoksi merkittävät asiat”-asiakohtaan, joka käsitellään jokaisessa kokouksessa (ns. vakiopykälä). Saapuneet ja vastatut aloitteet tuodaan lautakunnalle tiedoksi otsikkotasolla ja lautakunnalla on mahdollisuus pyytää lisätietoja yksittäisistä aloitteista tai niihin annetuista vastauksista. Lautakunta ei kuitenkaan voi muuttaa kuntalais- tai valtuustoaloitteisiin annettavien vastausten sisältöä.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että kaupunkiympäristölautakunnalle annetaan tieto lautakunnan toimivaltaan kuuluvista valtuusto- ja kuntalaisaloitteista esittelyosassa kuvatulla tavalla.

Täytäntöönpano: Talous- ja hallintopalvelut

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
hallintoasiantuntija Jaakko Ranto, puh. 040 706 5126
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

8 Kaupunkiympäristölautakunnan alaisen toiminnan osavuosikatsaus 1/2026

VD/2878/02.01.02.00/2026

TeA/JH

Esitetään merkittäväksi tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnan alaisen toiminnan vuoden 2026 ensimmäinen osavuosikatsaus.

Ensimmäinen osavuosikatsaus tehdään ajalta 1.1.–30.4. Osavuosikatsauksessa kuvataan tiivistetysti toimialan toimintaa ja taloutta. Toimiala arvioi talousarvionsa toteutumista sekä käyttötalouden että investointien tulojen ja menojen osalta perusteluineen. Lisäksi toimialat raportoivat sitovien tavoitteidensa toteutumisesta. Esitetään merkittäväksi tiedoksi vuoden 2026 ensimmäinen osavuosikatsaus.

Käyttötalouden osalta osavuosikatsauksessa käytetään seuraavaa otsikointia:
1. Talousarvion toteutuminen 2026
2. Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Investointien osalta raportoidaan hankeryhmittäin ennuste koko vuoden toteumasta, työohjelmien eteneminen sekä olennaisimmat ennusteen ja talousarvion välisten poikkeamien syyt. Kaupunkiympäristölautakunnan alaisessa toiminnassa ei ole investointeja.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnan vuoden 2026 ensimmäinen osavuosikatsaus ja toimittaa se edelleen kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle tiedoksi.

Liite:
- Osavuosikatsaus 1/2026, kaupunkiympäristölautakunnan alainen toiminta

Täytäntöönpano: Talousohjaus

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti, puh. 044 549 7991,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)


Vantaa
Osavuosi-
katsaus
1/2026
Kaupunkiympäristö-
lautakunta 5.5.

Sisällysluettelo

KAUPUNKIYMPÄRISTÖ....3
Talousarvion toteutuminen 2026....3
Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset....4

INVESTOINNIT....8
91 Rakentaminen....8
93 Julkinen käyttöomaisuus....10
93 8 Ratikka....10
94 Irtain omaisuus....11
95 Kiinteä omaisuus....11

Liitteet:
Liite 1: Kaupunkiympäristölautakunnan alainen käyttötalouden toteuma
Liite 2: Kaupunkiympäristö, sitovat tavoitteet

Julkaisija
Vantaan kaupunki
4/2026
Kaupunkiympäristö/Yhteiset palvelut

Kansikuva: Ratikan rakentaminen, Sakari Manninen 2025

KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

Vantaan ratikan rakentaminen etenee aikataulussa ja työmaita on laajasti käynnissä eri puolilla ratikan reittiä. Ratikan rakentamisen kustannusennuste vastaa tavoitekustannusta, joskin yleinen kustannustason nousu voi vaikuttaa tilanteeseen loppuvuonna. Ratikan rakentaminen työllistää toimialan henkilöstöä laajasti, aina maanhankinnasta ja suunnittelupöydältä luvitukseen saakka.

Vantaalle saadaan reilusti lisää luonnonsuojelualueita, kun kaupunginhallitus päätti tammikuussa esittää yhteensä yli 80 hehtaaria suojeltavaksi ja valmistelussa on useita alueita näiden lisäksi.

Asuntorakentaminen on edelleen matalasuhdanteessa. Vantaalle on valmistunut 23.4.2026 mennessä 254 asuinhuoneistoa, joista 201 kerrostaloihin ja 53 pientaloihin. Rakentamisen suhdanne ja talouden taantuma näkyvät voimakkaasti asemakaavahankkeiden edistymisessä, tontinluovutuksissa ja rakentamislupamaksujen tuottojen alenemana, joskin rakentamisen volyymi ja tulot ovat parantuneet edellisvuoden alkuun verrattuna.

Toimialan käyttötalouden toimintatuottojen ennustetaan alittavan talousarvion yhteensä 1,5 milj. euroa ja toimintakulujen ylittävän talousarvion yhteensä 0,6 milj. euroa. Investointimenojen arvioidaan alittavan talousarvion 0,8 milj. euroa ja tulojen pysyvän talousarviossa. Toimialan sitovien tavoitteiden ennustetaan toteutuvan pääosin. Toimiala on valmistellut tulevan vuoden tasapainotustoimia ja seurannut tehtyjen toimien toteutumista.

Talousarvion toteutuminen 2026

Yleinen talouden tilanne ja erityisesti rakentamisen yhä jatkuva matalasuhdanne näkyvät maankäyttöön liittyvissä tuloissa. Alkuvuonna 2026 (23.4. mennessä) kaupunki on saanut maanmyyntivoittoja noin 5 milj. euroa, maanvuokratuloja noin 4 milj. euroa ja maankäyttösopimustuloja noin 17,3 milj. euroa, josta 14,4 milj. euroa kaupungille luovutettuina maa-alueina. Rakennusvalvonnan maksutuottoihin ennustetaan puolestaan 1,8 milj. euron alitusta.

Helsingin seudun liikenne korjasi Vantaan kaupungilta laskuttamaansa kuntaosuutta alkuvuonna. HSL:n arvio vuoden 2026 Vantaan kuntaosuudeksi on 67,1 milj. euroa, mikä on 0,2 milj. euroa enemmän kuin kaupunkiympäristön toimialalla on joukkoliikenteelle talousarviossa määrärahoja.

Toimiala toteuttaa vuodelle 2026 sovittuja tasapainotustoimia. Ylityöehtoja on tiukennettu ja vapaat vakanssit täytetään entistä harvemmin mm. yhdistelemällä työtehtäviä ja arvioimalla tehtävien tarpeellisuutta.

Tasapainotustoimet johtavat töiden entistä tarkempaan priorisointiin, osa vähemmän tärkeistä tehtävistä jätetään tekemättä tai lykätään. Lisäksi toistaiseksi on luovuttu mm. kaupunkipyöristä vuoden alusta alkaen ja uuden toimitilan suunnittelun määrärahoista.

Kato vahvistaa kaupungin tulopuolta maksujen korotuksilla ja uudella hulevesimaksulla. Maksuja korotetaan esimerkiksi seuraavien palvelujen kohdalla: maksullisen pysäköinnin ensimmäisestä tunnista luopuminen, liityntäpysäköinnin korotus, yleisten alueiden hinnaston tarkistaminen ja rakentamislupamaksujen maltillinen korotus 1.2.2026 alkaen. Lisäksi vesihuoltolain vapautushakemusten käsittelystä peritään maksua 1.4.2026 alkaen.

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Alkuvuonna asuntorakentamisen aloitusten määrä oli edelleen matalalla tasolla: alkaneita asuntoja on vain 87 kpl. Näistä pientaloja on 38 kpl eli noin 44 %. Valtion tukemia pitkän korkotuen vuokra-asuntoja ei alkanut alkuvuoden aikana rakentumaan yhtään. Aloituksia on kuitenkin odotettavissa kuluvan vuoden aikana. Omistusasuntotuotantoa valmistuneista asunnoista oli noin 48 %.

Asuntotuotannon monipuolisuuden lisäämiseksi ja asuntorakentaminen käynnistämiseksi kaupungin omaa tontinluovutusta on tehty joustavammaksi esimerkiksi tarjoamalla rakennuttajille tonttien vuokrausvaihtoehtoa ja jatkamalla tonttivarauksia. Kerrostalojen tonttikilpailuja on järjestetty ilman pohjahintaa. Kaavojen toteuttamisen mahdollisuuksiin on kiinnitetty erityistä huomiota esimerkiksi pysäköintiratkaisujen ja hankkeiden vaiheistamisen kautta.

Parhaillaan on käynnissä tarjouskilpailu neljästä omakotitontista Hiekkaharjussa sekä kerrostalotontista Koivuhaassa. Jatkuvassa myynnissä on tarjolla omakotitontteja sekä erilaisia yhtiömuotoisia kerrostalo- ja pientalotontteja eri puolilta Vantaata.

Kaavoituksessa valmisteilla on pientaloselvitys, jossa tarkastellaan mm. kaupunkipientalojen lisäämisen mahdollisuutta. Työ valmistuu tänä keväänä. Pientalokaavoitus on käynnissä mm. Katrinebergissä, Eteläkoivurinteen alueella, Piippilakin alueella ja Saarankylän kaavarunkoalueella.

Asuntotontteja on myyty yksi rivitalokohde Hakunilasta, vuokrattu yhtiömuotoinen pientalotontti Hämevaarasta ja varattu yhtiömuotoiset pientalotontit Leinelästä. Kaupungin kanssa yhteistä pientaloalueen kaavakehitystä varten on tehty suoravaraus Havukoskelta Piippilakin alueelle.

Saraksen tilan lunastusta koskenut valitus ei johtanut muutoksiin Euroopan ihmisoikeustuomioistuimessa. Tuomioistuin päätti 12.3. yksimielisesti jättää valituksen tutkimatta ilmeisen perusteettomana.

Useissa kaupunkikeskuksissa kaupalliset palvelut paranevat. Kaupunkitilalautakunta päätti uuden liikekeskuksen (Kesko, Tokmanni) suunnitteluvarauksesta Korsoon sekä päivittäistavarakauppojen suunnitteluvarauksista Koivukylään (Prisma) ja Länsimäkeen (S-Market). Kivistössä palvelut laajenivat uuden K-Citymarket-vetoisen palvelukeskuksen avattua ja Tokmanni on rakenteilla. Tikkurilassa käynnistyy K-Citymarketin sekä mm. hotelli- ja kongressitoimintoja sisältävän alueen kaavoitus.

Asemanseutujen turvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseksi Myyrmäessä käynnissä on katualueiden ja asemarakennuksen kunnostuksen hankinta, ja toteutus käynnistyy vielä tänä keväänä. Koivukylässä on pidetty aloituskatselmus ja ideasuunnittelutyöpajaa valmistellaan. Valmisteilla on myös ulkoisen rahoituksen hanke (EUI Urbact) painopisteinään sosiaalinen osallisuus ja tasa-arvo, turvallisuus ja varautuminen, sekä liikkuminen. Hankekumppaneiksi tunnustellaan oppilaitoksia, yhdistyksiä ja joukkoliikenteen toimijoita.

Tikkurilan osaamiskampuksella käynnistyi Tampereen yliopiston johdolla Kampusasumisen tutkimushanke, jossa Vantaan kaupunki on mukana kumppanina. Hankkeessa kehitetään Tikkurilan osaamiskampukselle uudenlaista asumista, jossa yhdistyy hotellitoiminta, omistusasuminen ja opiskelija-asuminen, sekä yhteismanageroinnin kautta tarjottavat asumisen palvelut.

Vantaan uuden kaupunkistrategian luontoon ja viherrakenteeseen liittyviä tavoitteita on alettu toteuttaa. Kaavoitussuunnitelman 2026 mukaisten kaavojen luontoselvitysten tilaaminen on käynnissä. Selvityksissä edellytetään luonnon luontotyyppien ja rakennetun ympäristön luontotyyppien ekologisen tilan määrittelyä. Rakennetun ympäristön luontoselvitykset mahdollistavat alueellisen viherkertoimen laskennan viherrakenteeseen merkittävästi vaikuttavissa kaavahankkeissa. Alueellisen viherkertoimen laskennat on aloitettu. Lisäksi valmisteilla olevaan Vantaan rakennusjärjestykseen esitetään uutta vihertehokkuuden pykälää, jossa vihertehokkuuden toteutumista vaadittaisiin myös ennen vuotta 2020 laadittujen kaavojen pohjalta rakennettaessa uudisrakentamista tai merkittävää lisärakentamista.

10-kaupunkien yhteisen luonnontilan mittarin vaatimaa tietomallia kehitetään Vantaalla. Tietomalli tullaan jakamaan muille kaupungeille ja kunnille kaikkien yhteiseen käyttöön.

EU-rahoitteinen KYLKI-hanke käynnistyi vuoden alussa. Sen tavoitteena on edistää luontopositiivisia ratkaisuja ja kestävää liiketoimintaa vahvistamalla

yritysten ja kaupunkien yhteistyötä. Lisäksi seitsemän kuukauden mittainen hanke EU-rahoituksella on käynnistynyt jättipalsamin torjumiseksi Mätäojan alueella.

Kaupunginhallitus päätti tammikuussa hakea Ladaunmetsän, Syväojanmetsän, Lamminsuon laajennuksen ja Palokallion laajennuksen luonnonsuojelulain mukaista rauhoitusta. Rauhoitettavien alueiden pinta-ala on yhteensä noin 80,9 hehtaaria. Lisäksi vuoden 2026 alun aikana on alettu valmistella viiden uuden suojelualueen rauhoitusta.

Rakentamisen hiilijalanjäljen lakisääteistä tiukempi ohjaus otettiin käyttöön vuoden alussa asemakaavoissa, tontinluovutuskilpailuissa ja omassa toimitilarakentamisessaan.

Yritystontteja on myyty 4 kpl ja vuokrattu 1. Työpaikkatonttien luovutusten tuoma työpaikkamäärän kasvu on noin 190 uutta työpaikkaa. Tikkurilan osaamiskampuksen toimitilatontteja markkinoidaan yhteistyössä elinvoimapalveluiden kanssa. Vuodenvaihteen jälkeen tonttikyselyt ovat lisääntyneet. Ensimmäinen investoritonttivaraus on nyt hyväksytty ja neuvottelut seuraavasta tontista ovat käynnissä.

Yritysten sijoittumista edistäviä asemakaavahankkeita ovat mm. Tikkurilan Rusokallio 2 asemakaava, joka tulee päätöskäsittelyyn keväällä 2026 ja tuottaa yli 60 000 k-m2 uutta työpaikkakerrosalaa. Vehkalan länsipuoli 2 yritysalueen kaava (yli 120 000 k-m2) on etenemässä nähtäville huhti-toukokuussa ja Kivistön Mestarintien asemakaava tilaa vievän kaupan mahdollistamiseksi käynnistyy kesällä 2026. Myyrmäessä tarkastellaan työpaikkojen säilyttämisen ja lisäämisen mahdollisuuksia kaavarunkotasolla ja Tammistossa kaavarunkotyössä pyritään ratkaisemaan kehittyvän kaupan alueen liikenteen haasteita.

Keväällä 2026 käynnistyneessä Petas-Piispankylä-osayleiskaavassa tarkastellaan lähijunaliikenteen varikon sijoittumista Petakseen tai Keimolaan, työpaikkatoimintojen laajuutta ja luonnetta Petaksessa sekä kaupan sijoittumista Piispankylässä.

Vantaa myös päätti Sanoma Oyj:n, Sponda Oy:n ja Varte Oy:n kanssa yhteistyösopimuksesta, jolla kehitetään Martinlaakson ja Vantaanlaakson rajalle sijoittuvaa, noin 10 hehtaarin suuruisen uuden työpaikka-aluetta.

Ratikkakaupungin suunnitteluperiaatetyö on aloitettu kevään 2026 aikana. Ratikkakaupungin alueen asemakaavoitus etenee kilpailuvoittojen perusteella sekä Väritehtaan että Fazerilan alueilla. Asemakaavahankkeita on käynnissä tai valmisteilla kaikilla ratikkakaupungin suuralueilla.

Vantaan kasvun ja investointien ohjausmalli (VAKIO) on ollut valmisteilla keväästä 2025 lähtien. Kasvun ja investointien ohjauksen johtamisjärjestelmää on päivitetty ja yhteistyötä maankäytön suunnittelun ja investointien yhteensovittamiseksi on tiivistetty. Suuraluekohtaiset kehittämissuunnitelmat, jotka tulevat sisältämään palveluverkkosuunnitelman, ovat valmistelussa.

INVESTOINNIT

91 Rakentaminen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 17.11.2025 vuoden 2026 toimitilainvestointeihin 110,20 milj. euron määrärahan. Toimitilainvestointeihin ennustetaan käytettävän määrärahoja yhteensä noin 109,38 milj. euroa, mikä alittaa talousarvion 0,82 milj. euroa.

91 1 Uudisrakentaminen

Uudisrakentamiseen ennustetaan käytettävän 66,72 milj. euroa, jolloin investointikustannukset ylittäisivät määrärahat noin 3,26 milj. euroa. Suurimmat poikkeamat ovat syntymässä seuraavissa hankkeissa: Ojapuiston koulu, Elmon uimahalli, Puutarhatien päiväkoti, Lentolan päiväkoti, Päiväkoti Silva sekä Itä-Hakkilan koulun ja Simonkallion koulun peruskorjaus.

Ojapuiston koulun, liikuntasalin ja aluekeittiön sekä Itä-Hakkilan koulun peruskorjauksen urakkatarjoukset osoittautuivat ennakoitua edullisemmiksi. Päiväkotihankkeiden määrärahatarpeisiin ovat vaikuttaneet aikataulupoikkeamat, jotka ovat syntyneet hankevalmistelu- ja suunnitteluvaiheen, urakkakilpailutusten tai rakentamisvaiheen pitkittyessä.

Uudisrakentamisen määrärahoilla valmistuivat alkuvuodesta Satulakujan paviljonkipäiväkoti ja Lentolan päiväkoti. Rakennusvaiheessa olivat Elmon uimahalli, Metsänhaltijan, Puutarhatien, Kontiopuiston ja Karhunkierroksen päiväkodit. Urakkakilpailutuksessa oli Silvan päiväkoti.

Suunnitteluvaiheessa olivat Muuran yhtenäiskoulu, liikuntahalli ja päiväkoti, Tikkurilan alueen koulun laajennus (Viertolan koulu), Rajakylän urheilupuiston huoltorakennus sekä Sammakkolammen päiväkoti.

Tarveselvitys- ja hankesuunnitteluvaiheessa olivat Askiston koulun laajennus, Lehtikuusen koulun Kaarnan laajennus, Kivivuoren päiväkoti sekä ja Myyrmäen uimahallin laajennus.

Seuraavien hankkeiden aloitusta tai jatkovaiheita on siirretty: Tikkurilan alueen päiväkoti, Tikkurilan III päiväkoti, Kivenkolon päiväkoti, Ruutulipun päiväkoti, Metsolanmäen päiväkodin laajennus, Vaaralan Talkootien päiväkoti, Hakunilan urheilupuiston tapahtuma- ja varastotila, Elmon urheilupuiston huoltorakennus, Tikkurilan urheilupuiston kenttien katsomo ja huoltotilat sekä Tikkurilan liikuntahalli.

VTK Kiinteistöt Oy:n hankkeista rakennusvaiheessa olivat Aviapoliksen uusi lukio ja Leppäkorven liikuntahalli. Tikkurilan osaamiskampuksen rakentaminen on alkamassa. Myyrmäen Oivallustentalon hankesuunnitelma valmistui ja Varia Hiekkahajun toimipisteen peruskorjauksen hankesuunnitelma päivitettiin.

Kaupunkikonsernin ulkopuolisista vuokrahankkeista Nikinmäen koulun paviljonki oli rakentamisvaiheessa. Tarveselvitys- ja hankesuunnitteluvaiheessa olivat Tikkurilan kirjaston väistö- ja korvaavat tilat sekä siirrettävä moduulirakennus Keimolanmäen koululle.

Tulevien vuosien investointiesitysten tarkistamiseksi käynnissä olivat seuraavat selvitykset: Keittiöiden palveluverkkosuunnitelma, Hakunilan keskustan vapaa-ajan palveluiden sijoittuminen -selvitys, Koivukylän keskustan kulttuuri- ja kirjastopalveluiden tilatarveselvitys, Myyrmäen alueen kouluverkkoselvitys ja Myyrmäen alueen väistöt -selvitys sekä Lukio- ja väistötilaselvitys, Itäinen Vantaa.

91 2 Korjausrakentaminen

Korjausrakentamiseen ennustetaan käytettävän 41,34 milj. euroa, jolloin investointikustannukset alittaisivat määrärahat noin 4,08 milj. euroa. Suurimmat poikkeamat talousarvioon verrattuna muodostavat Simonkallion koulu sekä Itä-Hakkilan koulun peruskorjaus. Yleisesti ottaen poikkeamat selittyivät joko hankealoituksen siirtymisestä myöhempään tai saatujen tarjousten odotuksia poikkeavasta hintatasosta. Hankkeita ovat viivästyttäneet mm. ennakoitua suuremmat korjaustarpeet. Päiväkotihankkeiden ajoitusta on pyritty aikatauluttamaan olemassa olevien väistötilojen ajallisen käytettävyyden mukaan.

Laajimmat pihakorjaushankkeet vuonna 2026 ovat Kytöpuiston ja Ilpolan koulu, Ankkalammen ja Hämevaaran päiväkoti sekä Håkansbölen pysäköintialueen laajennus.

Merkittävimmät rakennusvaiheessa olevat hankkeet olivat Itä-Hakkilan koulun peruskorjaus, Kivimäen koulun peruskorjauksen vaihe 2, Simonkallion koulun korjaus- ja muutostyöt, Kimaran päiväkodin palokorjaus sekä korjaukset Peltovuoren ja Havukallion päiväkodeissa.

Tikkurilan kulttuuritalon (aiemmin Tikkurilan kirjaston) muutos- ja korjaustyöt olivat suunnitteluvaiheessa. Metsolanmäen päiväkodin korjaushanketta päätettiin lykätä muuttuneen varhaiskasvatustilanteen johdosta.

Tarveselvitys- tai hankesuunnitteluvaiheessa olivat Askiston koulun ja lisärakennuksen peruskorjaus, Dickursbyn puukoulun korjaus- ja muutosyöt,

Kaivokselan ja Dickursbyn päiväkotien osakorjaukset sekä Myyrmäen urheilutalon uimahallin peruskorjaus.

Sisäilmakorjaukset ennustetaan toteutuvan 3,5 milj. euron budjetin mukaisesti. Uusia sisäilmakorjauksia on suunnitteilla mm. Martinlaakson, Koivukylän ja Pähkinärinteen kouluihin sekä Malminniityn päiväkotiin.

91 3 Vuokra- ja osaketilat

Vuokra- ja osaketilojen muutostöiden ennustetaan toteutuvan budjetoidun mukaisesti. Toteutuneita kustannuksia on kertynyt vain vähän tässä vaiheessa vuotta. Budjetti on koottu pääosin varauksista pikaisia muutos- ja korjaustarpeita varten perustuen aikaisempien vuosien toteumiin. Myös sisäilmakorjausten arvioidaan toteutuvan 0,2 milj. euron budjetin mukaisesti.

93 Julkinen käyttöomaisuus

Julkisen käyttöomaisuuden määräraha ilman ratikkaa on 45 milj. euroa. Eräitä kohteita joudutaan siirtämään tuleville vuosille, jotta investoinnit pysyisivät määrärahakehyksen sisällä. Ratikan yhteydessä tehdään lisäksi katujen saneerausta neljän vuoden aikana vuosittain arviolta 10 miljoonalla eurolla, kuten Kaupunkitilalautakunnan 10.12.2025 käsittelemässä Kunnallistekniikan rakentamisohjelmassa 2026–2029 on esitetty.

Merkittävimpiä liikennealueiden hankkeita ovat Neilikkatie ja Muuran alueen kunnallistekniikka. Vielä käynnissä olevia liikennealueiden hankkeita ovat Vehkalan kinkereiden kunnallistekniikan rakentaminen, Tikkuraitti ja Vihertie. Ympäristörakentamisen merkittävimpiä jatkuvia kohteita ovat Annefredin puisto ja Rälssipuisto. Alkava ympäristörakentamisen kohde on Vaskivuorentie ja Kahluuniityn baana. Alkavia urheilualueiden hankkeita ovat Aerolankenttä ja Kaivokselan kenttä. Virkistysalueiden alkavia hankkeita ovat Kuusijärven esteetön uimapaikka ja reitti. MAL-sopimuksen mukaisena yhteishankkeena valtion kanssa suunnitellaan Hosantien uuden kuormausalueen ratayhteyttä.

93 8 Ratikka

Vantaan Ratikan toteutusta on viety eteenpäin valtuuston 17.11.2025 hyväksymän tarkistetun hankesuunnitelman mukaisesti. Hankesuunnitelmassa esitetty kustannusarvio on 750 milj. euroa, josta Vantaan kaupungin osuus on 682 milj. euroa, johon saadaan MAL-sopimuksen mukaisesti valtionavustusta 144,1 miljoonaa euroa. Vuoden 2026 osuus kuluista on 180 milj. euroa ja avustuksesta noin 40 milj. euroa.

Ratikan allianssit itä ja länsi ovat nyt kehitysvaiheen jälkeen siirtyneet toteutusvaiheeseen. Lähinnä Tikkurilan ratapihalla ja keskustassa kesästä 2025 lähtien tehtyjen valmistelevien töiden jälkeen varsinainen toteutusvaihe alkoi joulukuussa 2025. Nyt toukokuussa 2026 tehdään toinen tilaus, jonka jälkeen koko Vantaan osuus ratikkahankkeesta on sopimuksellisesti toteutusvaiheessa. Helsingin Mellunmäen päässä jatketaan vielä kehitysvaihetta, koska Mellunmäen kehittämiseksi tehtävä kaavoitustyö on kesken. Aikataulutavoite on, että raitiotie valmistuu liikenteelle vuonna 2029. Tällöin myös erillisenä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n rakennuttama Vaaralan varikko on käytössä.

Rakennustyöt näkyvät laajalti ratikkareitin varrella koko kaupungissa. Useita katuosuuksia on suljettu ainakin Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Kyytitiellä ja Länsimäessä.

94 Irtain omaisuus

Irtaimen omaisuuden ennustetaan toteutuvan talousarvion mukaisesti vuonna 2026. Toimialan irtaimistohankinnat koostuvat pääosin varikon raskaasta ajoneuvokalustosta ja konekalustosta katujen kunnossapitoon. Lisäksi mm. toimitilajohtamisen kunnossapitokohteisiin hankitaan keittiölaitteita ja irtokalusteita sekä tilahallinnan vuokrakohteiden kalusteita uusitaan.

95 Kiinteä omaisuus

Kiinteää omaisuutta on hankittu noin 20 ha n. 18 milj. eurolla vapaaehtoisin kaupoin ja osana maankäyttösopimuskorvauksia. Merkittäviä hankintoja ovat olleet mm. Vantaan Ratikan tarpeisiin maa-alueita Muuran kaupunkikylien alueelta, Piispankylästä yleiskaavan mukaista asuinaluetta 5,8 ha, korttelialuetta Tikkurilasta ja luonnon monimuotoisuutta tukevia alueita n. 6 ha.

Ratikan katualuetoimituksen mukaisten maa-alueiden ennakkohaltuunotto tapahtui 7.1.2026. Katualuetoimitus koski 113 kiinteistöä. Toimituksen päätös alueiden arvosta saadaan toukokuussa 2026. Arvio korvauksen kokonaissummasta on noin 12,5 milj. euroa.

Maa-alueiden kunnostusmäärärahojen, joka sisältää myös myytävän ja vuokrattavan tonttimaan esirakentamisen, arvioidaan toteutuvan budjetoidun mukaisesti.

KAUPUNKIYMPÄRISTÖN KÄYTTÖTALOUDEN TOTEUMA YHTEENSÄ 1.1.-30.4.2026

	1 000 EUR	TP 2025	TA 2026	Toteuma 1-4/2026	Toteuma %	Ennuste 2026
Kaupunkiympäristö	**TOIMINTATUOTOT**	**287 125**	**316 660**	**95 030**	**30,0**	**315 200**
	TOIMINTAKULUT	**-259 514**	**-288 468**	**-84 930**	**29,4**	**-289 018**
	TOIMINTAKATE	**27 611**	**28 192**	**10 100**	**35,8**	**26 182**

Toteuma 27.4.2026. Kirjauskausi on vielä avoinna, joten toteumat voivat muuttua.

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNNAN ALAISEN KÄYTTÖTALOUDEN TOTEUMA 1.1.-30.4.2026

	1 000 EUR	TP 2025	TA 2026	Toteuma 1-4/2026	Toteuma %	Ennuste 2026
KALA yhteensä	**TOIMINTATUOTOT**	**4 218**	**6 236**	**1 872**	**30,0**	**4 576**
	TOIMINTAKULUT	**-16 527**	**-17 243**	**-4 716**	**27,4**	**-17 393**
	TOIMINTAKATE	-12 309	-11 007	-2 844	25,8	-12 817

Kaupunkiympäristölautakunta	**TOIMINTAKULUT**	**-163**	**-182**	**-33**	**18,3**	**-182**
	TOIMINTAKATE	-163	-182	-33	18,3	-182

Yhteiset palvelut	**TOIMINTATUOTOT**	**5**	**0**	**17**	**0,0**	**0**
	TOIMINTAKULUT	**-2 825**	**-3 181**	**-747**	**23,5**	**-3 181**
	TOIMINTAKATE	-2 821	-3 181	-730	22,9	-3 181

Kaupunkirakenne ja ympäristö	**TOIMINTATUOTOT**	**4 213**	**6 236**	**1 855**	**29,8**	**4 576**
	TOIMINTAKULUT	**-13 538**	**-13 881**	**-3 936**	**28,4**	**-14 031**
	TOIMINTAKATE	-9 325	-7 645	-2 081	27,2	-9 455

Vantaan kaupunkiympäristön toimialan tavoitteet 2026

Kaupunkiympäristön toimialan tavoitteet, eli toimialan tuloskortti, muodostuu pääosin kaupunkitasoisista sitovista tavoitteista. Niiden lisäksi talouteen sekä henkilöstöön ja menestystekijöihin liittyen on asetettu toimialakohtaisia tavoitteita, jotka on merkitty taulukkoon tuloskorttitavoitteina (taulukon neljä alinta tavoitetta).

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
Hyvän elämän Vantaa							
1. Kehitämme kaupunkikeskuksia niiden turvallisuutta ja elinvoimaa edistäen ja osallisuutta vahvistaen	EKK - Elävät kaupunkikeskustat ry:n valtakunnallinen elinvoimalaskennan tulos	Kokonaiselinvoimaluku: 3,895	Kokonaiselinvoimaluku: 3,900	Keskustojen kehittäminen jatkuu ja sitä toteutetaan mm. useilla keskustoissa käynnissä olevilla asemakaavahankkeilla. Kaupalliset palvelut kehittyvät Korsossa, Koivukylässä ja Länsimäessä kun kaupan hankkeille myönnettiin suunnitteluvaraukset.	Tämän vuoden elinvoimalaskennan tulokset julkistetaan kesällä. Viimeisin tieto v. 2025 3,871. Kaupunkiympäristön toimialalle tuloskorttimittariksi asetettu sosioekonominen summaluku (pienituloisuusasteen, työttömyysasteen ja vain perusasteen koulutuksen suorittaneiden osuuksien summa.) lasketaan vuotuisesti tilastojen päivittyessä.	Tavoite toteutunee osittain.	Toteutunut osittain ◧
	Työpaikkarakentamisen määrän kehitys kaupunkikeskustoissa (kem2)	Työpaikkarakentamisen määrää kaupunkikeskustoissa kem2 ei ole eritelty. Lähtötaso lasketaan ja seuranta kehitetään vuoden 2026 alussa.	Työpaikkarakentamisen määrä kaupunkikeskustoissa ei vähene eli kem2 -muutos > 0.	Työpaikkamäärän kehityksen ohjausta valmistellaan yleiskaavoituksen työpaikka-alueselvityksen pohjalta. Työpaikka-aluelinjaukset ovat parhaillaan elinvoimajaoston käsittelyssä. Kaupunkikeskuskohtaiset työpaikkaselvitykset on	Keskustojen tilannekuva työpaikkarakentamisen on valmisteilla.		Ei tietoa ☐

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
				käynnistetty mm. Myyrmäessä.			
	Yhden asemanseudun kunnostaminen per vuosi 2027–2029. Vuonna 2026 suunnitelmien laatiminen.	Aseman ympäristöjä ei ole tavoitteellisesti kunnostettu.	Aseman ympäristöjen kehittämissuunnitelma on laadittu, kiireelliset toimenpiteet Myyrmäessä, Koivukylässä ja Kivistössä ovat käynnissä. Myyrmäen asema-alueen parannustyöt on suunniteltu ja toteutettu vuoden 2026 aikana.	Toteutusvaihe käynnistynyt Myyrmäessä. Koivukylässä käynnistynyt ideasuunnitteluvaihe.	Mittaroitu tavoite etenee suunnitellusti.		Toteutu u täysin
2. Lisäämme kaupunkivihreää ja lähiluonnon saavutettavuutta	Vihertehokkuuden alueellinen arviointi laskentatyökalulla (ARVO) merkittävästi kaupunkivihreän määrään tai laatuun vaikuttavissa kaavarungoissa ja asemakaavoissa	Alueellista vihertehokkuutta ei ole arvioitu.	Alueellisen vihertehokkuuden arviointi on käytössä.	Alueellisen viherkertoimen laskentaa tehdään palvelualueella viherrakenteen määrään tai laatuun merkittävästi vaikuttavissa kaavatöissä. 5 henkilöä on koulutettu tekemään paikkatietopohjaista laskentaa. Laskennalle lähtökohdan antavia luontoselvityksiä vielä vuoden aikana käynnistyviin kaavoihin on tilattu tai tilataan.	Etenee suunnitellusti.		Toteutu u täysin

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
	Tonttikohtaisen vihertehokkuuden tavoitetasojen toteutuminen asemakaavoissa ja rakentamisluvissa (%)	Asemakaavoissa on määritelty vuodesta 2020 alkaen tonttikohtainen vihertehokkuus.	Tonttikohtaisen vihertehokkuuden tavoitetasot toteutuvat asemakaavoissa 100 % ja rakentamisluvissa 90 %. Yksittäisissä kohteissa voi olla perusteltu syy raja-arvosta poikkeamiselle.	Asemakaavoissa vihertehokkuusluku määritellään pääkäyttötarkoitusalueittain, jolloin se toteutuu tonttikohtaisesti jatkosuunnittelussa.	Vuoden 2026 aikana on hyväksytty 2 asemakaavaa, josta toisessa ei ole käytetty vihertehokkuusmääräystä. Rakentamisluvissa toteuma on ollut 100 %.		Toteutuu osittain
	Viheralueiden mitoitus- ja saavutettavuustarkasteluje n (SAAVU) tulokset	Viheralueiden mitoitus- ja saavutettavuusohjetta on käytetty vuodesta 2023 alkaen.	Lähiluonto on helposti saavutettavissa kaikista asuinnoista. Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohjeen (SAAVU) mukaiset minimiarvot täyttyvät niissä kaavarungoissa ja asemakaavoissa, jotka muuttavat merkittävästi viheralueverkostoa.	Saarankylän kaavarunkoon on tarkistettu, että SAAVU-ohjeen mukaiset minimiarvot täyttyvät.	Toteutuu suunnitellusti.		Toteutuu täysin

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
Vetovoimainen Vantaa							
6. Ohjaamme alueiden asuntotarjontaa ja omistusmuotoja monipuolisempaan suuntaan	Omistus- ja osaomistusasuntojen osuus asuntotuotannosta (%)	Omistusasuntojen osuus asuntotuotannosta vuonna 2024: 41,2 %. Osaomistusasuntoja ei valmistunut.	Omistusasuntojen osuus asuntotuotannosta: 50 %. (Osaomistusasuntoja ei ole rakenteilla.)	Kaupungin omaa tontinluovutusta on tehty joustavammaksi eri tavoin. Pidetty työpajasarja kaavoituksen kustannusvaikutuksista.	Alkaneesta asuntotuotannosta 48 % on omistusasuntotuotantoa (42 asuntoa kaikista 87 valmistuneesta asunnosta).	Tavoite toteutunee osittain	Toteutu osittain
	Pientaloasuntojen ja valtion tukemien vuokra-asuntojen osuus asuntotuotannosta (aloitukset, kpl:t)	Pientaloasuntojen osuus asuntotuotannon aloituksista vuonna 2024: 33,7 % ja 136 kpl. Valtion tukemien vuokra-asuntojen osuus asuntuotannon aloituksista vuonna 2024: 53 % ja 215 kpl.	Pientaloasuntojen osuus asuntotuotannon aloituksista: 300 kpl. Valtion tukemien vuokra-asuntojen osuus asuntuotannon aloituksista: 25 %.		Pientalojen osuus alkaneesta asuntotuotannosta on 44 %. Alkaneita pientaloasuntoja on 38 kpl. Valtion tukemia vuokra-asuntoja (pitkä korkotuki) ei ole lähtenyt rakenteille alkuvuonna 2026.		Toteutu osittain
	Uudesta asuntokerrosalasta kestävän kasvun vyöhykkeelle sijoittuva osuus (%)	79,1 % uudesta asuntokerrosalasta sijoittui yleiskaavan kestävän kasvun vyöhykkeelle.	80 % uudesta asuntokerrosalasta sijoittuu yleiskaavan kestävän kasvun vyöhykkeelle.	Suuri osa kaavoitussuunnitelman mukaisista asemakaavahankkeista sijoittuu yleiskaavan kestävän kasvun vyöhykkeelle. Vuoden 2026 aikana ei vielä ole hyväksytty yhtään asuntokerrosalaa tuottavaa asemakaavaa.	Ennusteen mukaan 72,5 % vuoden kuluessa hyväksyttävästä asuntokerrosalasta sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle.		Toteutu osittain

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
7. Rakennamme ratikkaa ja edistämme ratikan mahdollistamaa kaupunkikehitystä	Ratikan rakentamisen tavoiteaikataulu ja tavoitekustannus	Ratikan rakentaminen ajoittuu vuosille 2025–2029. Valtuuston marraskuussa 2025 hyväksymässä päivitetyssä hankesuunnitelmassa Vantaan osuus rakentamiskustannuksista (huomioiden valtion tuki) on 541 milj. euroa.	Ratikan rakentaminen etenee tavoiteaikataulussa eikä ylitä tavoitekustannusta.	Ratikan rakentamisen 1. tilaus tehtiin marraskuussa ja huhtikuussa kaupunkitilalautakunta hyväksyi 2. tilausvaiheen. Sen myötä koko Vantaan osuuden työt ovat toteutusvaiheessa toukokuusta 2026 alkaen, jolloin Ratikka pysyy tavoiteaikataulussaan. Tilausten tavoitekustannus on valtuuston hyväksymän kustannusraamin 750 M€ mukaisessa budjetissa sisältäen lisäksi allianssien tekemiä katujen saneerauksia arvoltaan noin 10 M€ vuodessa. Ratikan katualueiden ennakkohaltuunotto suoritettiin 7.1.2026.	Rakentamisen kustannusennuste vastaa tässä vaiheessa tavoitekustannusta. Yleinen kustannustason nousu muodostaa riskin.	Tavoite toteutunee osittain	Toteutu u täysin
	Ratikan kaavarungon alueelle kaavoitettu kerrosala (kem2)	Ratikan kaavarungon alueelle kaavoitettu uusi kerrosala vuoden 2024 aikana on 77206 k-m² k-m2 (netto). Uutta asumisen kerrosalaa alueelle on	Uutta kerrosalaa ratikan kaavarungon alueelle 100 000 k-m2 (netto)	Ratikan kaavarungon alueella on vireillä useita asemakaavoja ja asemakaavan muutoksia, jotka tuottavat vuoden 2026 loppuun mennessä ennusteen mukaan 99	Ennusteen mukaan uutta kerrosalaa ratikan kaavarungon alueelle hyväksytään vuoden 2026 aikana 99 875 k-m2		Toteutu u osittain

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
		vuoden 2024 aikana kaavoitettu 114 970 k-m2.		875 k-m2. 23.4. mennessä alueelle ei ole hyväksytty asemakaavoja tai uutta kerrosalaa.			
	Ratikan kaavarungon alueelta saatavat maankäytön tulot (maanmyyntivoitot, maanvuokratulot ja maankäyttösopimuskorvaukset yhteenlaskettuna)	Ratikan kaavarungon alueelta saatuja maankäyttötuloja ei ole eritelty. Seuranta kehitetään vuoden 2026 alussa.	40 milj. euroa valtuustokauden 2026-2029 aikana eli keskimäärin 10 milj. euroa vuonna 2026.	Ratikan kaavarungon alueen maankäyttötulojen seurantakokonaisuutta on rakennettu alkuvuodesta 2026 ja tavoitteena on ottaa se käyttöön ennen kesää 2026.	Ratikan kaavarunkoalueen paikkatietopohjainen tulojen seuranta on valmistelussa Matti-järjestelmään ja valmistuu kesällä.		Ei tietoa ☐
8. Lisäämme työllistävien yritysten ja yhteisöjen määrää Vantaalla	Tontin luovutusten ja laajennushankkeiden mahdollistama yhteenlaskettu työpaikkamäärä	Uusia työpaikkoja 250 kpl	Uusia työpaikkoja 400 kpl	Työpaikkatontteja on myyty 4 kpl ja vuokrattu 1. Luovutettujen tonttien yhteenlaskettu uusi työpaikkamäärä on noin 190.			Toteutunu osittain ◧
	Uuden työpaikkakerrosalan määrä hyväksytyissä kaavoissa (netto) k-m2	Työpaikkakerrosalaa kaavoitettiin vuonna 2024 kaiken kaikkiaan 213 766 k-m2 (brutto). Uutta työpaikkakerrosalaa kaavoitettiin vuonna 2024 -95 105 k-m2.	Tavoite saada työpaikkakerrosala nousuun (> 0).	Käynnissä olevia ja vuoden 2026 aikana käynnistyviä merkittäviä yrityskaavoja ovat mm. Vehkalan länsiosa 2, Kivistön Mestarintie, Viinikkalan länsiosa sekä teknobulevardi 7.9 ja 11. Lisäksi työpaikkoja kaavoitetaan keskustoihin (mm. keskustojen kaavarungot) sekä aluekehityshankkeiden	Kaavoitettua uutta työpaikkakerrosalaa 60 500 k-m2 (Rusokallio 2).		Toteutunu täysin ■

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
				alueille (Fazerila-Santamalmi sekä Väritehdas).			
Tasapainoisen kasvun Vantaa							
13. Teemme uudesta kasvun ja investointien ohjausmallista koko kaupunkiorganisaation yhteisen tavan toimia.	Suuraluekohtaisten tilannekuvien laatiminen	Suuralueittaisia kokonaistarkasteluja eli tilannekuvia alueiden kaavoituksen, rakentamisen, investointien tilanteesta ja väestömuuttujista ei ole tehty. Kaupungin investoinnit eivät ole pysyneet asuntotuotannon ja asukasmäärän kasvun mukana eivätkä asunto- ja asukasrakenteen muutokset ole olleet viime vuosikymmenen aikana kestävällä pohjalla.	Suuralueittaiset tilannekuvat on tehty ja niitä sovelletaan kasvun ja investointien ohjauksessa.	Tilannekuvien pilottiversiot on tehty ja ne toimivat alueellisten kehittämissuunnitelmien valmistelun pohjana. Jatkokehityksenä valmistellaan MATTI-pohjaisia tilannekuvia.	Tilannekuvien pilottiversiot laadittu. Jatkokehitys käynnissä.	Tavoite toteutunee täysin	Toteutu u täysin
	Uusi kasvun ja investointien ohjausmalli on otettu käyttöön.	Malli tarvitaan, koska kaavoitusta ja investointiohjelmia ei valmistella riittävän synkronoidusti ja toimialarajat ylittäviä hanke-esityksiä palvelukokonaisuuksista syntyy niukasti.	Vuoden 2027 investointiohjelmat ja kaavoitusohjelma on valmisteltu uuden mallin mukaisesti (vuoden 2026 aikana).	Vantaan kasvun ja investointien ohjaus toteutuu vuoden 2026 aikana MTO-ryhmän kautta tapahtuvan ohjeuksen alla. Yhteistyötä maankäytönsuunnittelun ja investointien	Työ MTO-ryhmän ohjeuksessa aloitettu. Suuraluekohtaisia kehittämissuunnitelmia ja investointiohjelmia vuodelle 2027 on valmisteltu yhteistyössä. Vuoden 2026 kaavoitussuunnitelman hyväksyttiin alkuvuonna ja siinä koeponnistettiin ensimmäistä kertaa pilottimaisesti investointimallin		Toteutu u täysin

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
				yhteensovittamiseksi on tiivistetty kevään 2026 aikana ja suuraluekohtaiset kehittämissuunnitelmat ovat työn alla.	mukaista toimintatapaa. Vuoden 2027 kaavoitussuunnitelman valmistelu alkaa virallisesti kesäkuussa.		
	Johtamisjärjestelmän kehittäminen	Kaavoitusta ja investointiohjelmia ei valmistella riittävän synkronoidusti ja toimialarajat ylittäviä hanke-esityksiä palvelukokonaisuuksista syntyy niukasti.	Johtamisjärjestelmä tukee mallin mukaista toimintatapaa.	Johtamisjärjestelmä on päivitetty tältä osin. Keskeinen kasvun ja investointien ohjausta ja valmistelun synkronointia koordinoiva ryhmä on poikkihallinnollinen MTO, eli maankäytön toteutuksen ohjausryhmä. Tilojen yhteiskäyttöä ja palvelukokonaisuuksien konseptointia valmistellaan Kaku-Kaso –tilojen yhteiskäytön työryhmässä.	Johtamisjärjestelmä on päivitetty ja sen mukainen toiminta on käynnistynyt. Investointien valmistelun ylintä ohjausta käyttää kaupunginjohtajan vetämä hankejohtoryhmä, jossa aloitettiin investointi- (VAKIO) mallin mukaisen uuden yhteistyön ohjaus heti tammikuussa 2026.		Toteutu u täysin ■
14. Vähennämme kasvihuonekaasujen määrää hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi	CO_2 päästöt (alueperustaiset ja tuotesidonnaiset päästöt)	Alueelliset kokonaispäästöt (Hsy:n laskenta): 790 kt CO2-ekv. (-27 % (1990-2024)) Alueelliset asukaskohtaiset (Hsy:n laskenta): 3,1 t CO2-ekv./asukas (-55	Kokonaispäästöt 683 kt CO2-ekv. Tuotesidonnaiset päästöt laskevat.	Rakennusten hiilijalanjäljen paikallinen raja-arvo asuinkerrostaloille otettu käyttöön asemakaavoissa ja tontinluovutuksissa. Kaavoituksessa otettiin käyttöön Planect-työkalu asemakaavojen ilmastovaikutusten arviointiin.	Vuoden 2025 päästölaskenta valmistuu kesäkuussa 2026. Kuluttamisen päästöjen laskenta tehdään arviolta vuonna 2027 vuoden 2026 osalta.		Ei tietoa ☐

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026		Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
		% (1990-2024)) Kuluttamisen (KULMA-laskenta): 8,34 t CO2-ekv./asukas			Hiilitaseselvitys yhteistyössä pks-kuntien ja HSY:n kanssa on valmistunut ja julkaistaan kesällä 2026.			
15. Lisäämme luonnon monimuotoisuutta luontopositiivisuuden saavuttamiseksi	Tavoitteena on aina mahdollisimman pieni haitta. Mitataan asemakaavakohtaisesti luonnolle koituvan haitan suuruutta sekä hyvitettyjen luontoarvojen määrää: Luonnon heikentymättömyyden toteutuminen luontoarvohehtaareilla mitattuna. Rakennetun ympäristön ekologisen tilan muutos luontoarvohehtaareilla mitattuna.	Luontoarvohehtaareja ei ole laskettu aiemmin.	Kaikissa uusissa asemakaavoissa edellytetään luontotyypeille aiheutetun haitan hyvittämistä luonnon heikentymättömyyden saavuttamiseksi. Rakennetun ympäristön ekologinen tila paranee kokonaisuutena Vantaalla. Tavoitteen systemaattinen seuranta on aloitettu ja se raportoidaan päättäjille säännöllisesti.		Vuoden 2026 alusta kaikkiin uusiin asemakaavoihin on otettu mukaan luontohaitan hyvittäminen tilanteissa, joissa kaavan mukainen rakentaminen aiheuttaa luonnon luontotyyppien tilassa heikennystä. Alkuvuodesta lähtien uudet luontoselvitykset sisältävät strategian mukaiset selvitykset, joiden avulla voidaan selvittää sekä luonnon että rakennetun ympäristön luonnontyyppien tilan muutosta luonnonarvohehtaareissa mitattuna. Tavoitteen systemaattinen seuranta on alkanut ja mittarin mukaista aineistoa kerätään raportoitavaksi. Luonnon monimuotoisuutta	Mittarin mukaista aineistoa on jo kerättynä ja sitä kerätään koko ajan lisää. Mittarin vaatima paikkatietomalli ja luontotiedon tietokanta on kehitteillä. Tavoitteen ja mittarin mukaista paikkatietomallia ja tietokantaa tarvitaan, jotta tavoitteen etenemistä voidaan raportoida.	Tavoite toteutunee osittain.	Toteutu täysin

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
				tukevia luonnonsuojelu-. lähiviher-, retkeily-, ulkoilu- sekä maatalousalueita on hankittu kaupungin omistukseen n. 6 ha.			
	Luonnonsuojelualueiden lisääminen (kpl)	Luonnonsuojelualueita: 54 kpl (Syken aineisto)	Viisi luonnonsuojelualue-esitystä ELY-keskukselle.	Valmistelutyöt aloitettu, rauhoitusesitykset on tarkoitus tehdä yleiskaavan suojelualuevarauksista: mm. Kistolannotko, Tyttömäki-Karhusuo, Krakanoja, Myyraksensuo, Österbackenin laajennukset	Ei vielä valmiita esityksiä.		Toteutu osittain
	Luonnon ja rakennetun ympäristön ekologisen tilan muutos luonnonarvohehtaareilla mitattuna	Kymmenen suurinta kaupunkia kehittävät yhdessä luonnontilaa kuvaavaa mittaria (yksikkönä luonnonarvohehtaari). Lähtötaso ei ole vielä tiedossa.	Luonnontilaa kuvaava mittari otettu käyttöön ja raportoidaan säännöllisesti. Luonnontilassa paraneva kehityssuunta.	10-kaupunkien yhteisen luonnontilan mittarin (nykyisin nimellä luonnonarvohehtaarien tilinpito) luonti etenee ja sen vaatima tietomallia kehitetään Vantaalla. Tietomalli tullaan jakamaan muille kaupungeille ja kunnille kaikkien yhteiseen käyttöön.	Luonnon tilan alkutilanteen selvitykset etenevät suunnitellusti.		Toteutu täysin
	Suojeltujen ja arvokkaiden luontokohteiden osuus kunnan maa-alasta %	Suojeltuja ja arvokkaita alueita yhteensä 7 % kunnan maa-alasta (vuoden 2025 taso)	Suojeltujen ja luonnon monimuotoisuutta tukevien alueiden (OECM) osuus		Suojeltujen ja arvokkaiden luontokohteiden osuus kunnan maa-alasta: • Luonnonsuojelualue: 7,2 %		Toteutu osittain

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
			kasvaa. Tavoitetaso 10 % (vuonna 2030). Raportoidaan toimenpiteet vuosittain		• OECM-alue: 2,6 % • Luonnonsuojelualuevaraus: 2,2 % • Luo-alue: 0,6 % • YHTEENSÄ: 12,6 %		
	Kaupunkipuuston ja viheralueiden kattavuus %	Kaupunkipuuston kattavuus (vuoden 2025 taso): Koko Vantaan rakennetun alueen latvuspeitto kaupunkimaisella alueella 19 prosenttia	Kaupunkipuuston kattavuus kasvaa. Koko Vantaan rakennetun alueen latvuspeittoa kasvatetaan aktiivisesti kaupunkimaisella alueella. Pitkän aikavälin tavoite (30 vuotta) on kasvattaa latvuspeittoa 30 prosenttiin. Raportoidaan toimenpiteet vuosittain.	Latvuspeiton nykytila, kehityssuunnat ja käytössä olevat latvuspeittoa tukevat menetelmät on koostettu vastauksena valtuustoaloitteeseen. Alueellisen viherkertoimen laskennat on aloitettu. Asemakaavoissa ja rakennusluvissa tarkistetaan tonttikohtaisen vihertehokkuuden toteutuminen. Vantaan rakennusjärjestyksen muutetussa muutosehdotuksessa 10.3.2026 on esitetty uusia pykäliä 31§ Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla ja 32§ Vihertehokkuus. MATTI-tilannekuva latvuspeitosta ja läpäisevistä pinnoista on tekeillä.	HSY:n maanpeiteaineisto on vuodelta 2024. Latvuspeittoprosentti kaupunkimaisella alueella lasketaan uudelleen, kun saadaan uusi HSY:n maanpeiteaineisto.		Toteutuu osittain

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
	Läpäisemättömien pintojen prosenttiosuus (%)	Tiedon keruutavan kehittäminen ja prosessin rakentaminen	Läpäisemättömien pintojen prosenttiosuuden kartoitustapa käytössä.	MATTI-tilannekuva latvuspeitosta ja läpäisevistä pinnoista on tekeillä.			Toteutuu täysin
Vakaa ja kestävä talous							
18. Tasapainotamme kaupungin taloutta: Kaupunkiympäristön osalta tavoitteena tasapainottaa toimialan taloutta **(tuloskorttitavoite)**	Käyttötalouteen kohdistuvat talouden tasapainotustoimet	Ei talouden tasapainotustavoitetta vuonna 2024.	Toimialalle asetettu tasapainotustavoite yht. 8 milj. euroa vuonna 2026 toteutuu.	Talouden tasapainotustoimiin on alettu varautua jo vuoden 2025 lopulta lähtien ja tasapainotustoimet tullaan toteuttamaan.	Tasapainotustoimien toteutus käynnissä	Toteutunee täysin	Toteutuu täysin
20. Johdamme hankintoja strategisesti: Kaupunkiympäristön osalta tavoitteena kehittää hankintaosaamista, hankintojen johtamista ja valvontaa **(tuloskorttitavoite)**	Hankintaosaamisen lisääminen Hankintaprosessien kehittäminen Kilpailutusten lisääminen	Hankintatoimintaa ei koordinoida ja kehitetä toimialatasolla, vaan palvelualueet toimivat itsenäisesti.	Toimialan hankinta-asioihin keskittyvä erityisasiantuntijan vakanssi täytetään. Asiantuntija koordinoi, kouluttaa ja kehittää toimialan hankintakäytäntöjä.	Asiantuntijan rekrytointi käynnistetään syyskaudella.	Tavoitteen toteuttaminen painottuu syyskaudelle.	Tavoite toteutunee osittain	Toteutuu osittain

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
Henkilöstö ja menestystekijät							
Kehitämme sisäistä yhteistyötä ja johtamista **(tuloskorttitavoite)**	Sisäisen yhteistyön kehittämisen projekti, jossa osiot: toimialan sisäisen yhteistyön kehittämiselle toimialan ja muun kaupunkiorganisaation välisen yhteistyön ja sisäisen asiakkuusajattelun kehittämiselle. Yhteistyön sujumisen kokemus	Sisäistä yhteistyötä ei ole suunnitelmallisesti kehitetty koko toimialan tasolla.	Sisäisen yhteistyön kehittämisen projekti on toteutettu: kehittämistarpeet on tunnistettu ja niiden edellyttämät toimenpiteet on tehty. Kokemus yhteistyön sujumisesta on parantunut: seurantahaastattelut kevään 2025 tilanteeseen verraten on tehty.	Sisäisen yhteistyön kehittämisohjelma on jatkunut keväällä 2026 esihenkilötyöpajoilla ja toimialafoorumissa. Tilaisuuksissa on muotoiltu toimialalle tavoiteltua toimintakulttuuria ja johtamisen huoneentaulua tälle strategiakaudelle sekä tunnistettu toimialan sisäisen yhteistyön kehittämisen toimenpiteiksi mm. prosessien selkeää kuvausta, viestinnän lisäämistä ja johtamisjärjestelmän päivitystä. Työ jatkuu kevätkaudella vielä palvelualuekohtaisilla työpajoilla.	Tavoitteen toteuttaminen on käynnissä. Yhteistyön sujumisen kokemusta mitataan vuoden lopussa.	Tavoite toteutunee täysin	Toteutu täysin
Kehitämme Matti-tilannekuvia uuden kaupunkistrategian toteutumisen seurantaan **(tuloskorttitavoite)**	Strategian tavoitteita mukailevat tilannekuvat tehty	Tilannekuvia on tehty runsaasti eri yksiköiden ja toimintojen tarpeisiin ja vaihtelevilla käytännöillä. Tarpeen muodostaa kokonaisuudesta strategisesti keskeisimmät ja	Strategian tavoitteita mukailevat tilannekuvat tehty toimialajohdon ja päättäjien käyttöön sekä viety osaksi kaupunkitasoista Tietoportaalia.	Tilannekuvien valmistelu on käynnissä ja työtä tehdään poikkihallinnollisessa yhteistyössä.	Tavoitteen toteuttaminen on käynnissä.	Tavoite toteutunee täysin.	Toteutu täysin

Sitova tavoite vuodelle 2026	Mittari	Lähtötaso v:n 2024 loppu	Tavoitetaso 2026		Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 30.4.2026	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2026	Tavoitteen toteutumisarvio	Tila
		päivittää ne vastaamaan strategian mittaristoa.						

9 Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelman seuranta 1/2026 / SP

VD/7844/00.01.02.00/2025

SP/MYL/VIK

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt tammi-huhtikuussa kaksi asemakaavaa, joissa on yhteensä 69 100 (brutto) / 64 099 k-m2 (netto) työpaikka- ja palvelukerrosalaa. Työpaikkarakentamisen osuus tästä on 60 500 k-m2 (brutto) ja palveluiden 8 600 k-m2 (brutto). Lisäksi lautakunnassa on hyväksytty yksi kaavaluonnos jatkossa asemakaavoituksen pohjana käytettäväksi. Hyväksytyn kaavoitusohjelman ulkopuolelta on käynnistetty kolme asemakaavanmuutosta.

Kaupunkiympäristölautakunta on hyväksynyt vuoden 2026 kaavoitusohjelman 19.1.2026. Kaavoitusohjelman mukaan vuonna 2026 käynnistetään 40 uutta asemakaavaa ja valmistuu 19 asemakaavaa, joista kertyy yhteensä noin 160 000 asunto-k-m² (netto), noin 120 000 työpaikka-k-m² (netto) ja 55 000 palveluiden k-m² (netto).

Huhtikuun loppuun mennessä on käynnistetty 14 uutta asemakaavahanketta ja kaksi uutta kaavarunkoa tai kehityskuvaa (OAS), hyväksytty nähtäville 13 asemakaavaehdotusta sekä hyväksytty kaksi asemakaavatyötä. Lisäksi on hyväksytty yksi asemakaavaluonnos kaavaehdotusten laadinnan pohjaksi. Hyväksymiskäsittelyssä on parhaillaan viisi asemakaavan muutosta. Ennusteen perusteella vuoden 2026 kuluessa asemakaavoitetaan yhteensä noin 325 000 k-m² (netto), josta asumista on 140 000 k-m² (netto).

Käynnistetyistä kaavahankkeista kolme on käynnistynyt kaavoitusohjelman 2026 ulkopuolelta. Hankkeet on päätetty käynnistää, sillä ne edistävät yritys- ja liikerakentamista Myyrmäen suuralueella. Kaavojen käynnistäminen on ollut mahdollista ilman, että muita kaavatöitä olisi jouduttu kaupungin toimesta viivyttämään, sillä useat saman suuralueen asuntokaavahankkeet etenevät hitaasti suhdanteesta johtuen.

Ratikkakaupungin suunnittelu
Ratikkakaupungin alueella kaavoitus jatkuu. Aluesuunnittelukohteista Väritehtaalla ensimmäinen asemakaavan muutos on edennyt kohti hyväksymiskäsittelyä ja tällä hetkellä odotamme maankäyttösopimusneuvotteluiden etenemistä. Fazerilan alueella tarkempien luontoselvitysten laatiminen on hidastanut kaavatyötä. Kaikissa ratikan varren keskustoissa kaavahankkeet tai niitä edeltävät neuvottelut ovat edenneet. Ennusteen mukaan uutta kerrosalaa ratikan kaavarungon vyöhykkeelle kaavoitetaan vuoden 2026 aikana yli 91 000 k-m² (netto) kahdessatoista asemakaavahankkeessa. Uutta asumisen kerrosalaa ratikan vyöhykkeelle syntyy ennusteen mukaan yli 98 000 k-m².
Ratikan rakentamisen mahdollistavien asemakaavojen osalta ollaan loppusuoralla kun viimeiset kolme käynnissä olevaa kaavaa on alkuvuoden aikana asetettu ehdotuksina tai tarkistettuina ehdotuksina nähtäville.

Työpaikka- ja yrityskaavoitus
Työpaikkakaavoituksella varmistamme, että yritysten on helppo tulla Vantaalle ja kukoistaa täällä. Alkuvuodesta 2026 hyväksyttiin merkittävä Rusokallio 2 asemakaava Hakkilassa. Uutta työpaikkakerrosalaa syntyi 60 500 k-m² (netto), eli yli puolet vuodelle 2026 kaavoitussuunnitelmassa ohjelmoidusta määrästä. Ennusteen mukaan kaavoitussuunnitelman mukainen uuden työpaikkakerrosalan määrä on saavutettavissa, mikäli Vehkalan länsipuoli 2 asemakaava valmistuu ja hyväksytään suunnitellusti loppuvuoden 2026 aikana.

Asuntokaavoitus
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. Katrinebergin kaavaluonnos hyväksyttiin alueelle laadittavien asemakaavaehdotusten suunnittelun pohjaksi ja merkittävä Etelä-Koivurinteen pientalokaava tuli vireille huhtikuussa. Maankäyttösopimusneuvotteluiden edistyessä ensimmäinen Väritehtaan alueen monipuolisesti erilaisia asumisen muotoja sisältävä asemakaava saadaan hyväksymiskäsittelyyn syksyllä 2026. Ennusteen mukaan uutta asumista kaavoitetaan vuoden aikana noin 140 000 k-m² (netto). Useat asumista tarjoavat kaavat sijoittuvat kestävän kasvun vyöhykkeelle (ennuste noin 75 % asumisen kerrosalasta). Varsinkin useat ohjelmoidut pientalokaavat sijoittuvat kestävän kasvun vyöhykkeen ulkopuolelle.
Pientaloselvityksen laatiminen on käynnistynyt helmikuussa 2026 ja sen on tarkoitus valmistua kevään 2026 aikana. Pientaloselvityksellä vastataan kaavoitussuunnitelman hyväksynnän yhteydessä jätettyihin kahteen pientalokaavoitusta koskevaan pöytäkirjalausumaan. Pientaloselvityksen tarkastelut vaikuttavat syksyn 2026 aikana valmisteltavan kaavoitussuunnitelman 2027-2029 sisältöihin.

Palveluiden kaavoitus
Palvelut kaavoitamme palveluverkkosuunnitelman mukaan ja tänä vuonna ensimmäistä kertaa osana Vantaan kasvun ja investointien ohjausmallia, eli VAKIO-mallia. Kaupungin omien palveluiden sijoittumisen varmistamme mm. hyväksytyllä Myyrmäen urheilutalon laajennuksen mahdollistavalla kaavalla (uutta palvelukerrosalaa 3 600 k-m²). Työn alla on myös useita Vantaan energian kaavahanketta, joilla voimme varmistaa Vantaan sähköverkon toimintaa ja riittävyyttä nykyisille ja tuleville kaupunkilaisille. Ennusteen mukaan uutta palvelurakentamista kaavoitetaan vuoden 2026 aikana noin 54 000 k-m². Valmistelussa on useita päiväkotikaavoja, valmiusasema sekä Vantaan energian hiilidioksidin talteenoton mahdollistava kaava Ojangolla.

Esityslistan liitteenä olevassa taulukossa on esitetty kaavoitusohjelman hankkeet päivitettyine tietoineen.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelman seuranta 1/2026.

Liite:
- Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelman seurantataulukko 1/2026

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö / asemakaavoitus

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula, puh. 040 529 4145
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Asemakaavapäällikkö Marjaana Yläjääski, puh. 040 591 3878
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Toteutunut kerrosala yhteensä (brutto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Toteutunut asumisen kerrosala (brutto)	Arvioitu työpaikka toimintojen kerrosala (netto)	Toteutunut työpaikka toimintojen kerrosala (brutto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Toteutunut muiden toimintojen kerrosala (brutto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV
661000 Rusokallio 2	Tikkurila	60 500	60 500			60 500	60 500			2023	12.12.2023	2026	23.3.2026
002585 Myyrmäen urheilutalon laajennus	Länsi-Vantaa	3 600	8 600					3 600	8 600	2025	13.5.2025	2026	23.3.2026
24.4.2026 mennessä hyväksytty		**64 100**	**69 100**	**-**	**-**	**60 500**	**60 500**	**3 600**	**8 600**				

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikka toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
002518 Korsontie 60	Itä-Vantaa	260	- 540	800		2023	4.12.2023	2026	25.5.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002605 Kalliosolantie 7 ja 9	Aviapolis	320	-	320	-	2025	22.5.2025	2026	25.5.2026	Edellä suunniteltua aikataulua	
002617 Pitkäsentie 6-8	Itä-Vantaa	915	- 285	-	1 200	2025	26.2.2025	2026	25.5.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002632 - Salkolan talo	Tikkurila	239	187		52	2025	18.6.2025	2026	25.5.2026	Edellä suunniteltua aikataulua	
002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie	Aviapolis	-				2020	23.11.2020	2026	8.6.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002598 Aviakuja	Aviapolis	-				2024	23.5.2023	2027	8.6.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
920600 ja 920500ma Pitkäsuontie 10 (VECCS, ent. 002581)	Itä-Vantaa	30 000			30 000	2024	22.2.2024	2026	8.6.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002552 Puutarhatie 47	Tikkurila	7 050	9 550	- 2 500	-	2024	6.11.2024	2026	11.8.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002562 Joukontie 42	Itä-Vantaa	- 792	2 500	- 3 292		2024	11.10.2024	2026	11.8.2026		

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikka toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
002586 Rälssitie 6	Aviapolis	16 398	17 450	- 1 052	-	2024	20.11.2024	2026	21.9.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
931400 Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki	Itä-Vantaa	-	-			2022	24.5.2022	2026	21.9.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002651 Liesipuisto ja Tuurapuisto	Länsi-Vantaa	-				2025	18.11.2025	2026	15.10.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002494 ja 002494va Väritehdas 1	Tikkurila	35 518	49 665	- 22 747	8 600	2023	31.5.2023	2026	19.10.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia
002494va Väritehdas 1	Tikkurila	-	-	-	-	2025	31.5.2023	2026	19.10.2026		
002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11	Aviapolis	6	-	6		2024	1.2.2024	2026	19.10.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002567 - Turvalaaksontie 1	Aviapolis	4 474	- 2 526	7 000		2024	19.3.2024	2026	19.10.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia
002603 Tammiston kauppatie 6	Aviapolis	4 417	8 500	- 4 083		2025	28.4.2025	2026	19.10.2026	Edellä suunniteltua aikataulua	
002483 Etelä-Koivurinne	Länsi-Vantaa	23 522	20 622	1 200	1 700	2023	6.3.2023	2026	15.11.2026	Suunnitellussa aikataulussa	

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikka toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
002504 Kuohukuja 1-3	Länsi-Vantaa	1 131	2 153	- 1 022		2022	28.3.2022	2026	15.11.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia
002587 - Kivistön Puuhelmi	Kivistö	- 1 470	- 1 470	-	-	2024	15.5.2024	2026	1.12.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia vaatii lisäselvityksien laatimista
002634 - Keimolan Ruutulippu	Kivistö	- 400	- 3 400		3 000	2025	4.9.2025	2026	1.12.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
233600 - Kivistön Kivenkolo	Kivistö	2 100	-	-	2 100	2025	4.9.2025	2026	1.12.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
251500 - Vehkalan länsipuoli 2	Kivistö	120 663		120 663		2024	10.10.2024	2026	1.12.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002462 ja 002462ma Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie	Aviapolis	-	-	-	-	2020	23.11.2020	2026	10.12.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002644 Vantaan ratikka: Tietotie	Aviapolis	-				2025	12.12.2025	2026	10.12.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002571 Asumista Rälssitien ja Äyritien risteykseen	Aviapolis	8 380	31 600	- 23 220		2024	12.11.2024	2026	14.12.2026	Suunnitellussa aikataulussa	

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikka toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
002583 Variston Sortti	Länsi-Vantaa	- 1 587		- 1 587		2024	14.10.2024	2026	15.12.2026	Suunnitellussa aikataulussa	
002414 Martinlaaksontie 26	Länsi-Vantaa	3 500			3 500	2021	7.6.2021	2026	18.12.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia on palautettu uudelleen valmisteltavaksi
002500 Maakotkantie 6	Itä-Vantaa	6 900	9 000	- 2 100	-	2022	23.2.2022	2026	31.12.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia
ARVIOITU VUONNA 2026 YHTEENSÄ (netto)		**325 644**	**143 006**	**128 886**	**53 752**						
002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle	Aviapolis	19 400	18 400	1 000		2024	1.2.2024	2026	18.1.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia
002303 - Linnankalliontie	Kivistö	400	400			2025	29.4.2025	2026	9.2.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia vaatii lisäselvityksien laatimista
002538 Unikkotie 10	Tikkurila	4 600	4 250	350		2023	9.3.2023	2026	15.3.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Muu syy
320100 - VT3 Raskaanliikenteen palvelualue	Kivistö	-				2024	1.5.2024	2026	22.3.2027		

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikka toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
002505 Mesikukantie 5	Tikkurila	4 040	4 040	-	-	2022	18.10.2022	2026	12.4.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia
261600 Pohjois-Koivurinne	Länsi-Vantaa	5 580	5 580			2023	6.3.2023	2026	15.4.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia vaatii lisäselvityksien laatimista
320200 - Strandkullan aurinkopuisto	Kivistö	-	-	-	-	2025	29.4.2025	2026	10.5.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia vaatii lisäselvityksien laatimista
002646 Kilterinkuja 6	Länsi-Vantaa	1 400			1 400	02/2026	15.4.2026	2026	15.5.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia vaatii lisäselvityksien laatimista
002468 Satomäentie 1	Tikkurila	6 660	6 600	60	-	2021	8.6.2021	2026	16.8.2027	Suunnitellussa aikataulussa	
002639 Liesikuja 7	Länsi-Vantaa	4 539	7 650	- 3 111		01/2026	19.1.2026	2026	15.10.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia
002470 Autioniitty	Länsi-Vantaa	8 816	5 000	3 000	816	03/2025	15.4.2026	2026	15.1.2028	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia vaatii lisäselvityksien laatimista

Kaavoitussuunnitelman ulkopuolelta vuodelle 2026 tulleet kaavat

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikkatoimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
002659 Kalustetie 4 ja Riihimiehentie 3	Länsi-Vantaa	0					11.3.2026		15.2.2027	Suunnitellussa aikataulussa	
002660 Tiilipojanlenkki 4	Länsi-Vantaa	2661		2661			11.3.2026		15.2.3027	Suunnitellussa aikataulussa	
171300 Övre Månsas	Länsi-Vantaa	40000		40000			15.4.2026		15.6.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia

24.4.2026 mennessä vireille tulleet kaavat

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikkatoimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
002639 Liesikuja 7	Länsi-Vantaa	4539	7650	-3111		01/2026	19.1.2026	2026	15.10.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asiaan liittyy sopimuksia
002563 Ohtolankatu 17	Tikkurila	1487	-743	2230	0	06/2026	10.2.2026	2027	14.12.2027		
002648 Ruunikkokuja 5	Itä-Vantaa	1200			1200	01/2026	25.2.2026	2028	4.9.2028		

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikkatoimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	KV	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
841100 Harmaahylkeentie 8	Itä-Vantaa	1200			1200	02/2026	25.2.2026	2028	31.12.2028		
002611 Kielotie 7	Tikkurila	7600	13000	-5400		02/2026	6.3.2026	2027	8.2.2027		
002638 Kuriiritie 24	Tikkurila	1953		3300	-1347	01/2026	10.3.2026	2027	30.11.2027		
015200 Myyrmäen ydinkeskustan suunnitelma	Länsi-Vantaa	0				10/2026	10.3.2026	2027	15.3.2027	Suunnitellussa aikataulussa	
015000 Myyrmäen innovaatiokaava (MYBA)	Länsi-Vantaa	0				02/2026	11.3.2026	2027	15.3.2028	Suunnitellussa aikataulussa	
002655 - Varikkokaarre ja Ajolenkki	Kivistö	-1200			-1200	04/2026	1.4.2026	2027	15.12.2027	Suunnitellussa aikataulussa	
002646 Kilterinkuja 6	Länsi-Vantaa	1400			1400	02/2026	15.4.2026	2026	15.5.2027	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia vaatii lisäselvityksien laatimista
002658 Asematien korttelit	Tikkurila	6000		6000		06/2026	17.4.2026	2030	15.1.2029	Edellä suunniteltua aikataulua	
002653 Lentorata osa 2	Itä-Vantaa	500			500	03/2026	23.4.2026	2029	21.12.2027		
002578 Kielotie 21	Tikkurila	-2000	5500	500	-8000	02/2026	24.4.2026	2028	30.9.2028	Suunnitellussa aikataulussa	

Kaavarungot, suunnitteluperiaatteet, kehityskuvat, yleissuunnitelmat, luonnokset ym.

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikkatoimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	2. KH	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
330400 - Katrineberg kaavaluonnos	Kivistö	0	0		0	2024	20.12.2024	2026		Suunnitellussa aikataulussa	
052900 Huberilan kaavarunko	Aviapolis	0				2022	28.11.2022	2027	25.5.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Muu syy
072500 Koivukylän kaavarunko	Itä-Vantaa	0	0			2020	10.8.2020	2026	24.8.2026	Suunnitellussa aikataulussa	Asia vaatii lisäselvityksien laatimista
015100 Martinlaakson kestävä keskusta	Länsi-Vantaa	0				2024	6.8.2024	2026	15.11.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Asia on palautettu uudelleen valmisteltavaksi
021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko	Kivistö	0	0	0	0	2023	14.12.2023	2026	1.12.2026	Myöhässä suunnitellusta aikataulusta	Muu syy
015200 Myyrmäen ydinkeskustan suunnitelma	Länsi-Vantaa	0				10/2026	10.3.2026	2027	15.2.2027	Suunnitellussa aikataulussa	
014800 Kaivokselan yleissuunnitelma	Länsi-Vantaa	0				2021	2.3.2021	2027	15.10.2027	Suunnitellussa aikataulussa	
015000 Myyrmäen innovaatiokaava (MYBA)	Länsi-Vantaa	0				02/2026	15.2.2026	2027	15.2.2028	Suunnitellussa aikataulussa	

Nimi	Tulosyksikkö	Arvioitu kerrosala yhteensä (netto)	Arvioitu asumisen kerrosala (netto)	Arvioitu työpaikkatoimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu muiden toimintojen kerrosala (netto)	Arvioitu aloitus kaavoitus suunnitelman mukaan	OAS	Arvioitu lopetus kaavoitus suunnitelman mukaan	2. KH	Aikataulutilanne	Myöhästymisen syy
050700 Tammiston kaupat -kaavarunko	Aviapolis	0				03/2026	9.6.2026	2028		Suunnitellussa aikataulussa	
063100 Hanhiniityn suunnitteluperiaatteet	Tikkurila	0	0	0	0	2024	9.12.2024	2026		Suunnitellussa aikataulussa	

10 **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 § 8

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.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Timo Lahti esitti asian palauttamista uudelleen valmisteluun seuraavin perusteluin: ” Tarkastellaan Martinlaaksontien eteläpuolen soveltuvuutta kaupunkipientaloalueeksi. Osana kokonaisuutta tarkastellaan Y-tontille mahdollisia sijoituspaikkoja radan itäpuolelta.” Päätös hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Palautettiin uudelleen valmisteluun.

_____

Tarkistukset
Lautakunnan 19.1.2026 esittämiä muutoksia on tutkittu ja niistä on laadittu *Muutosehdotuksen tarkastelu 5.5.2026*. Tarkastelussa on perusteltu kaavarungon ratkaisuja seikkaperäisemmin ja miksi ehdotetut muutokset eivät ole suositeltavia.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.5.2026 päivätty kaavarunkoluonnos 015100, 17 Martinlaakso / Martinlaakson kestävä keskusta,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- Kaavarunkoluonnoskartta 5.5.2026
- Kaavarunkoluonnos selostus 5.5.2026
- Mielipiteiden kooste ja vastine 5.5.2026
- Mielipiteet 5.5.2026
- KALAn Muutosesityksen tarkastelu 5.5.2026

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 5.5.2026
MARTINLAAKSON KESTÄVÄ KESKUSTA

KAAVASELOSTUKSEN OSA 05

Mainio Martsari
2050

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



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 Jokiuomapuistoon. 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 5.5.2026 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 pihatyypit muodostavat kortteleiden identiteetin

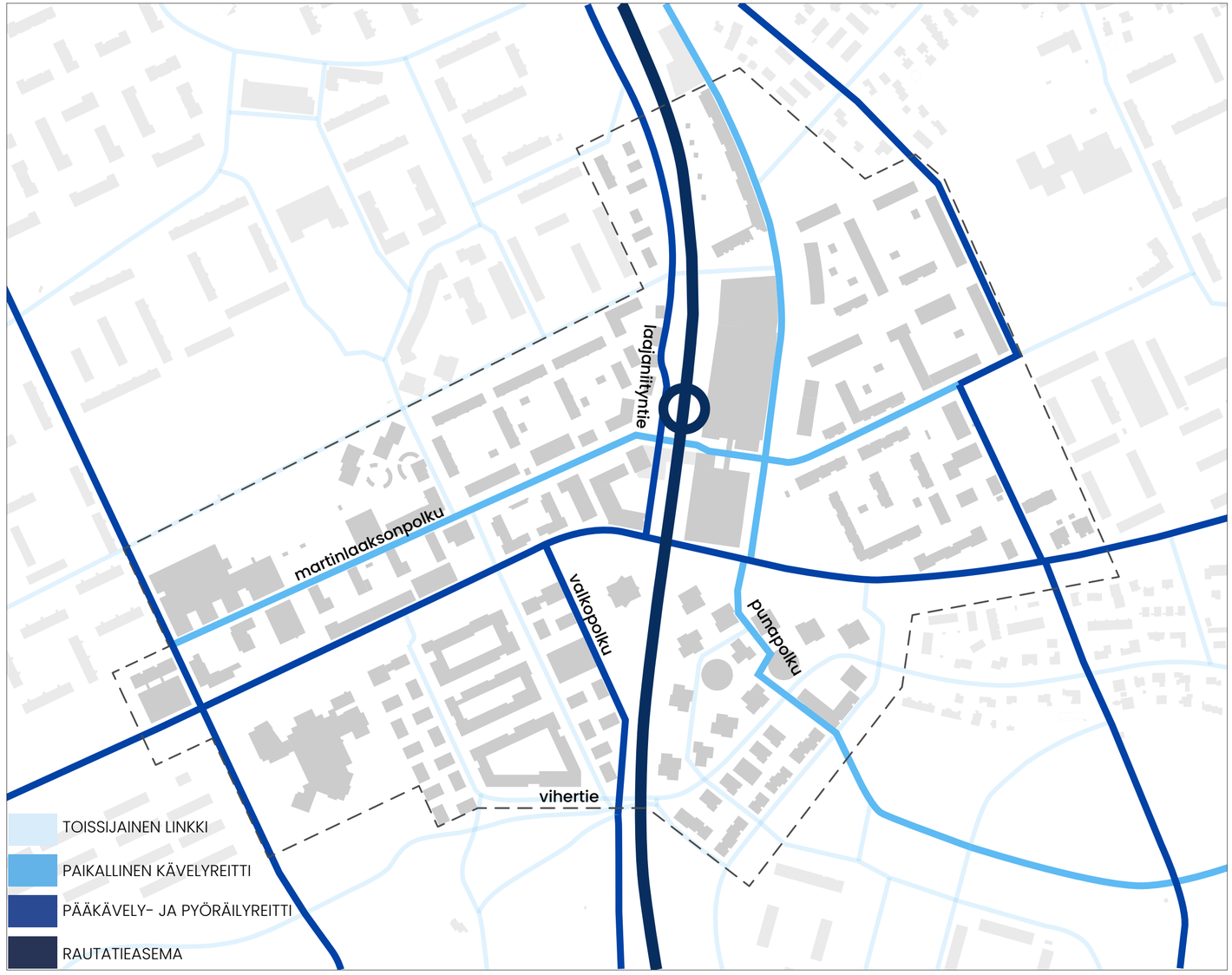


MAINIO MARTSARI ON YHTEISÖ

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 keskustan rakentamiseen kaupunkipientaloilla ja pienkerrostaloilla.

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 elämänkaarikorttelilla, 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 5.5.2026
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

Mainio Martsari

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

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.

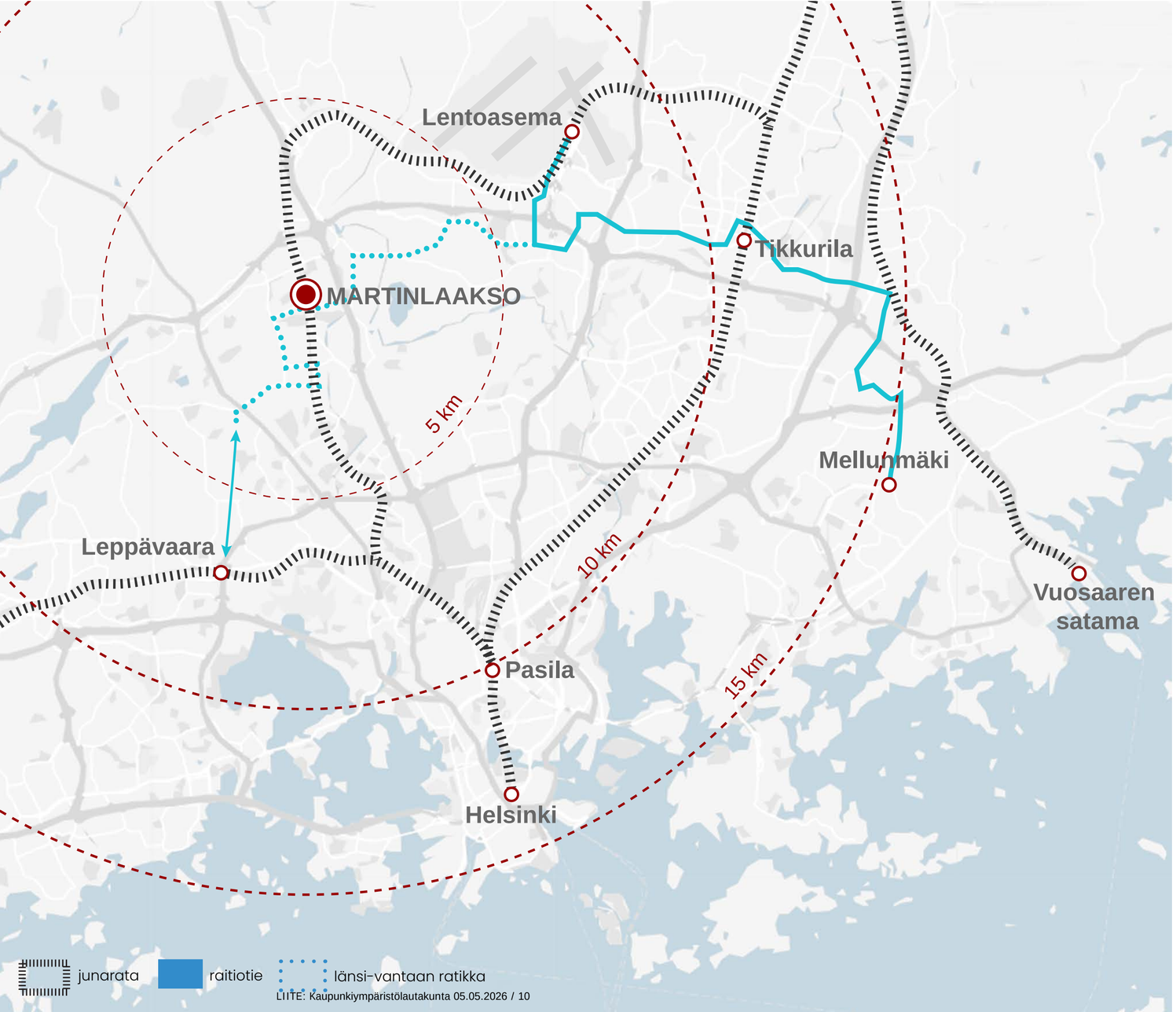
Maanomistajat voivat hakea asemakaavamuutoksia. Asemakaavassa tutkitaan tarkemmin rakentaminen.

Kaavarungon visio *Mainio Martsari* toteutuu asemakaavamuutoksien toteutuessa.

01 JOHDANTO

Mainio Martsari

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 05.05.2026 / 10



MARTINLAAKSO

Etsitään uusia kestäviä malleja tulevalle kasvulle.

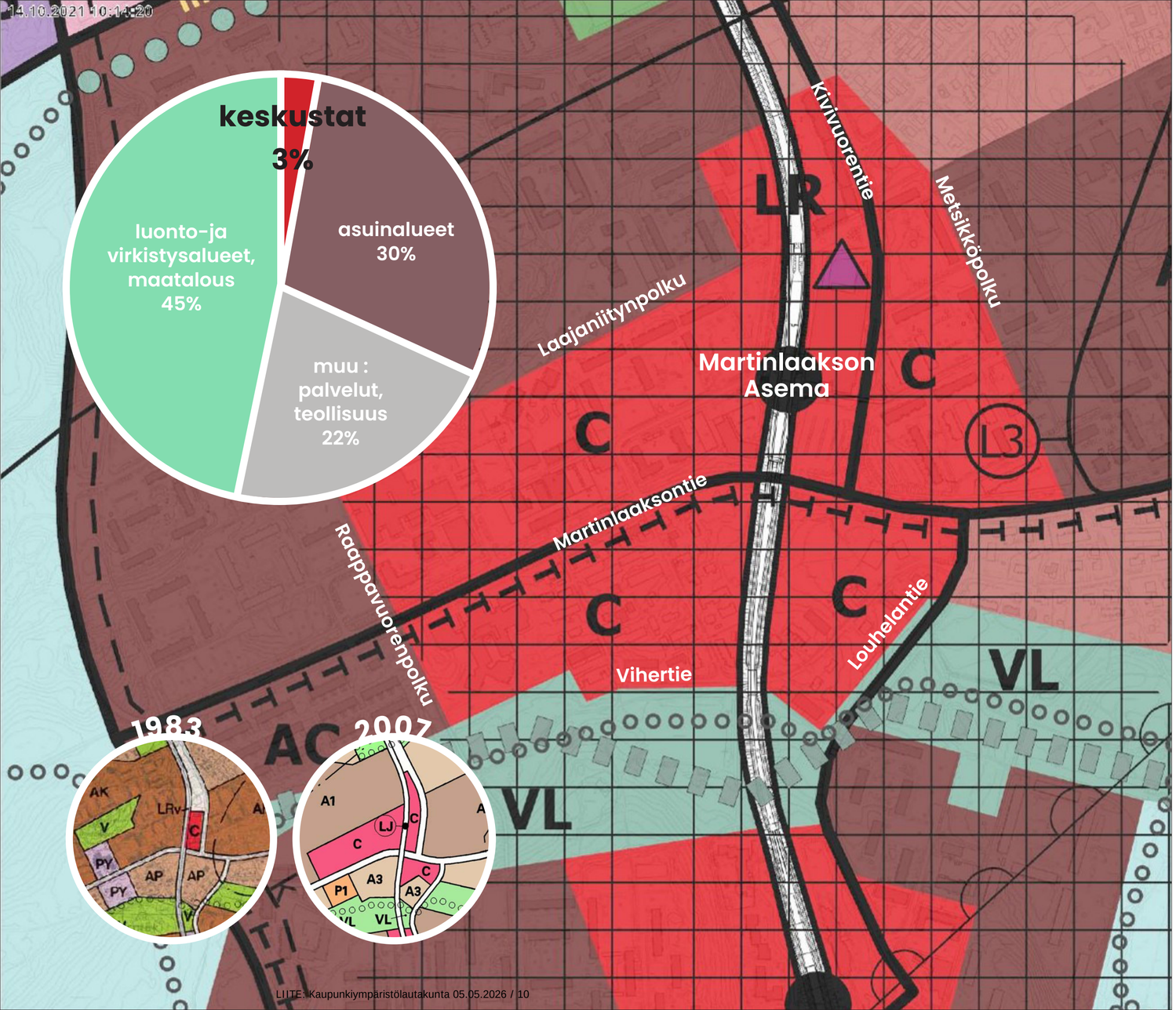
KASVAVA KAUPUNGINOSA

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

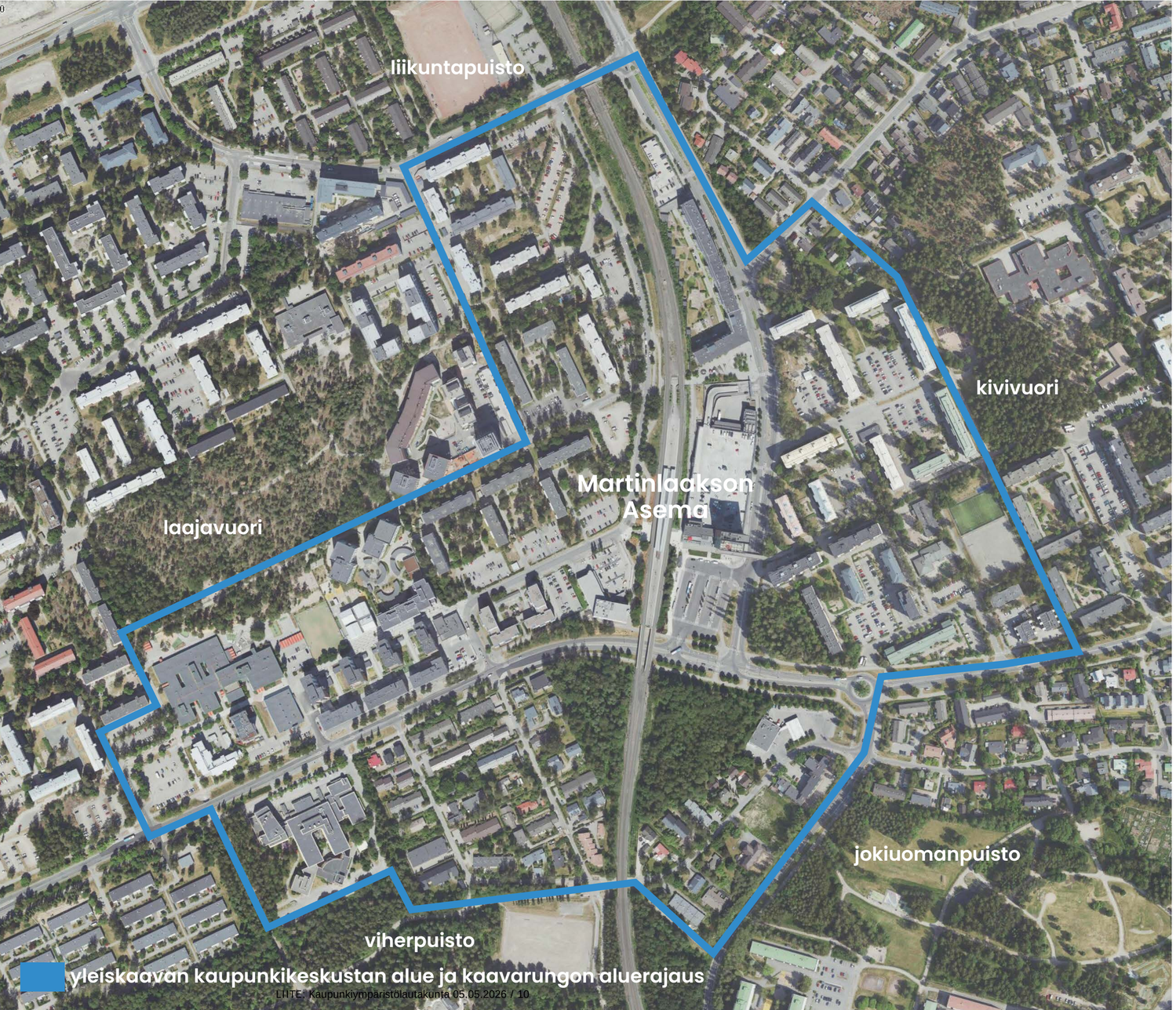
Asemanseutujen kehittämisen tavoitteena on turvata Vantaan laajat viheralueet.

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?

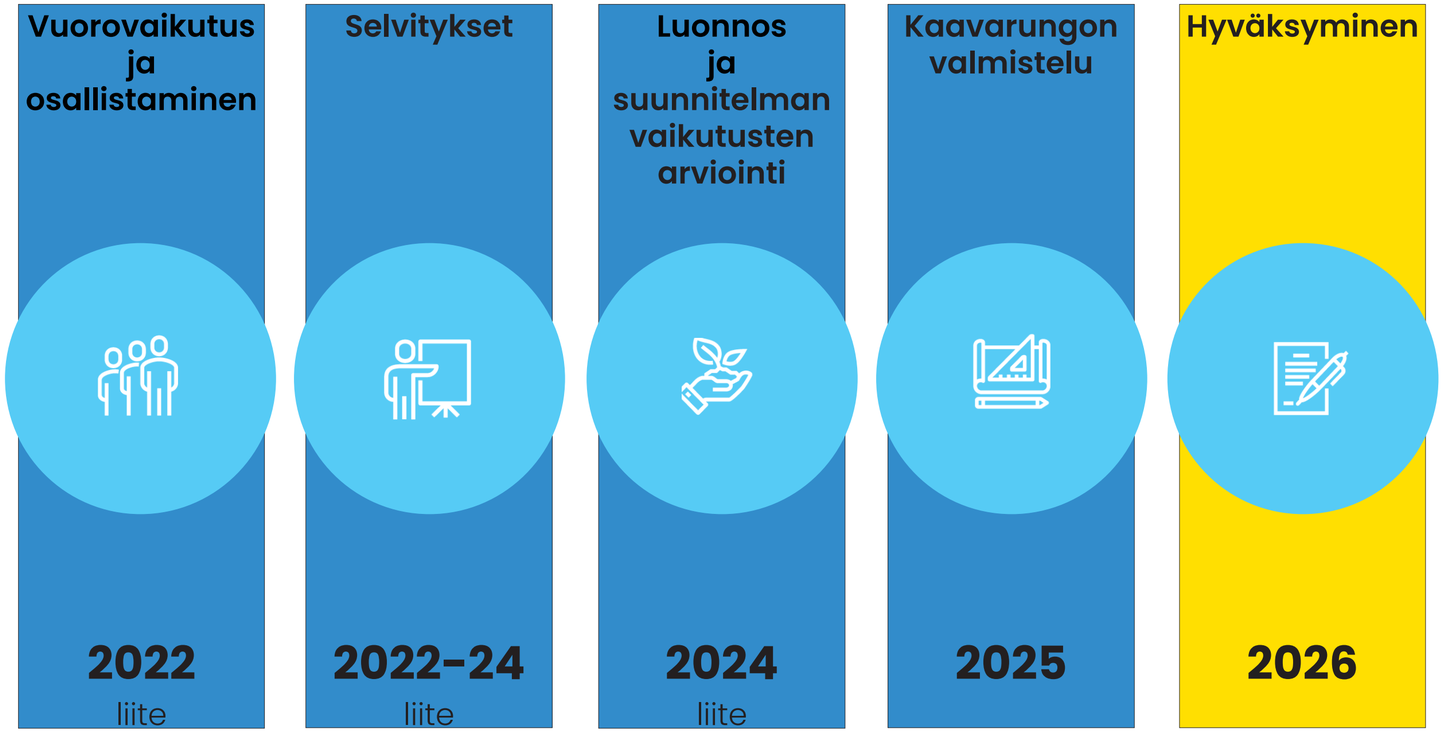
MAINIO MARTSARI ON VEHREÄ.
Luomme vehreää ja viihtyisää Martinlaaksoa. Monimuotoinen kaupunkiluonto on olennainen osa kaupunkikuvaa ja elämyksellistä arkiympäristöä. **Rakentaminen keskittyy pääasiassa jo rakennetuille alueille ja kasvillisuutta lisätään.**

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.**

PROSESSI

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.

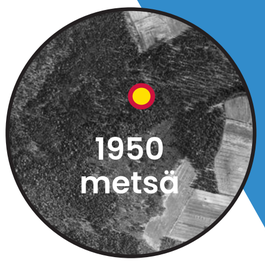
02

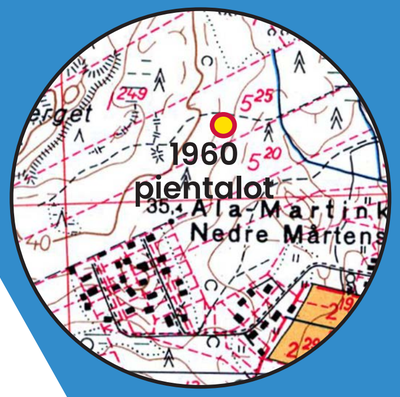
Mainio Martsari

LÄHTÖTIEDOT

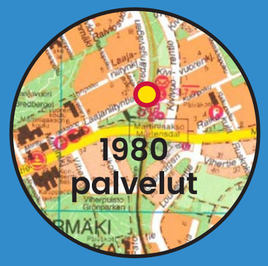
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 05.05.2026 / 10

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.

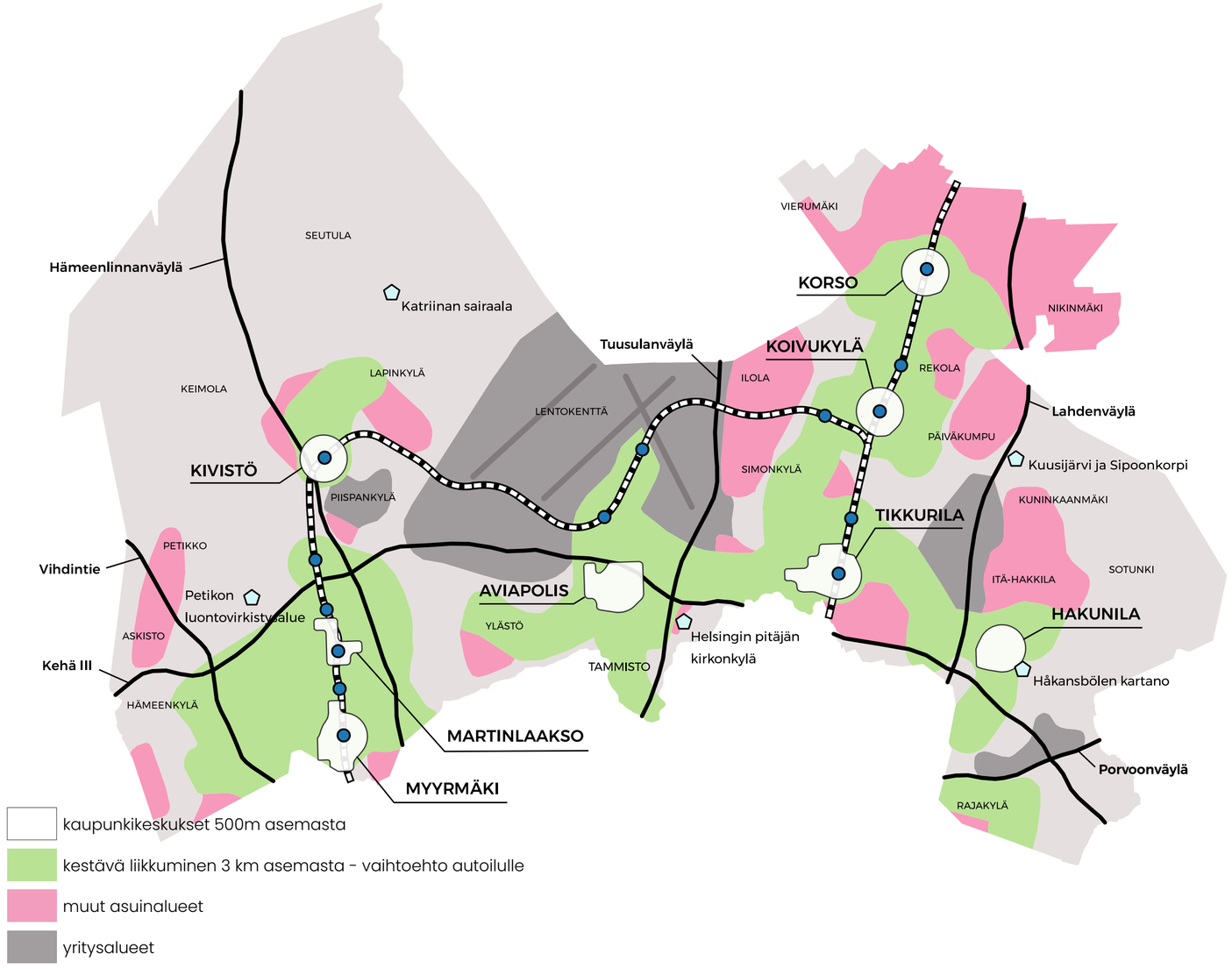
2015 laadittiin Martinlaakson kehityskuva.

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

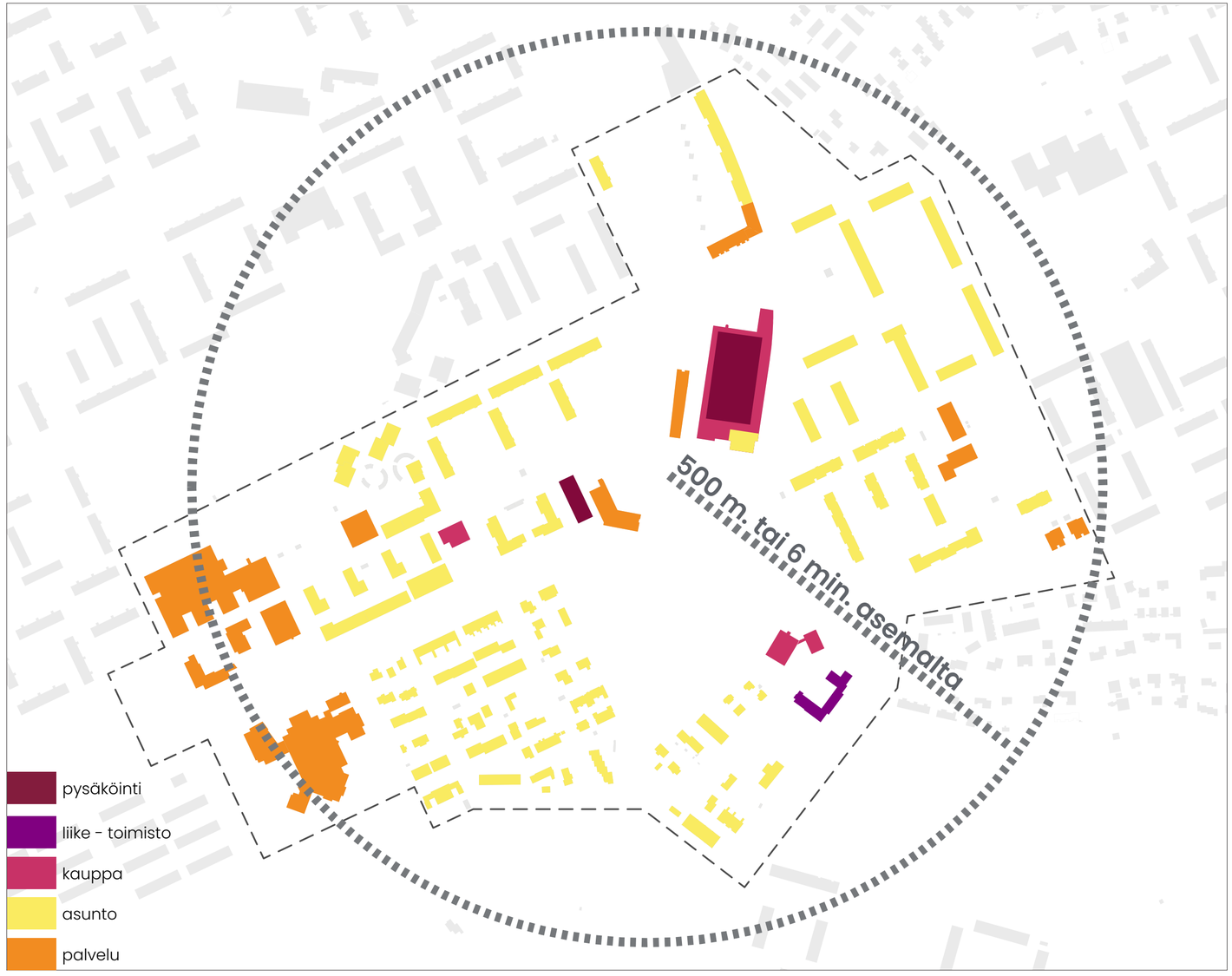
Laajat viheralueet ovat aina lähellä.

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

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 05.05.2026 / 10

RAKENNETTUYMPÄRISTÖ

Rakentaminen keskittyy pääasiassa jo rakennetuille alueille.

MAAPAIKOITUSALUEIDEN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

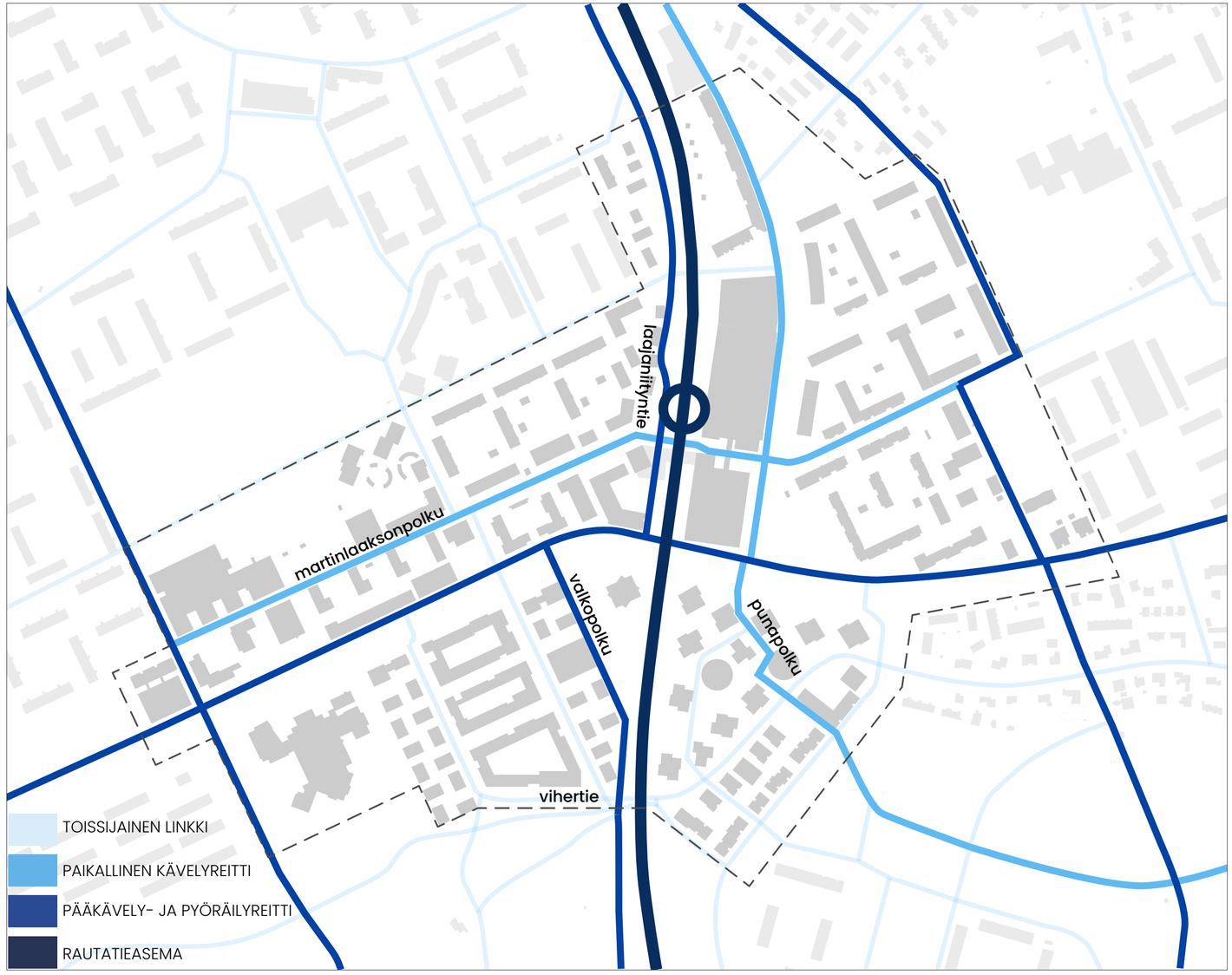
Kestävän kehityksen tavoitteena on suosia ei-purkavaa täydennysrakentamista ja rakentaa jo rakennetulle maalle. Tämä nostaa esiin Martinlaakson laajat yksityisomistuksessa olevat maapaikoitusalueet. Kaavarungossa esitetty keskitetty pysäköinti vapauttaisi laajoja maapaikoitusalueita rakentamiselle ja 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.

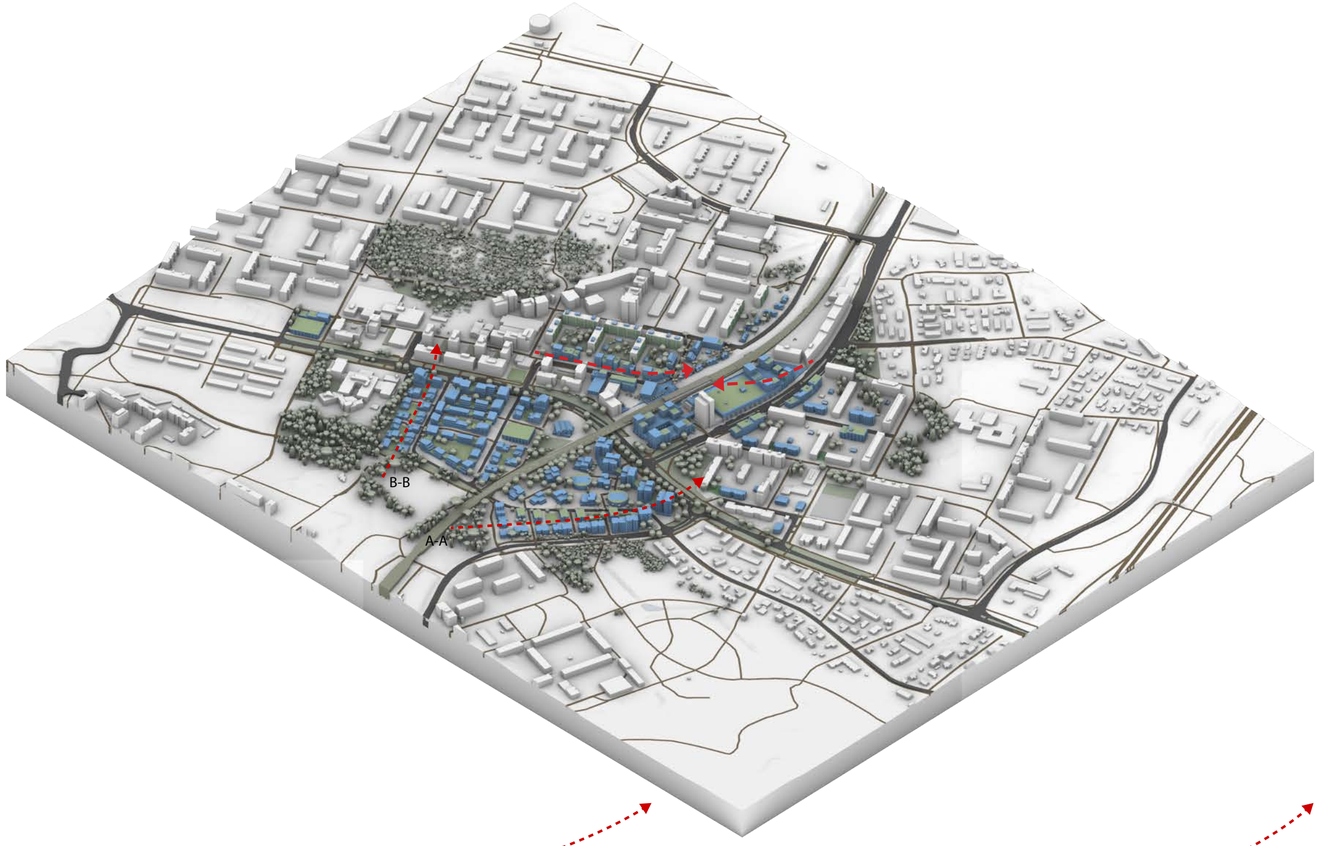
Martinlaaksontien eteläpuoli koostuu nykyisen pientaloalueen tonttien kehittämisestä monipuolisiksi elämänkaarikortteleiksi.

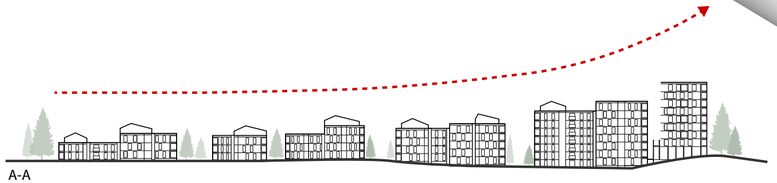
Osa-alueiden kehittäminen tapahtuu vaiheittain maanomistajien haluamassa tahdissa.

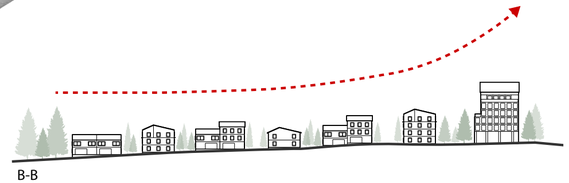
Asemanseutu ja kattopihakorttelit ovat keskeinen palvelualue ja yksi tärkeimmistä solmukohdista. Kattopihakorttelit muodostavat urbaania tilaa, joka yhdistää itä-länsi-suunnassa Laajaniityntien ja Kukinpolun, ja pohjois-etelä-suunnassa Laajaniitynaukion juna- ja bussiaseman kaupunkitiloihin, ja kokoaa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

ASUINYMPÄRISTÖ

Torit ja aukiot sitovat kaupunkirakennetta ja yhteisöjä yhteen.





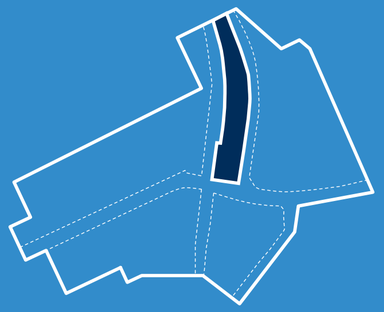


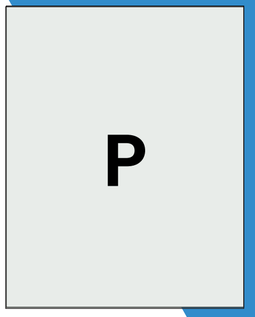
Kattopihakortteleiden palvelualue levittäytyy länteen katupihakortteleihin, sekä Martinlaaksontien eteläpuolelle kaupunkipuistokortteleihin. Näiden **alueiden sosiaalisiin solmukohtiin rakennetaan aukioita ja toreja, joilla pyritään vähentämään kaupunkirakenteen (radan ja autoteiden) luomia esteitä**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

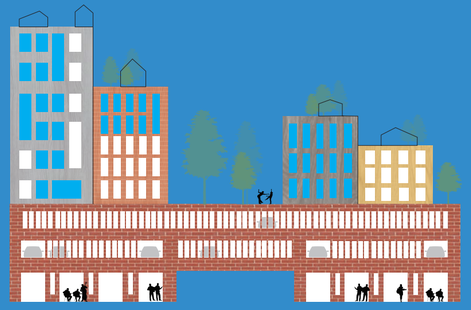
Korkeammat rakennukset toimivat maamerkkeinä ja ostarin 15-kerroksinen torni tulee säilymään niistä merkittävimpänä. **Rakennusten mittakaava laskee ostarin tornilta portaittain kaikkiin ilmansuuntiin. Näin taataan pitkät näkymät keskustaa reunustaville viheralueille mahdollisimman monille.** Rakennusten 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.**

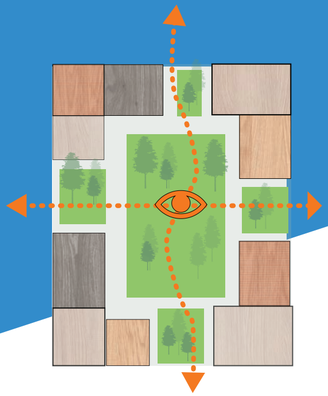
KATTOPIHAKORTTELI











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.

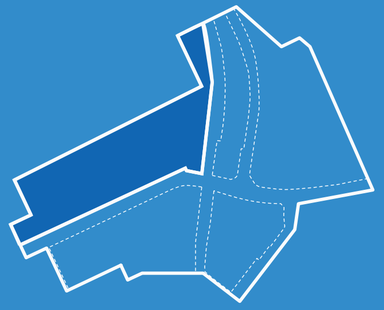
Vehreä koko Martsarin yhteinen kattopiha: Martinlaakson käyntikortti.

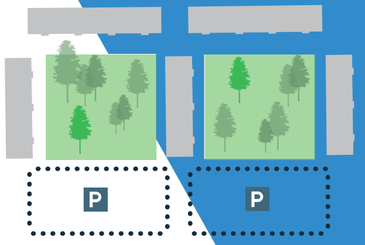
Julkiset kattopihat linkittyvät ympyröiviin toreihin ja aukioihin. Pihakansia ja maakerroksia yhdistävät portaikot ovat osa julkista oleskelutilaa ja niille on suunniteltu eri käyttötarkoituksia.



Bussiaseman päällinen pihakansi rakennuksineen Martinlaaksontieltä ostoskeskukselle katsottuna.

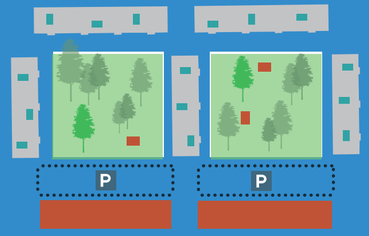
KATUPIHAKORTTELI





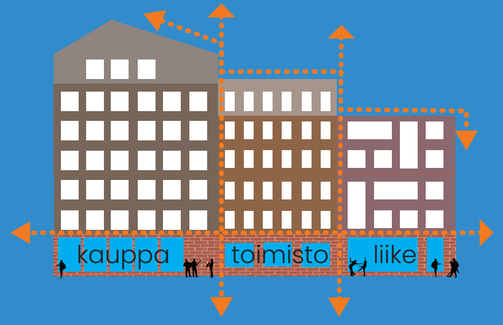
Nykyinen keskusta-alueen korttelirakenne.

U-lamellikorttelit ja laajat maapaikoitusalueet.



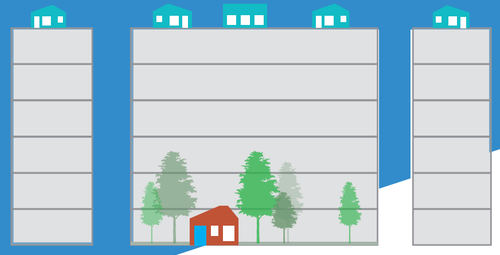
Maapaikoitusalueille rakentaminen luo sisäpihallisen asuinkorttelin.

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.



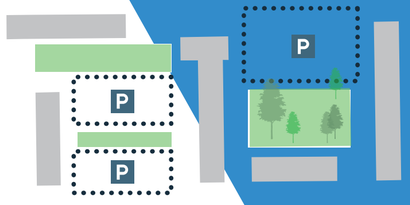
Vanhoihin korttelihin voidaan sijoittaa kevytrakenteisia yhteistiloja pihoille ja katoille.

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



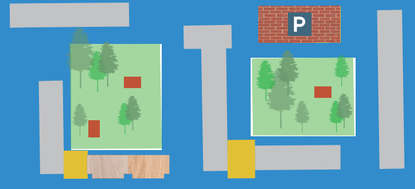
Näkymä Laajaniityntieltä, jossa maapaikoitusalueet on hyödynnetty asuin- ja liikerakennusten käyttöön.

SISÄPIHAKORTTELI



Nykyinen keskusta-alueen korttelirakenne.

U-lamellikorttelit ja
laajat maapaikoitusalueet.



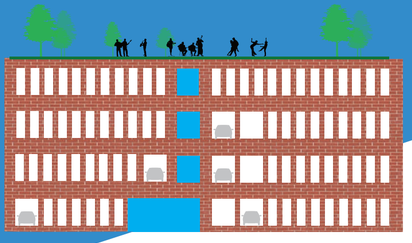
Korttelirakennetta täydennetään elämänkaaritaloilla ja yhteistiloilla.

Maapaikoitusalueille rakennetaan elämänkaaritaloja ja pysäköintialueita muutetaan sisäpihoiksi.



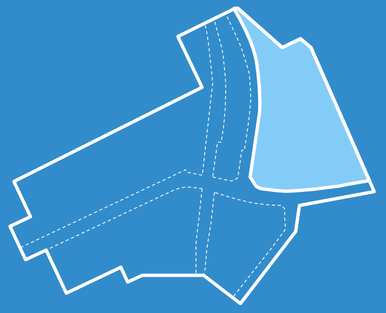
Olemassa olevien kerrostalojen käyttöikää pidennetään laajennuksilla.

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



Rakennetaan pysäköintilaitoksia kävelyetäisyydelle täydennysrakentamisesta.

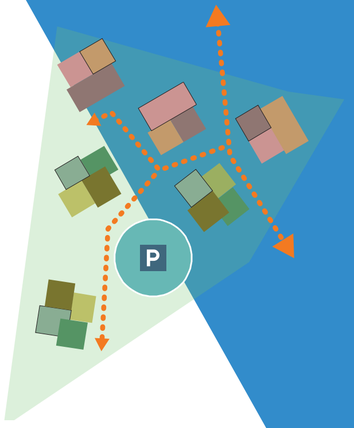
Pysäköintilaitosten monikäyttöisyys tuo mahdollisuuksia tarjota eri toimintoja ja palveluita kodin välittömässä läheisyydessä.





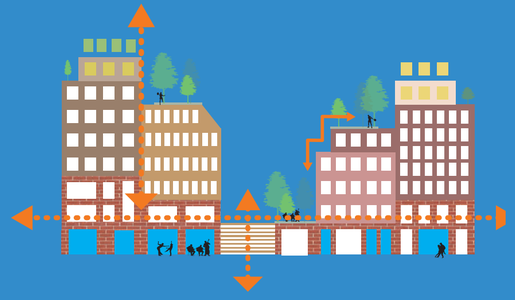
Näkymä olemassa olevan U-korttelin sisäpihalta, johon on maapaikoitusalueelle sijoitettu elämänkaarikerrostalo ja yhteistiloja.

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.



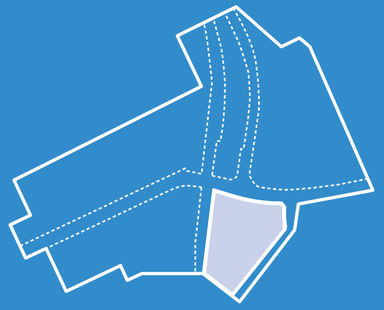
Rakennusten mittakaava pienenee korttelialueen sisällä.

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.

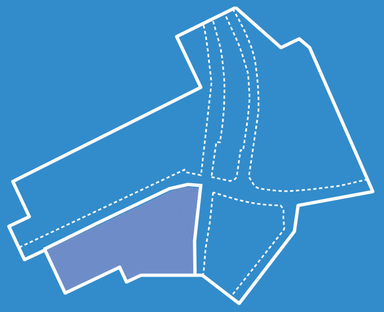
Pysäköintilaitosten monikäyttöisyys tuo mahdollisuuksia tarjota eri toimintoja ja palveluita kodin välittömässä läheisyydessä.

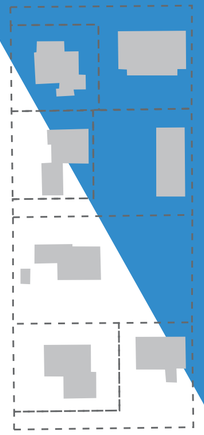




Näkymä kaupunkipuistokorttelista, jossa kauppa, palvelut ja asuminen lomittuvat.

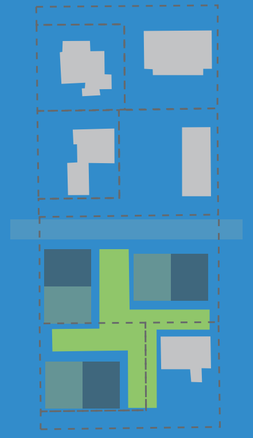
VIHERPIHAKORTTELI





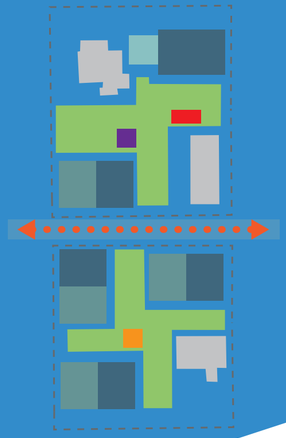
Nykyinen pientaloalueen korttelirakenne.

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



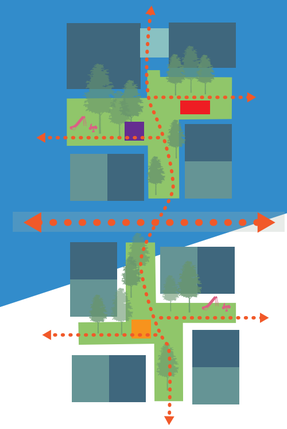
Pieniä tontteja yhdistämällä saadaan luotua sekoittunut korttelirakenne.

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.



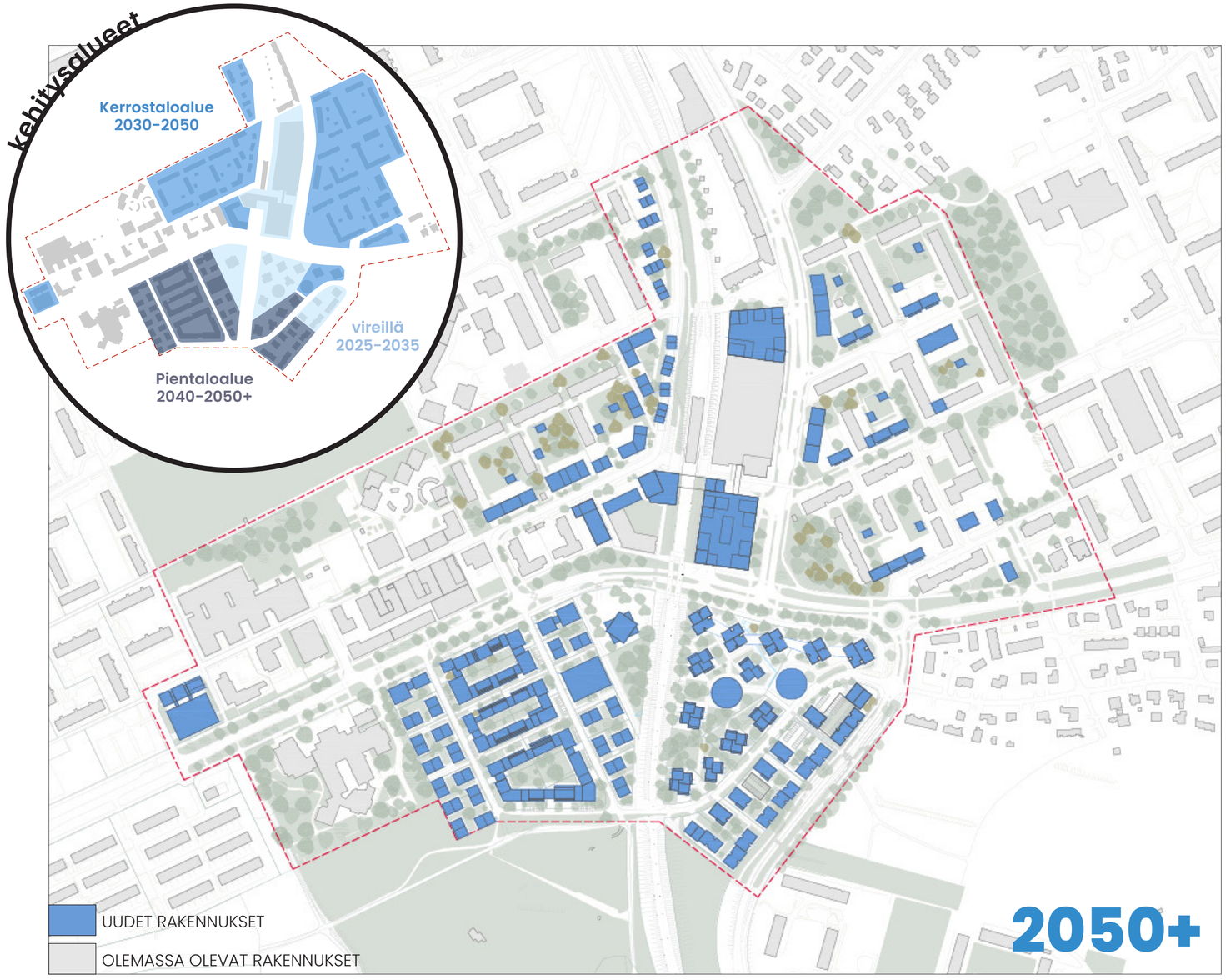
Viherpihakortteleissa on tilaa lähiluonnolle.

04

Mainio Martsari

MAINIO MARTSARI VISIO 2050

Vantaa



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 maapaikoitusalueiden kehittäminen koettiin hyödylliseksi, 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

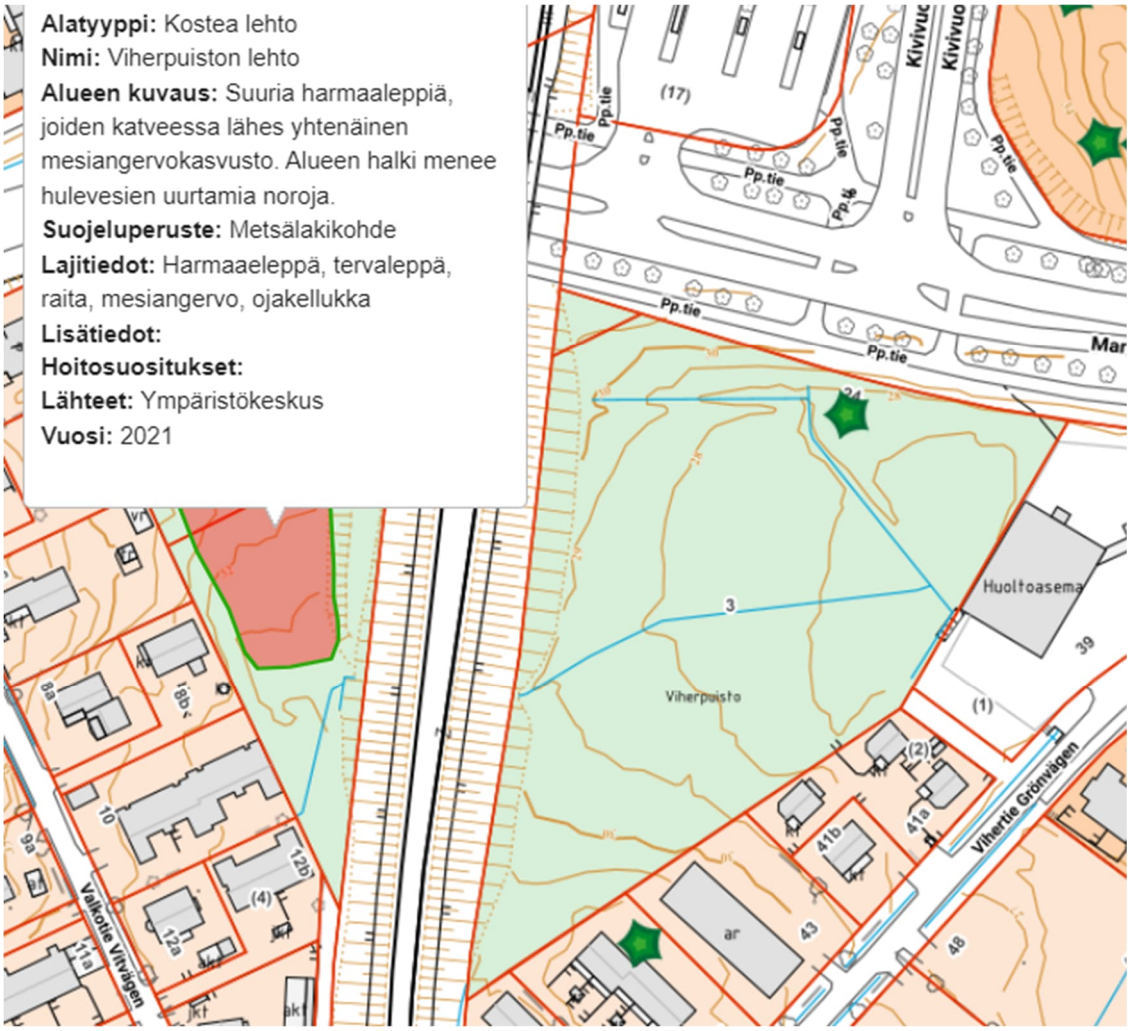
Suunnitelmassa on esitetty rakentamista radan varrella oleviin metsiköihin, jotka on ympyröity alla näkyvässä kuvassa sinisellä.



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]

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]

[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]

[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,

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

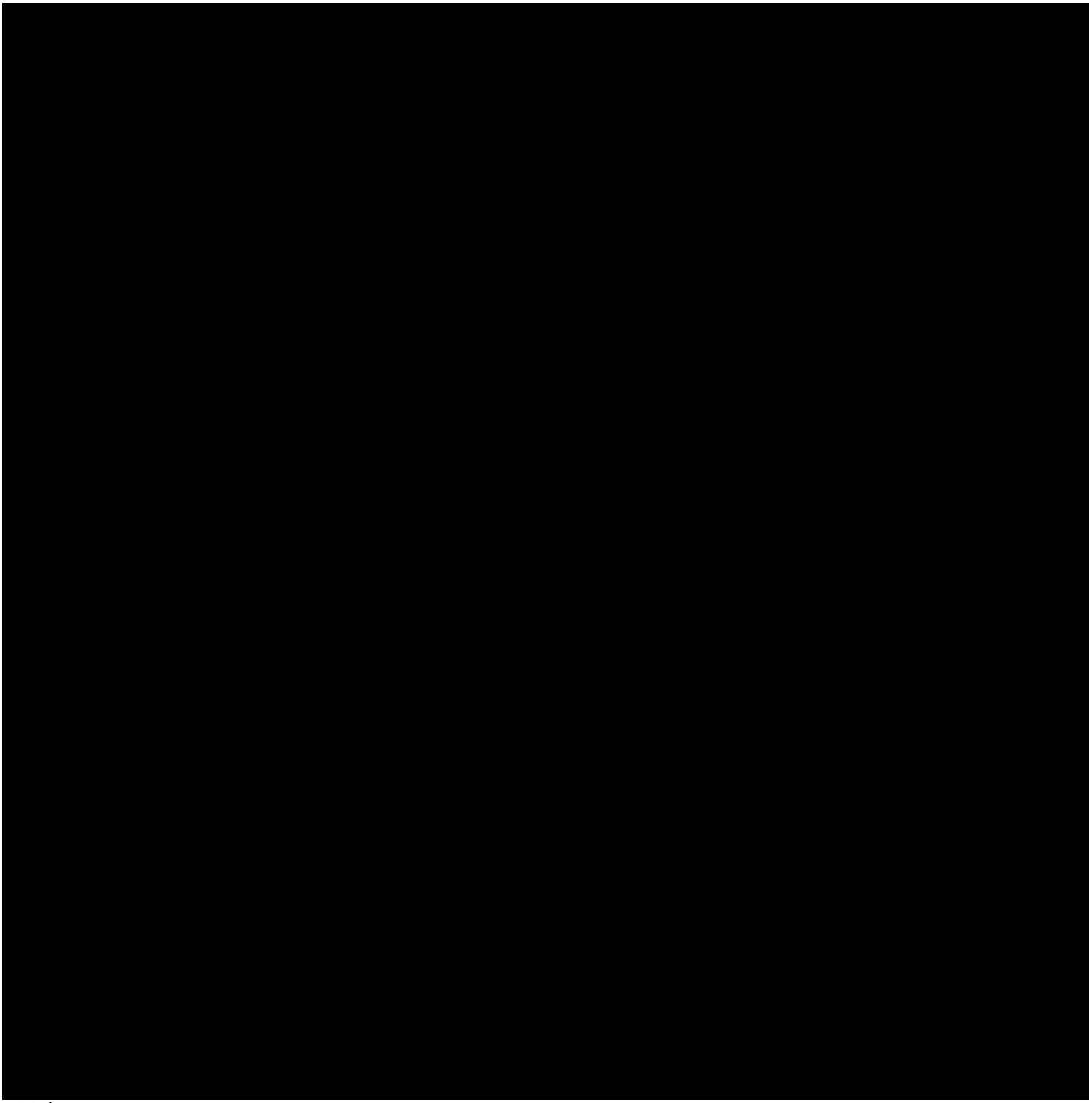
Mielipide Vantaan kaupungin kaavatyöstä 015100 ”Martinlaakson kestävä keskusta”.

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.

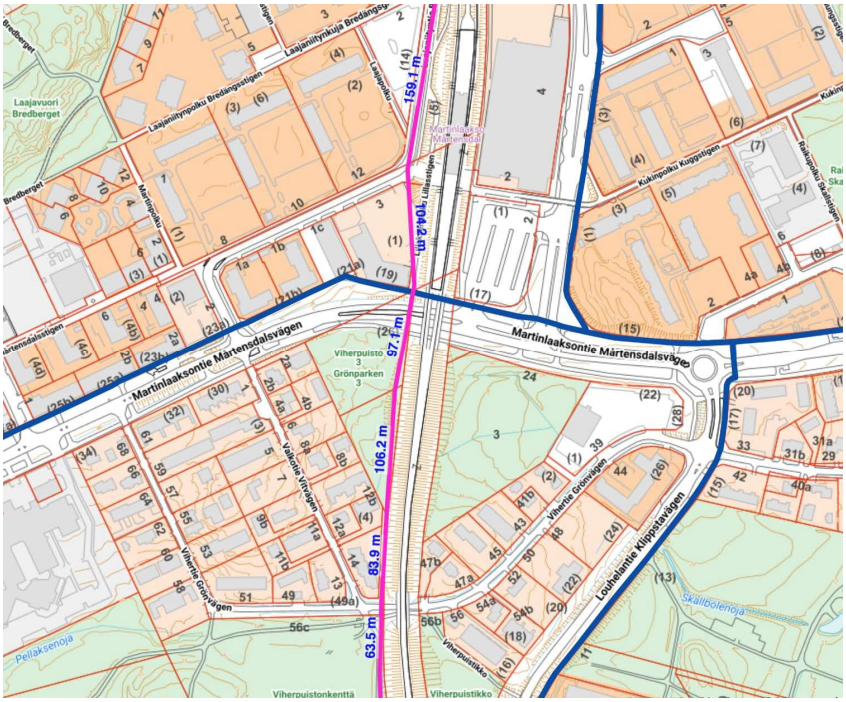
Liikenneväylien tarkoitus on mahdollistaa ihmisten ja palveluiden liikkuminen. Molemmat keskittyvät keskustoihin. Länsi-Vantaan elinvoiman kannalta olisi ehdottoman tärkeää saada sujuva pyöräliikenteen yhteys keskustojen välille. Se palvelisi niin yksityisiä matkoja, kuin kestävää kaupunkilogistiikkaakin.

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.

Laajaniityntieltä asemalle vievät rappuset ovat aivan liian kapeat ja jyrkät. Talvella liukkaat.

Vantaalla 9päivänä syyskuuta

[redacted]



[redacted]

LAUSUNTO

15.9.2024 1 (1)

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]

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.

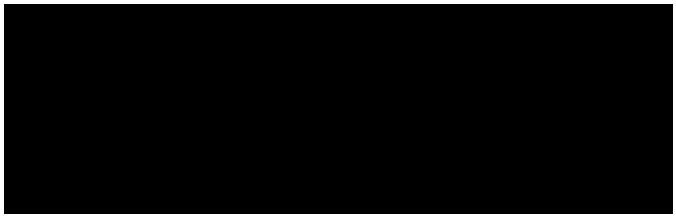
Martinlaakson suunnitellulla lisärakentamisella tavoitellaan yli 7000 hengen väestölisäystä. Tämä on 1,4 % koko Helsingin Seudulle tavoitellusta 500 000 asukkaan lisäyksestä. Martinlaakson asukasluku on nykyisin kuitenkin vain 0,9 % Helsingin Seudun väestöstä. Martinlaaksoa koskevan tavoitteen kohtuuttomuutta 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]

015100 MARTINLAAKSON KESTÄVÄ KESKUSTA

KALAN MUUTOSESITYKSEN TARKASTELU

Mainio Martsari

YLEISKAAVA

KAUPUNGIN STRATEGIAT

TOTEUTUSSUUNNITELMAT

KAAVARUNKO

ASEMAKAAVAMUUTOKSET

MAINIO MARTSARI

Asemanseutujen kehittämisen tavoitteena on turvata Vantaan laajat viheralueet.

KUKOISTAVAT ja KESTÄVÄT KAUPUNKIKESKUSTAT kehitetään palveluiden keskittymänä

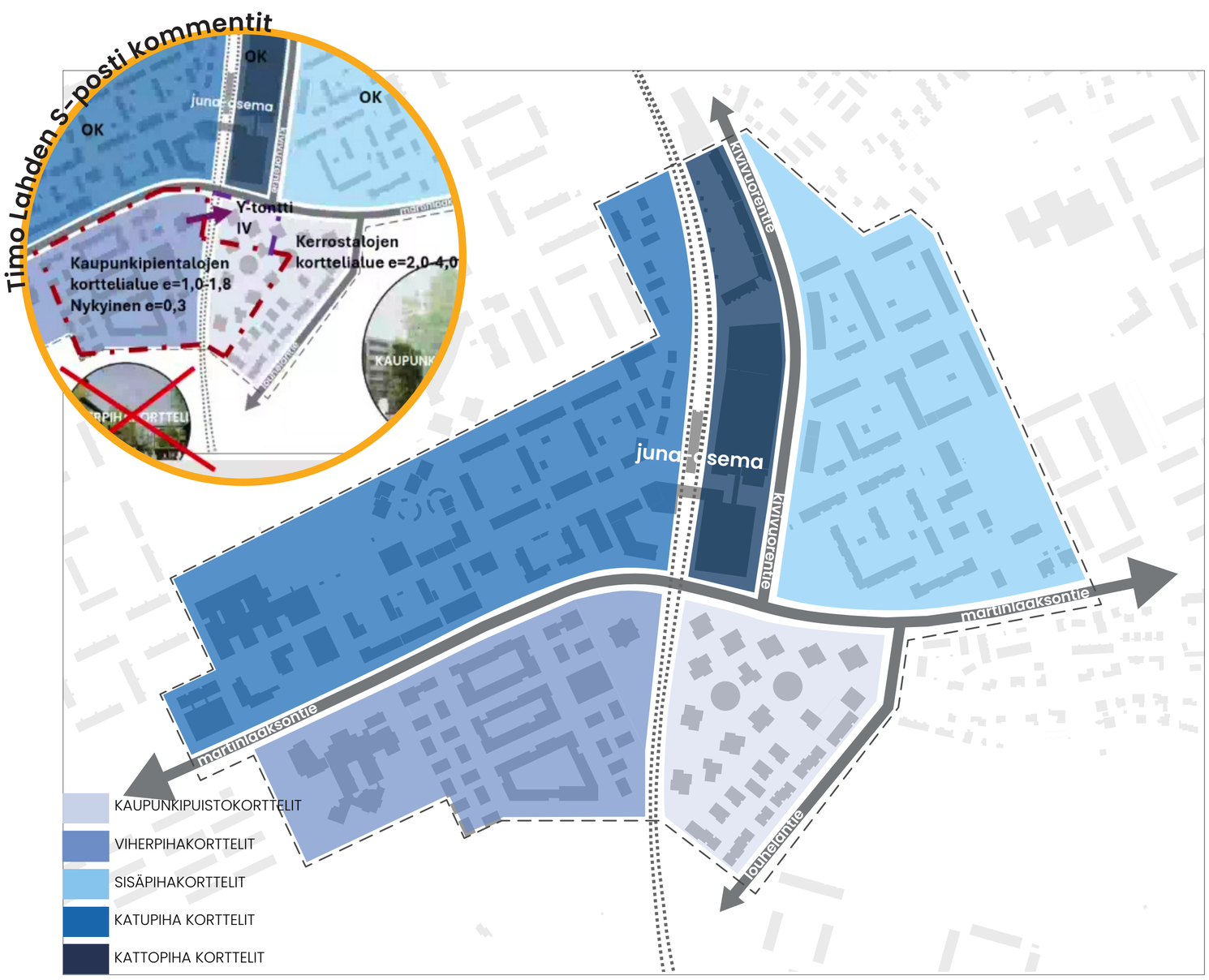
LUONTO-, LIIKENNE- ja ARKKITEHTUURIOHJELMAT yms.

Kaavarungossa 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.



PALAUTETTIIN UUDELLEEN VALMISTELUUN 19.1.2026

KALAN MUUTOSEHDOTUKSET KAAVARUNKOON

1. Tarkastellaan Martinlaaksontien eteläpuolen soveltuvuutta kaupunkipientaloalueeksi.

2. Kaupunkipientalojen korttelialueen tehokuus e= 1,0-1,8.

3. Martinlaaksontie 26, jota on ehdotettu julkistenpalveluiden tontiksi muutetaan asuinkäyttöön (asemakaavamuutos 002414).

4. Martinlaaksontie 24, jota on ehdotettu asuin-, liike- ja toimistotilan kortteliksi, jaetaan sekä asuinkerrostalojen että julkistenpalveluiden kortteliksi (Asemakaavamuutos 002413).



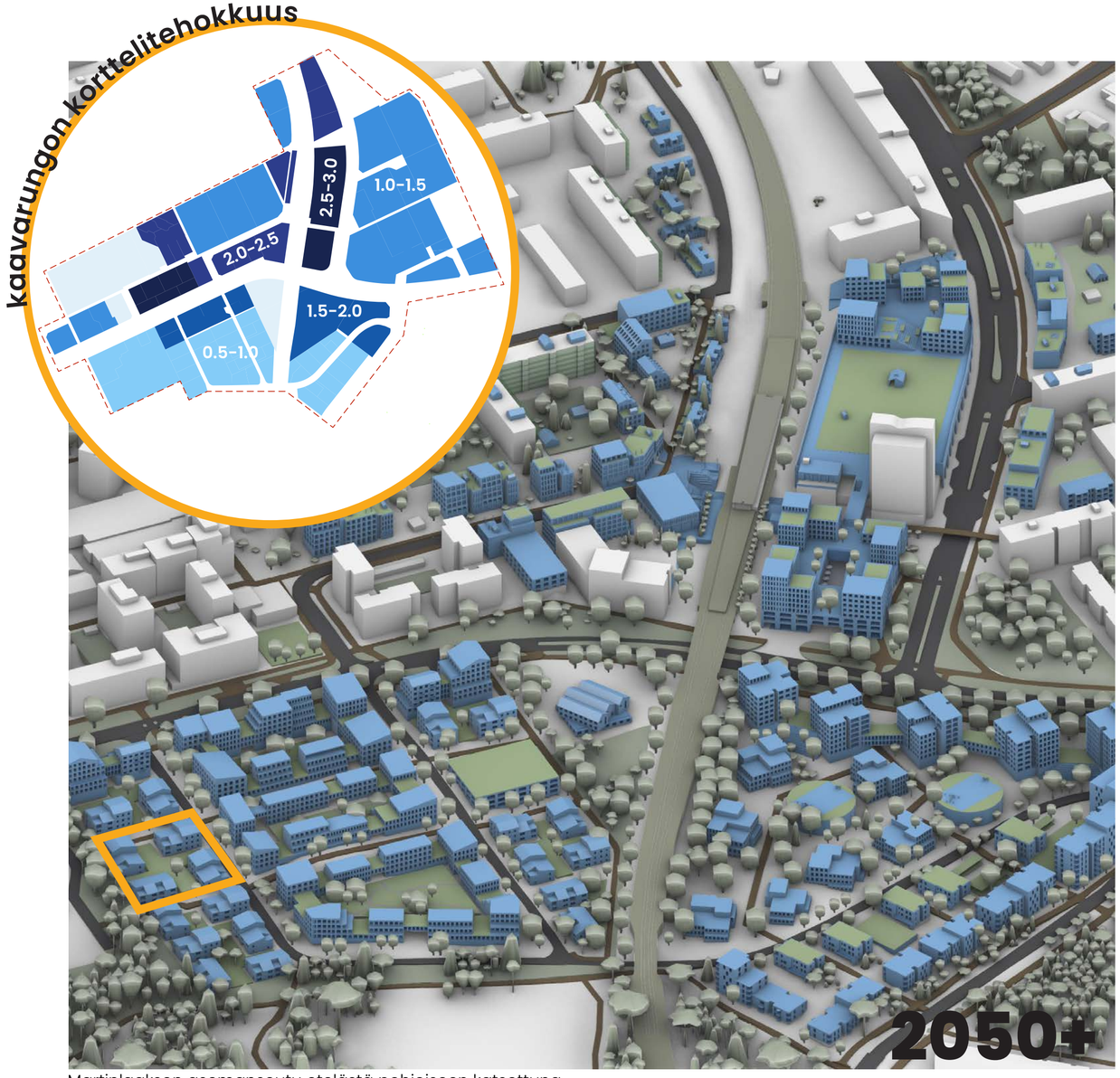
1. KAUPUNKIPIENTALO-ALUE KAAVARUNGOSSA

OMALEIMAISET OSA-ALUEET KAAVARUNGOSSA

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. **Osa-alueiden identiteetti pohjautuu erilaisiin korttelipihatyyppeihin.**

VIHERPIHAKORTTELIT JA KAUPUNKIPUISTOKORTTELIT
Asuinalue koostuu pääasiassa kaupunkipientaloista. Kokoojakatujen varsille sallitaan kerrostalorakentamista.

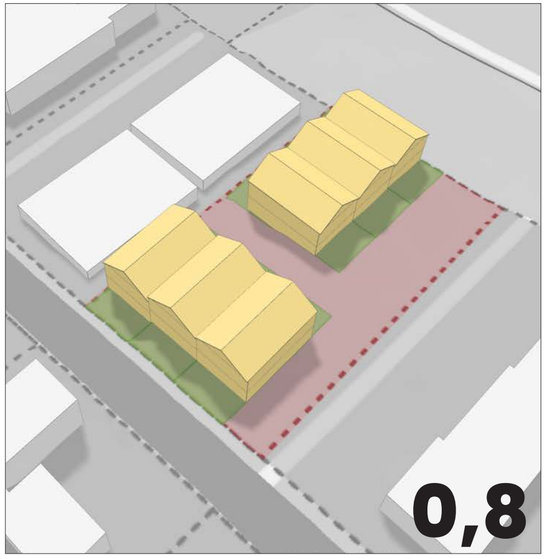
Rakennusten mittakaava tulee olemaan korkeimmillaan Martinlaaksontien varressa ja Louhelantien risteyksessä. Teiden varteen sijoittuvan rakennusten rintaman tehtävänä on toimia äänisuojana liikenteen melulle ja turvata miellyttävät oleskelusuhteet asuinalueiden sisällä.



Martinlaakson asemanseutu etelästä pohjoiseen katsottuna.

2. KAUPUNKIPIENTALOJEN TEHOKKUUS KAAVARUNGOSSA

VIHERPIHAKORTTELIT e= 0,5 - 1,0



- jättää tilaa pihalle ja kasvillisuudelle
- yksi-kolme kerrosta
- paikoitus tontilla



- mahdollistaa tonttien vaiheittain rakentamisen ja yhdistämisen

VIHERPIHA-KORTTELI E= 0,8





KAUPUNKI-
PUISTO-
KORTTELI
E= 0,8 – 1,0





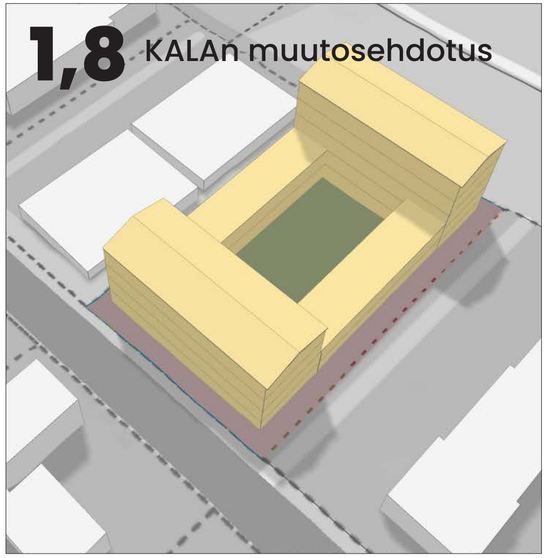
VIHERPIHA-KORTTELI E= 1,0 – 1,5



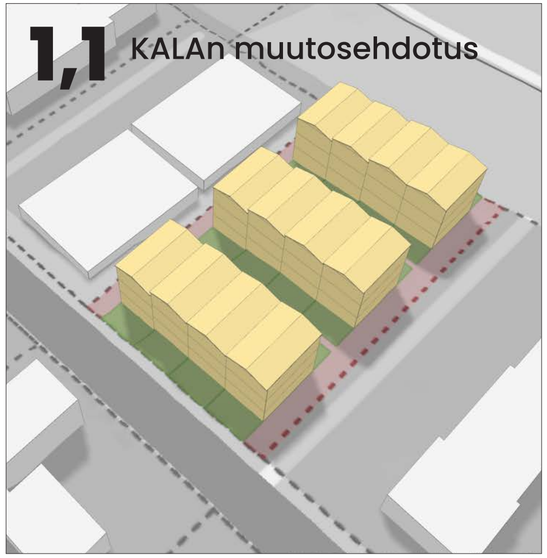




2. KORTTELITEHOKKUUDEN NOSTAMISEN VAIKUTUKSET

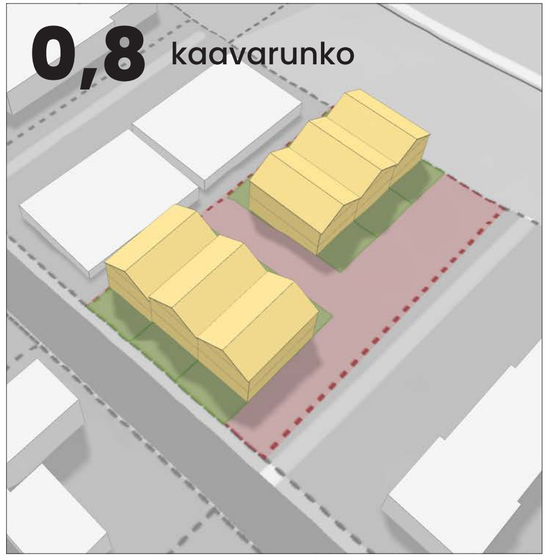


- tarvitaan kerrostalo
- vähintään neljä kerrosta
- paikoitus tontin ulkopuolella

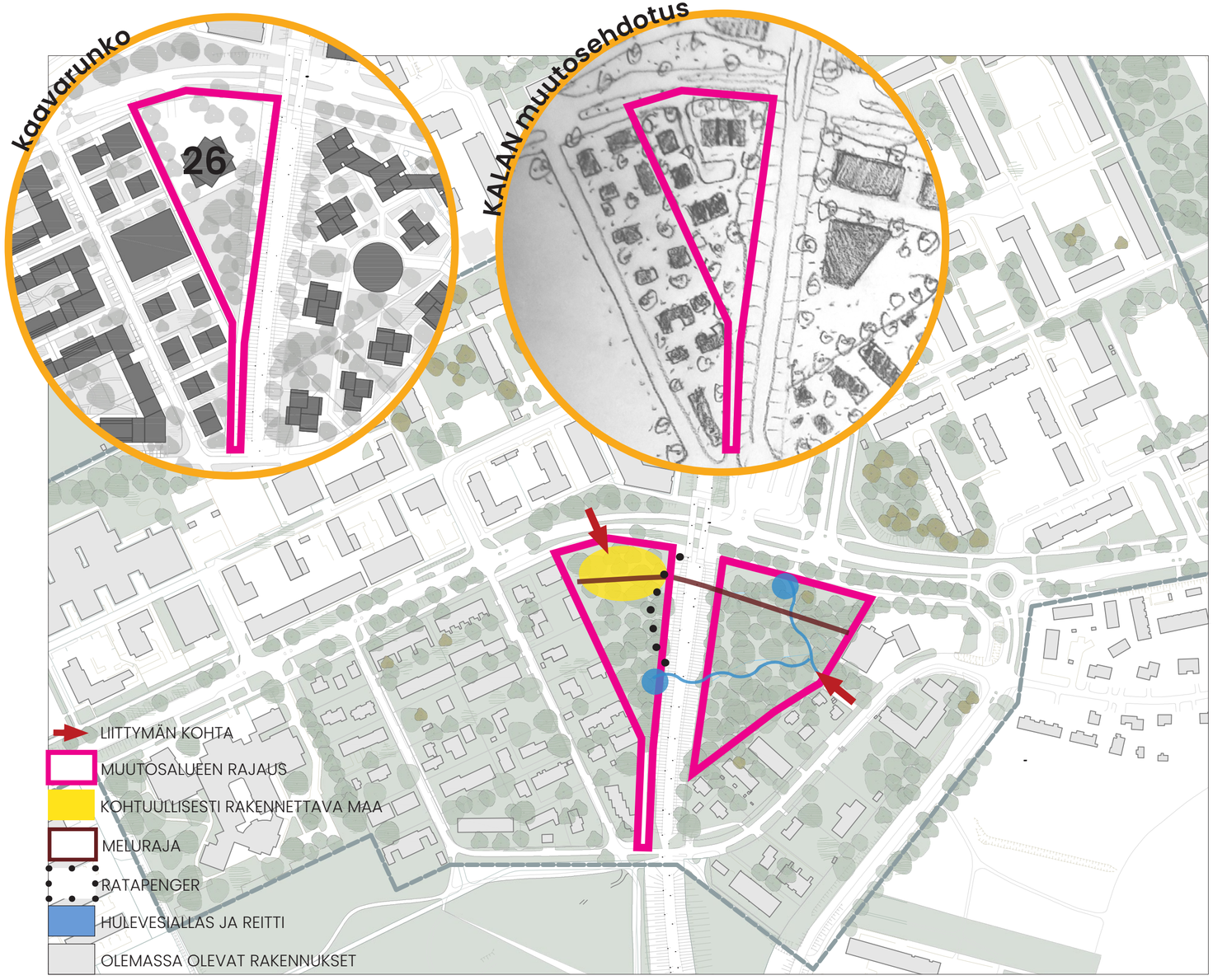


- piha/kasvillisuusalue pienenee
- vähintään kolme kerrosta
- paikoitus tontin ulkopuolella

- pienentää piha-ja kasvillisuusaluetta
- vihertehokkuusvaatimus ei toteudu
- rakennusten kerroksien määrä kasvaa
- kaupunkipientaloalueelle pitää sijoittaa kerrostaloja tehokkuuksien ylittäessä 1,2
- vähentää pysäköinti mahdollisuuksia tontilla
- tarvitaan kadunvarsipaikkoja tai pysäköintilaitos
- tiivis/tehokas rakentamistapa johtaa alueen houkuttelelevuuden vähenemiseen
- ei löydy talovalmistajia rakennuttajia vaikea saada mukaan
- 3-4 kerroksisten kaupunkipientalojen rakentamistapa ei ole kustannuksiltaan toteutuskelpoinen Martinlaaksossa



- oma + yhteispiha
- 1-2,5 kerrosta
- paikoitus tontilla

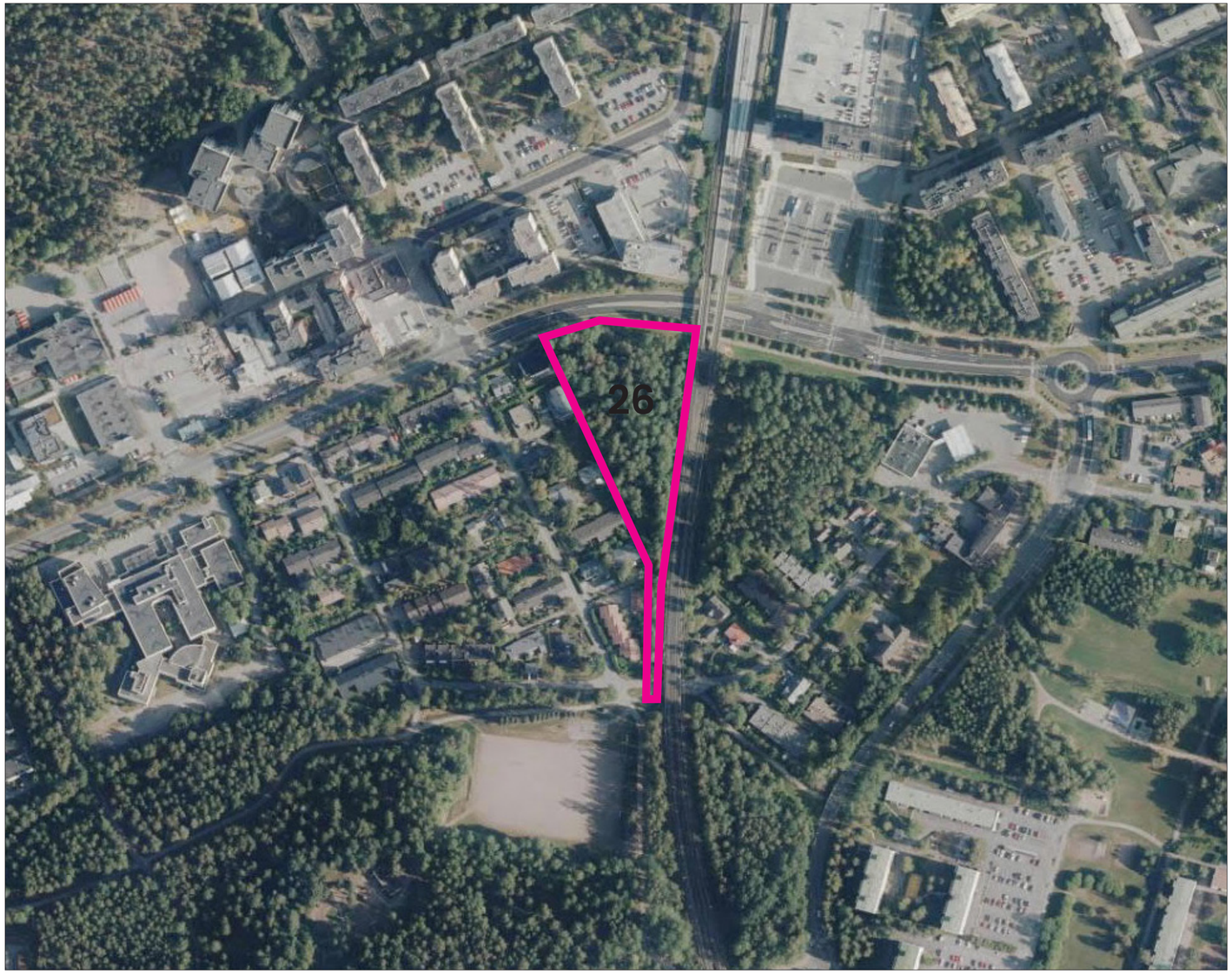


3. MARTINLAAKSONTIE 26 KAUPUNKIPIENTALOJA

KALAN MUUTOSEHDOTUKSEN TARKASTELUN TULOKSET

Tontin rakennettavuutta rajoittavat:

- tonttiliittymän kohta on sidottu
- **maaperän rakennettavuus** - tontin eteläosa ei sovellu pientalo rakentamiseen.
- **tiemelu ja hiukkaset** - suojaisten pihojen tulee sijaita 30m tien reunasta. Rakennukset tulee rakentaa desibelirakenteina melua vastaan.
- **hulevedet** - kunnallistekniikan reitit ja altaiden koot määrittävät mahdollisten rakennusten sijoittelua ja kokoa.
- **ratapenkereen stabiliteetti** - vastapenkereeseen tulee jättää 5m suojavyöhyke
- **kaavatalous** -tonttien (7 kaupunkitaloa 800km^2) myyntihinnan pitäisi olla 3 kertainen markkinahintaan nähden, jotta esirakentamisen kustannukset saataisiin katettua.
- **valkopolun katualue** -kaavarunkoon ei saada yhteyttä Martinlaakson asemalta Myyrmäkeen.



3. MARTINLAAKSONTIE 26 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

rakentamiselle ei ole vaikutustenarvioinnissa löydetty estettä

YMPÄRISTÖSUUNNITTELIJAN KANNANOTTO
Vaikka kahden viherpuistoalueen rakentamisen vaikutukset ovat puiden menetyksen kannalta paikallisesti suuret, luontoarvojen kokonaistarkastelussa niiden merkitys on vähäinen.

Lehtoalueen ekologinen tila on heikko ja lehdolle ominaiset rakennepiirteet ja luonnonarvot ovat heikentyneet merkittävästi. Paikoin alueelta on kaikki lehdon ominaispiirteet hävinneet.

PALVELUVERKKOSUUNNITTELIJAN KANNANOTTO
Martinlaaksoon tarvitaan uusi 8000 m^2 palvelutontti 2030 mennessä.

Asemakaavamuutos vastaa väestörakenteen palveluiden nykytarpeeseen. Väestö-ennusteen kasvulle ja uudelle asuntotuotannolle tarvitaan lisää kaavarungossa osoitettuja palvelutontteja.

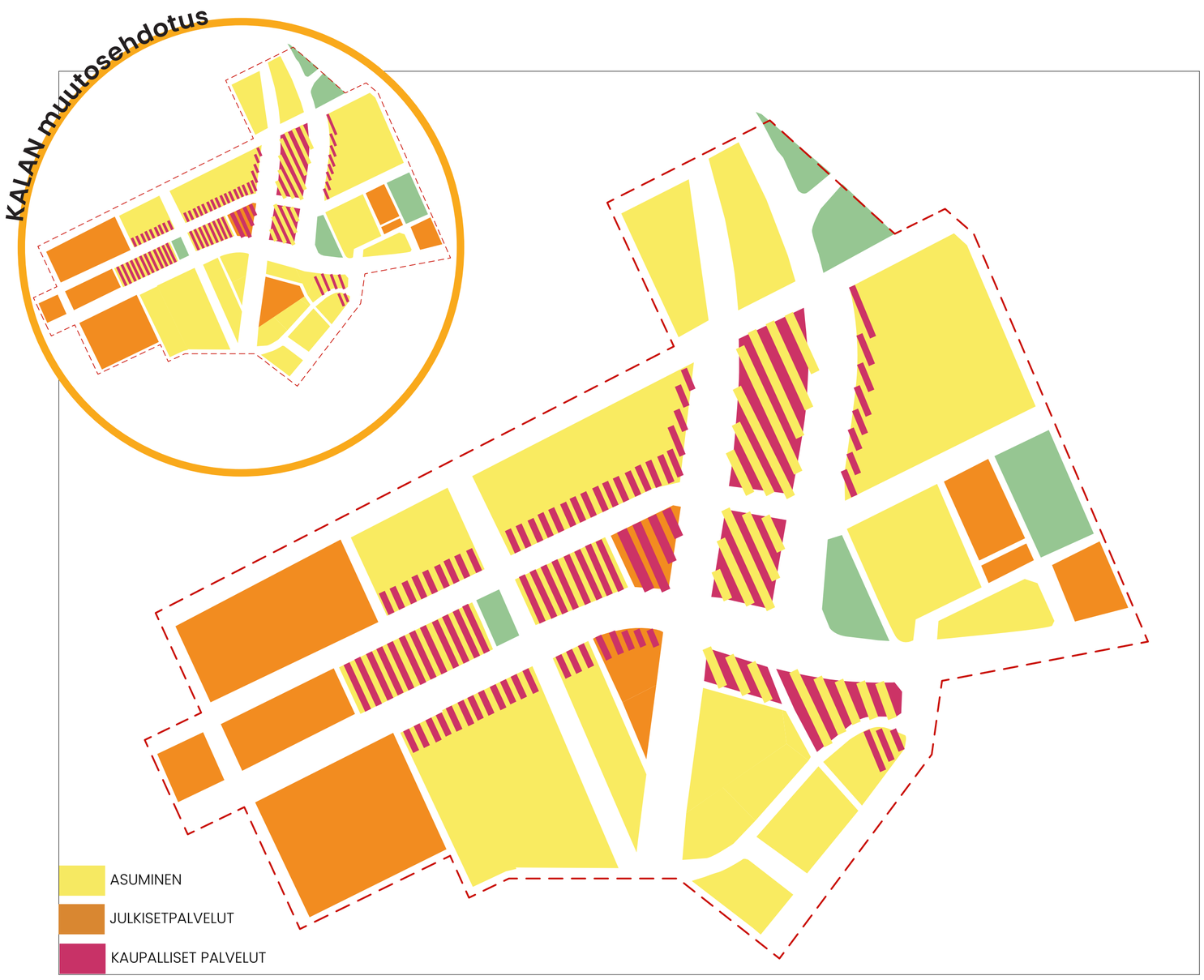


4. MARTINLAAKSONTIE 24 PALVELUKORTTELIKSI

KALAN MUUTOSEHDOTUKSEN TARKASTELUN TULOKSET

Tontin rakennettavuutta rajoittavat:

- tonttiliittymän kohta on sidottu
- **tiemelu ja hiukkaset** - suojaisten pihojen tulee sijaita 30m tien reunasta. Y-tonttia ei ole mahdollista sijoittaa tien varteen.
- **hulevedet** - kunnallistekniikan reitit ja altaiden koot määrittävät mahdollisten rakennusten sijoittelua ja kokoa. Hulevedet joudutaan siirtämään putkeen. Ratkaisun toimivuus on epäselvä eikä se ole kustannuksissa.
- **pohjaveden pinta** - tontilla ei suositella maanalaisiarakenteita. Pysäköinti tulee järjestää maanpäällä. Tämä rajoittaa mahdollista rakentamisen määrää. Kerrostalolle max 25 ap = max. 3 250 km2.
- **kaavatalous** -tulot pienenevät merkittävästi yli 5 M€. Kaavarungon suunnitelmalla voidaan saada yli 7 M€ tulot. Ehdotetulla muutoksella alle 1,7 M€.



4. MARTINLAAKSONTIE 24 PALVELUKORTTELIKSI

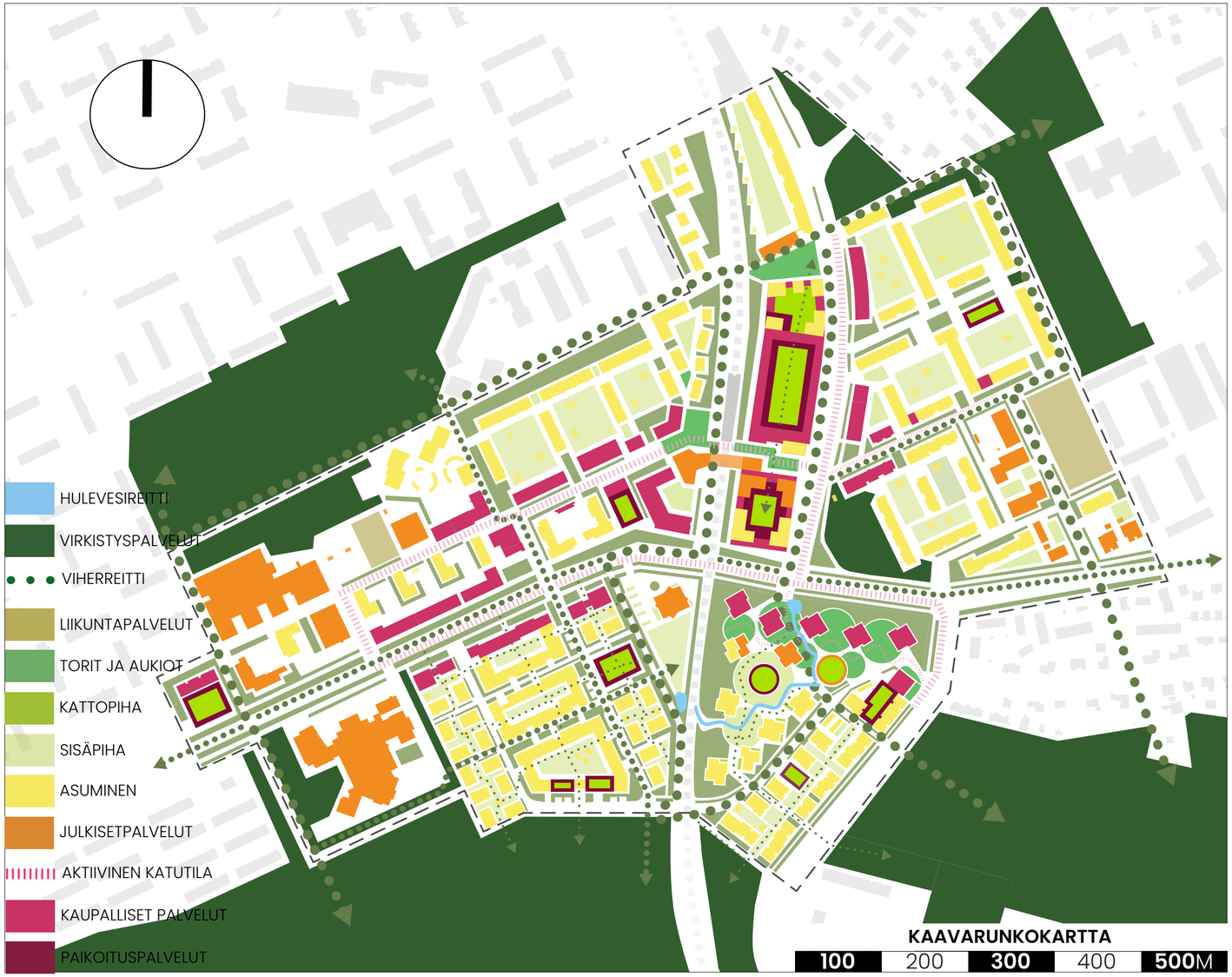
muutos EI ole elinvoiman kannalta suositeltava

ELINKEINOPALVELUIDEN KANNANOTTO

Yleiskaavan ja Kaupunkistrategian tavoitteena on luoda monipuolisia keskustoja, jotka tukevat kaupungin kasvua. Erityisen tärkeää on saada työpaikkarakentaminen nousuun.

Jotta Martinlaakson alue säilyy ja kehittyy elinvoimaisena, palvelutasoltaan kilpailukykyisenä ja vetovoimaisena kaupunkikeskuksena, tarvitaan (myös kerrostaloja sisältävää) täydennysrakentamista ja riittävästi asukkaita ja asiakaspohjaa lähialueelle. **Kaupunkimainen ympäristö, jossa palvelut ovat lähellä, edistää myös yritysten sijoittumista alueelle ja uusien työpaikkojen syntymistä.**

Liike- ja toimitilan vähentäminen Martinlaaksontien eteläpuolelta on kaupanselvityksen vastinen. Jos uudet liiketilat jäävät rakentumatta, on uhkana, että palvelujen määrä vähenee ja sen myötä alueen kaupallinen vetovoima kokonaisuudessaan heikkenee.

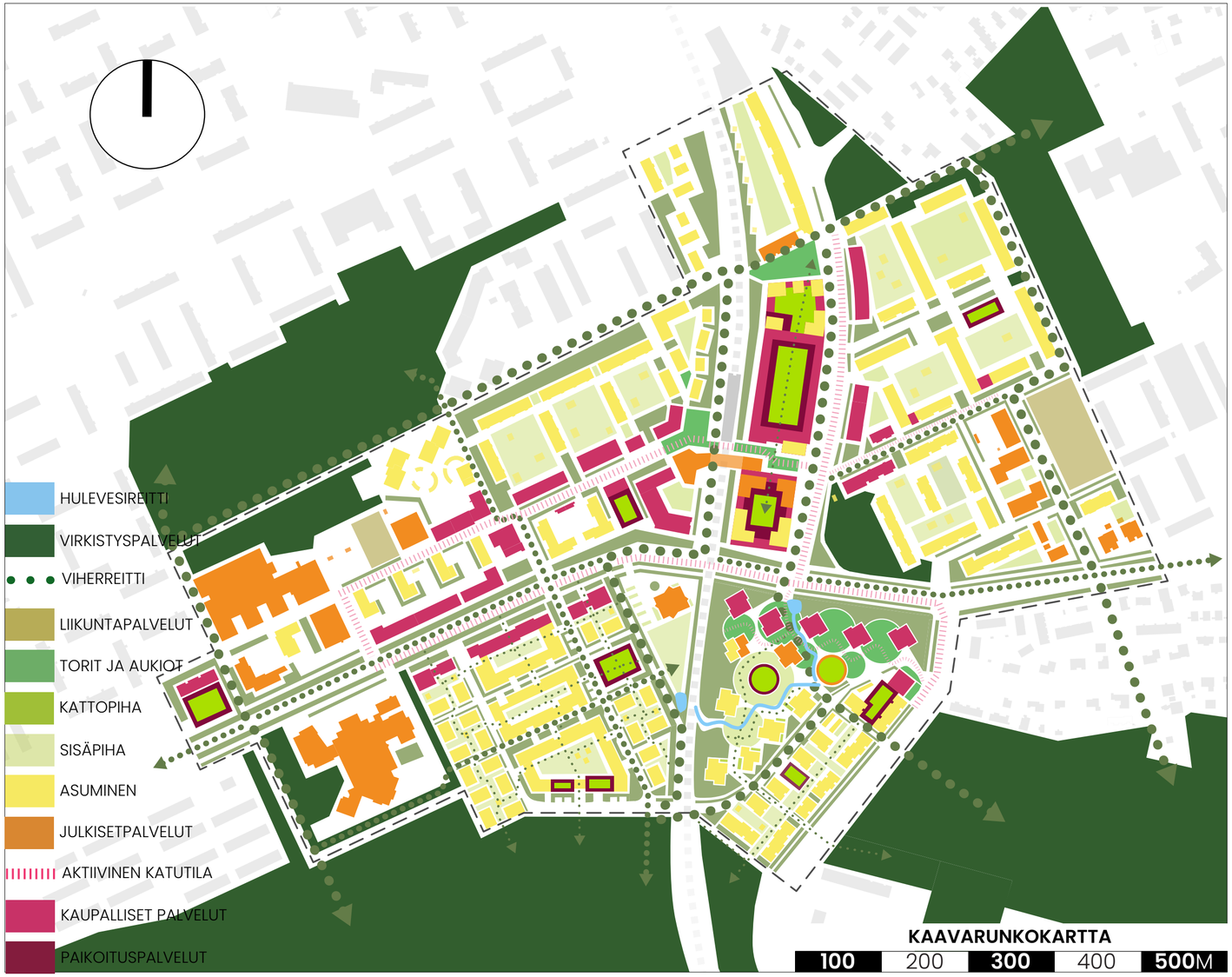


KALAN MUUTOSEHDOTUKSEN VAIKUTUKSET

SEKOITTUNUT JA MONIMUOTOINEN KAUPUNKIRAKENNE HÄVIÄÄ
Martinlaaksontien varrelta poistuvat kaupa- liike- ja toimitila sekä palvelut. Muutoksen myötä 5 000 km^2 liike- ja toimitilaa poistuu aluelta. Työpaikkamäärä vähenee arviolta 900:sta 550 paikkaan.

PALVELUIDEN MÄÄRÄÄ JA SAAVUTETTAVUUS HEIKKENEE
Martinlaakson palvelut siirtyvät toisaalle. Muutoksen myötä 4 000 km^2 palvelutilaa poistuu alueelta.

ASUKASMÄÄRÄ PIENENEE JA MUUTTOLIIKKEEN OHJAUS VAIKEUTUU
Martinlaaksontien varren kerrostalot toteuttavat merkittävän osan tarvittavasta asunto määrästä. Niiden muuttaminen kaupunkipientaloiksi laskee kaavarungon asuntojen määrän alle 50% tarvittavasta.



KALAN MUUTOSEHDOTUKSEN VAIKUTUKSET

KAUPUNGIN KUSTANNUKSET KASVAVAT JA TULOT VÄHENEVÄT

Koska Martinlaaksontie 26 tontin esirakennuskustannukset ovat merkittävät ei se solvellu myyntitontiksi. Martinlaaksontie 24 puolestaan on erinomainen myyntitontti. Palvelutontin sijoittaminen myyntikelvottomalle tontille on taloudellisesti kannattavampaa. Muutosehdotuksen infrakustannukset hulevesien siirrosta ovat merkittävä lisäkustannus.

VIRKISTYSALUEIDEN JA KAUPUNKIVIHREÄN MÄÄRÄ VÄHENEE

Kaupunkivihreän määrä vähenee avoimen julkisentilan menettämisen myötä. Ympäristön laatu heikkenee. (Viheralueiden kasvattaminen keskeinen kaavarugon tavoite +10%)

MARTINLAAKSON HOUKUTTELEVUUS VEHREÄNÄ KESKUSTANA VÄHENEE

11 **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.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Timo Lahti esitti asian palauttamista uudelleen valmisteluun seuraavin perusteluin: ” Tarkastellaan Martinlaaksontien eteläpuolen soveltuvuutta kaupunkipientaloalueeksi. Osana kokonaisuutta tarkastellaan Y-tontille mahdollisia sijoituspaikkoja radan itäpuolelta.” Päätös hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Palautettiin uudelleen valmisteluun.

Tarkistukset
Lautakunnan 19.1.2026 esittämiä muutoksia on tutkittu ja niistä on laadittu *Muutosehdotuksen tarkastelu 5.5.2026*. Tarkastelussa on perusteltu kaavarungon ja asemakaavamuutoksen ratkaisuja seikkaperäisemmin ja miksi ehdotetut muutokset eivät ole suositeltavia.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.5.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002414 ja tonttijakoehdotus, 17 Martinlaakso / Martinlaaksontie 26, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 5.5.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 5.5.2026
- Mielipiteet vastineineen 5.5.2026
- KALAn Muutosesityksen tarkastelu 5.5.2026

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

5.5.2026

Vantaan kaupunki

MARTINLAAKSONTIE 26

Kaupunginosa 17, Martinlaakso

Asemakaavan muutos
Kortteli 17600 sekä katualuetta.

Tonttijako
Kortteli 17600.

1:2000

Vanda stad

MÅRTENSDALSVÄGEN 26

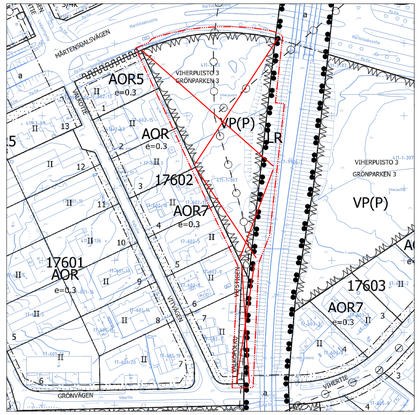
Stadsdel 17, Mårtensdal

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 korkeataso ista.

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 kortteli alueelle.

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, 16.4.2026 10.01

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 5.5.2026 päivättyä asemakaava-karttaa 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.

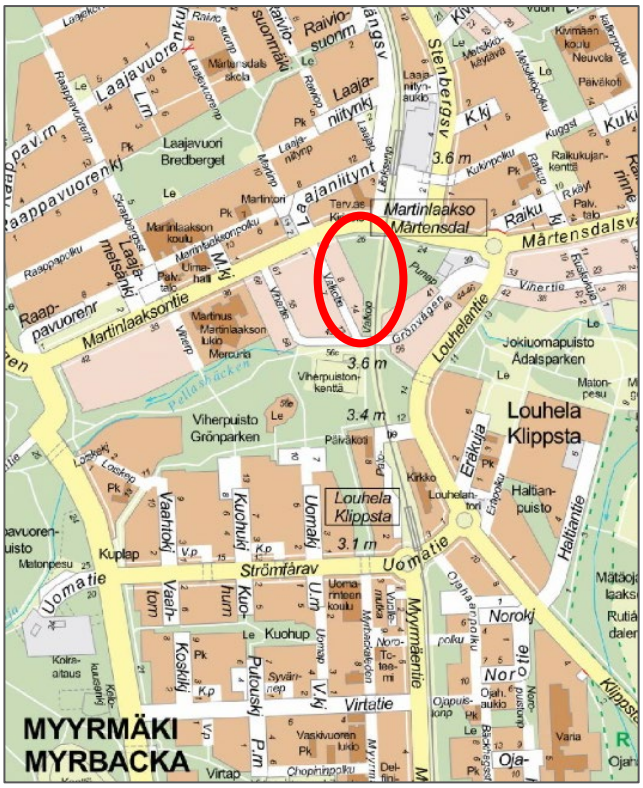
Asemakaavan muutos:

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.
- Kaava vietiin lautakuntaan 19.1.2026. Se palautettiin valmisteluun. Kaava viedään uudelleen käsittelyyn liitteen *'KALAN muutosehdotuksen tarkastelu'* kanssa, jossa on tutkittu ehdotettujen muutoksien vaikutuksia kaavarunkoon sekä kaava-alueelle.

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
- KALAN Muutosehdotuksen tarkastelu 5.5.2026

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

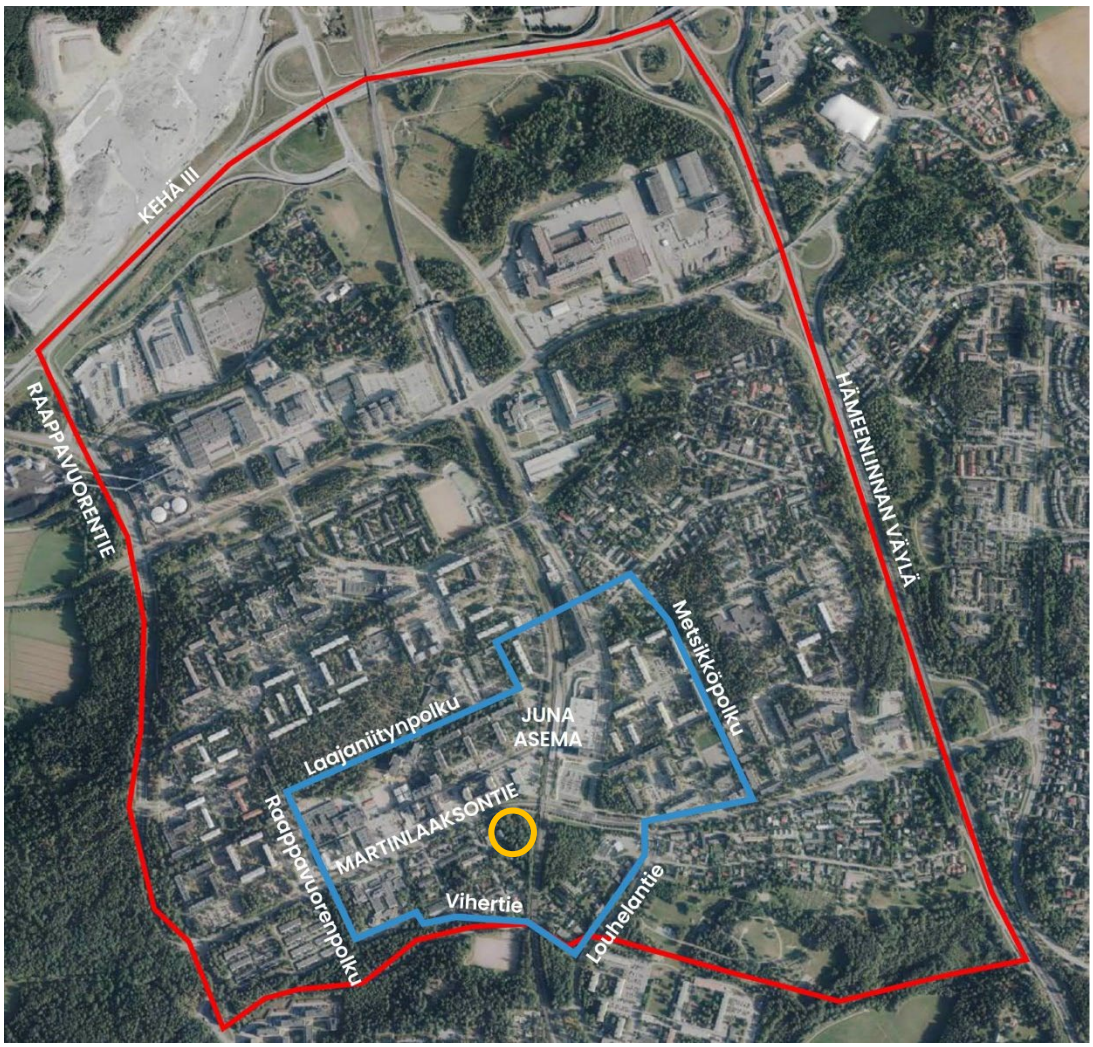
Harkittavan asemakaavanmuutoksen tavoitteena on vastata Martinlaakson nykyisten asukkaiden ja väestönkasvun tuomaan palvelutarpeeseen. Ehdotuksella pyritään valtakunnallisten tavoitteiden mukaiseen rakentamiseen, jossa palvelut ovat kävelyetäisyydellä käyttäjistään. Suunnitelma käsittää uuden palvelukorttelin 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

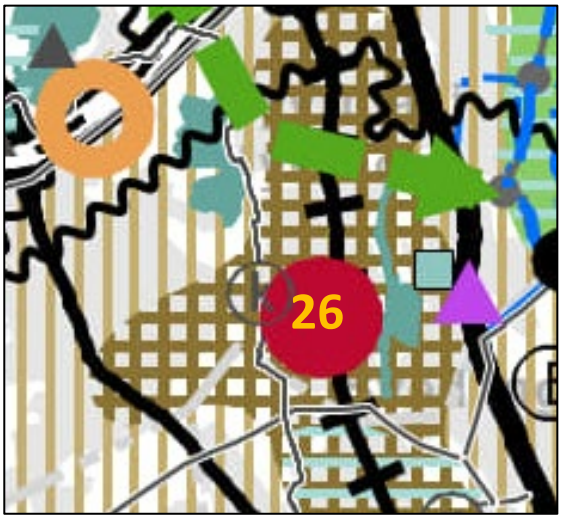
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

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

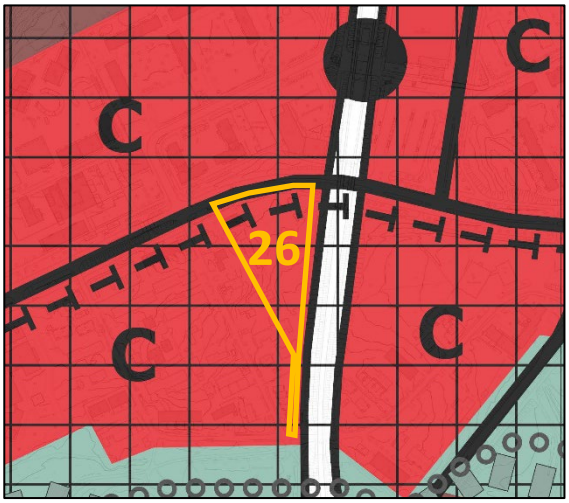


Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023, josta Vantaan alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

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.

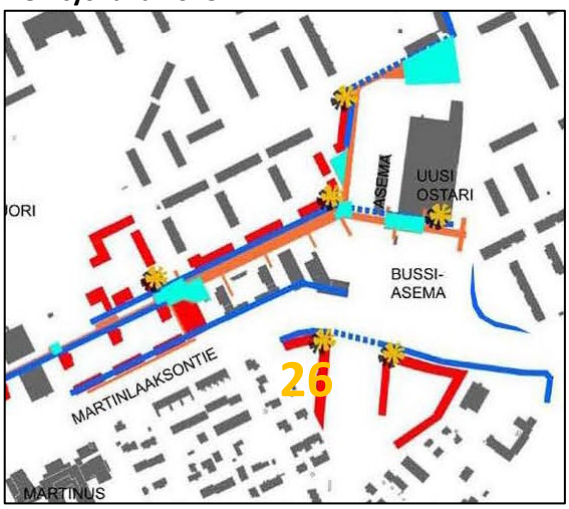
Yleiskaava



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



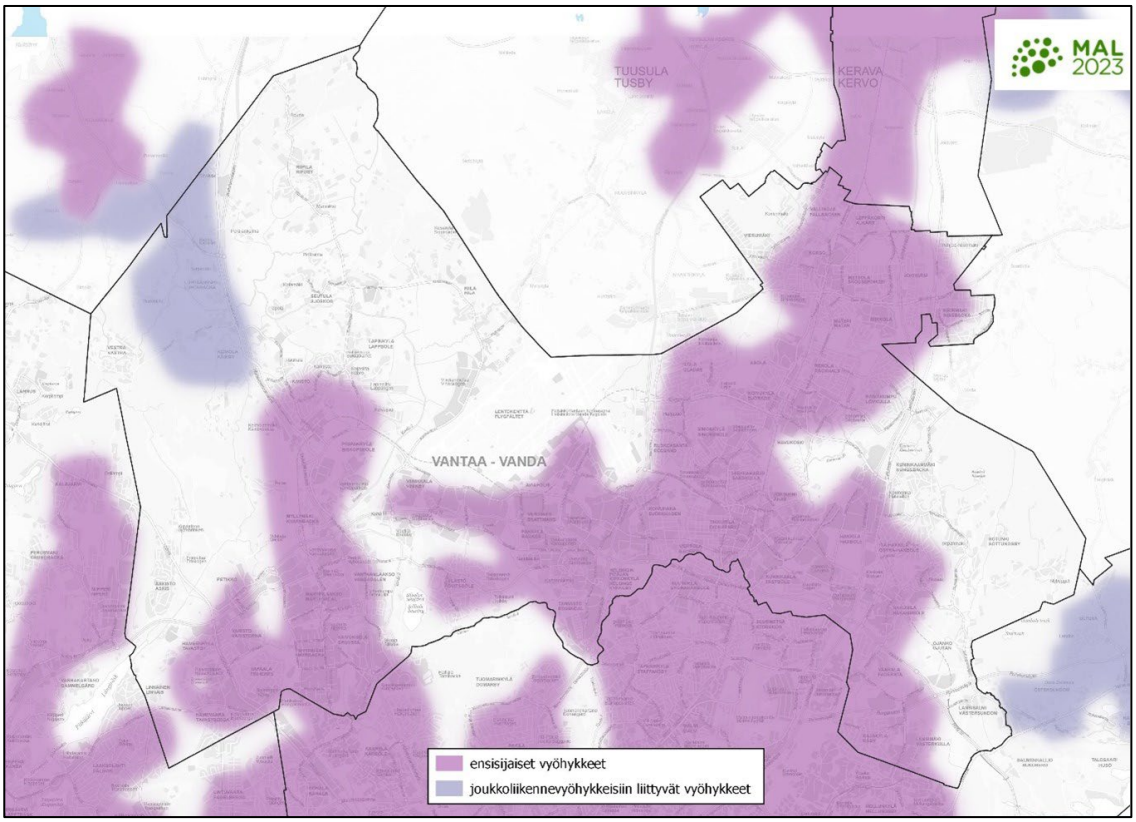
Kehityskuvassa (KV 2.3.2013) tutkittiin keskusta-alueen kehittämistä ja julkisentilan kohentamista. Kehityskuvassa etsittiin täydennysrakentamisen alueita. Tavoitteena oli hajanaisen kaupunkikuvan eheyttäminen.

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

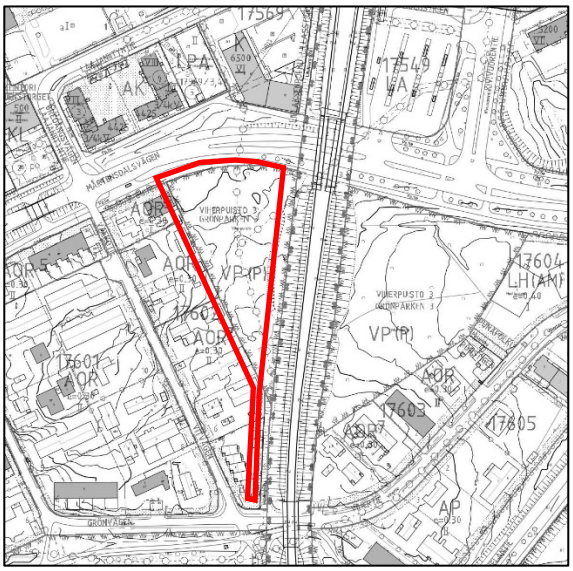
Kaavarunko



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])

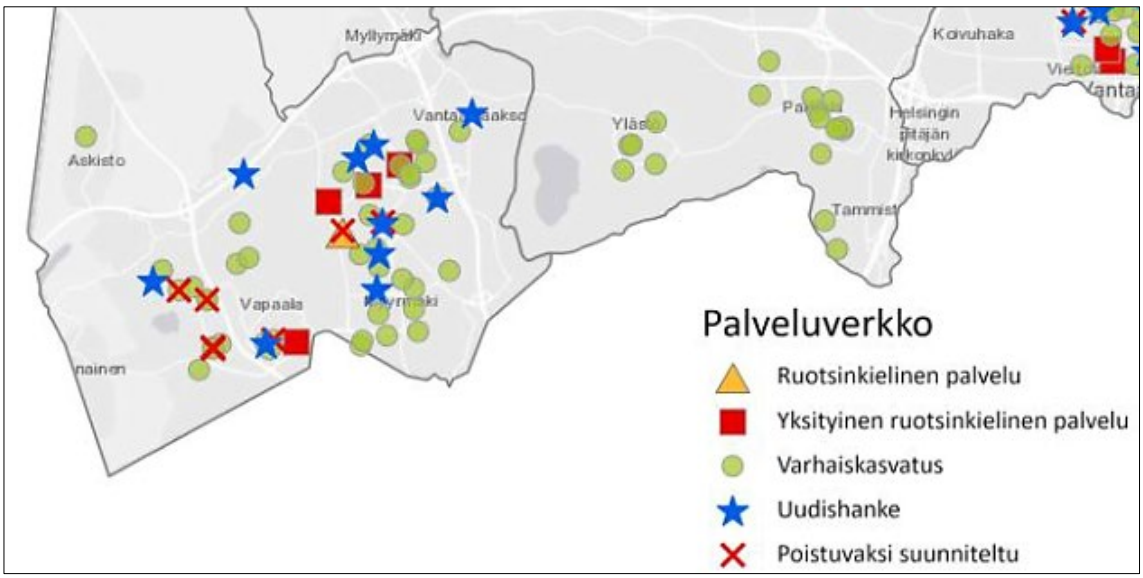
Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen, sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

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

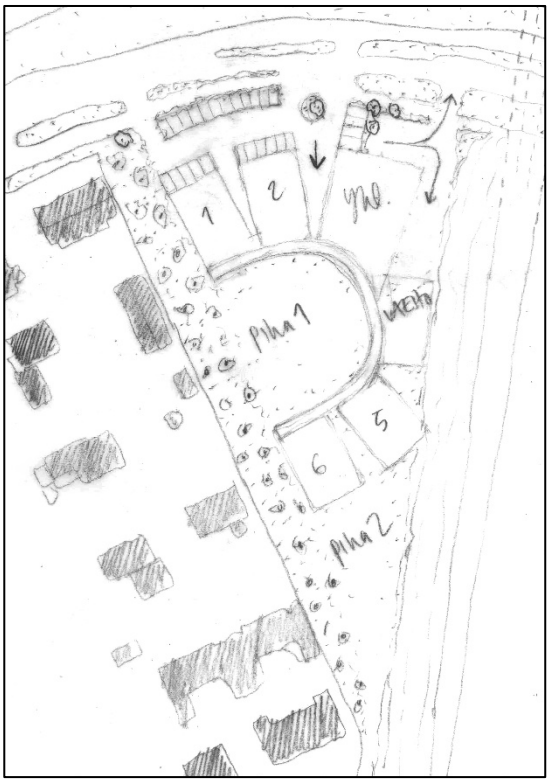
Viherrakenteen kehityskuvan (Kala 13.8.2024) tavoitteena on kytkeytynyt viherrakenne, joka tukee ekologista verkostoa, monimuotoisuutta ja maiseman ominaispiirteitä. Viherrakenne hillitsee ilmastomuutosta ja siihen sopeutumista. Viherrakenne ulottuu kaikkialle ja on lähellä ihmistä. Ensisijaisesti hyödynnetään 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.

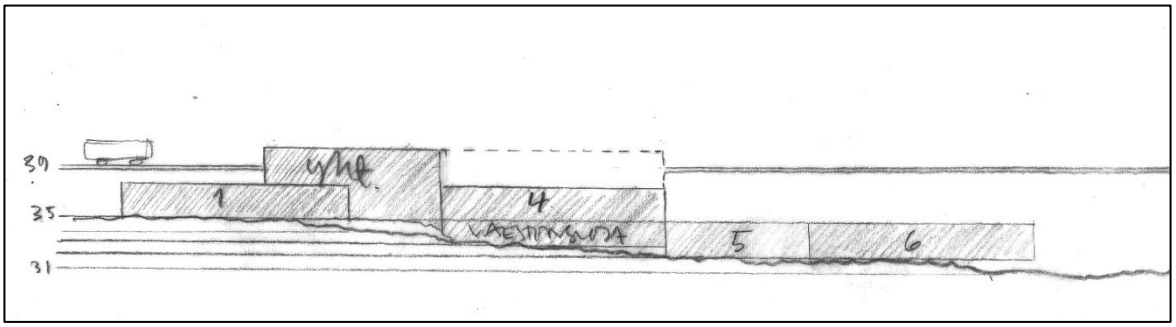


Vaihtoehto A1
Tanskalaisen mallin mukainen päiväkoti, jossa jokaisella ryhmällä oma rakennus, joka jakaa yhteiset sosiaaliset- ja palvelutilat.

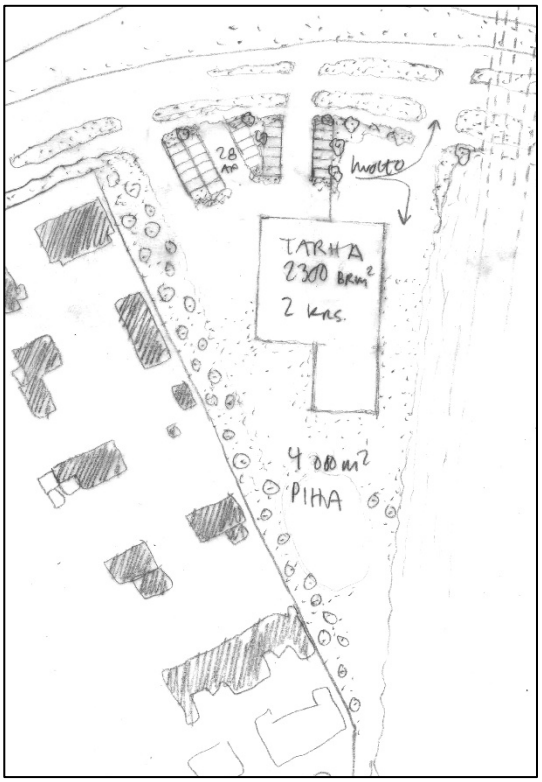
Pienet rakennukset voidaan helposti sijoittaa vaikeaan maastoon ja istuttaa pientaloympäristöön. Piha on jaettu rakennusmassalla kahteen eri osaan eri ikäisten lasten leikkiä ajatellen. Saattoliikenne ja huoltoliikenne on erotettu selkeästi toisistaan.

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.



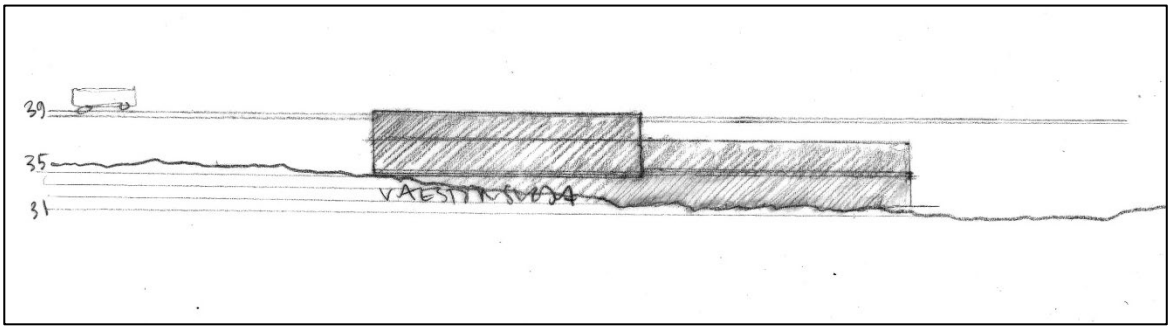
Leikkaus itään. Näkymä pientaloalueelta radalle päin.



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.

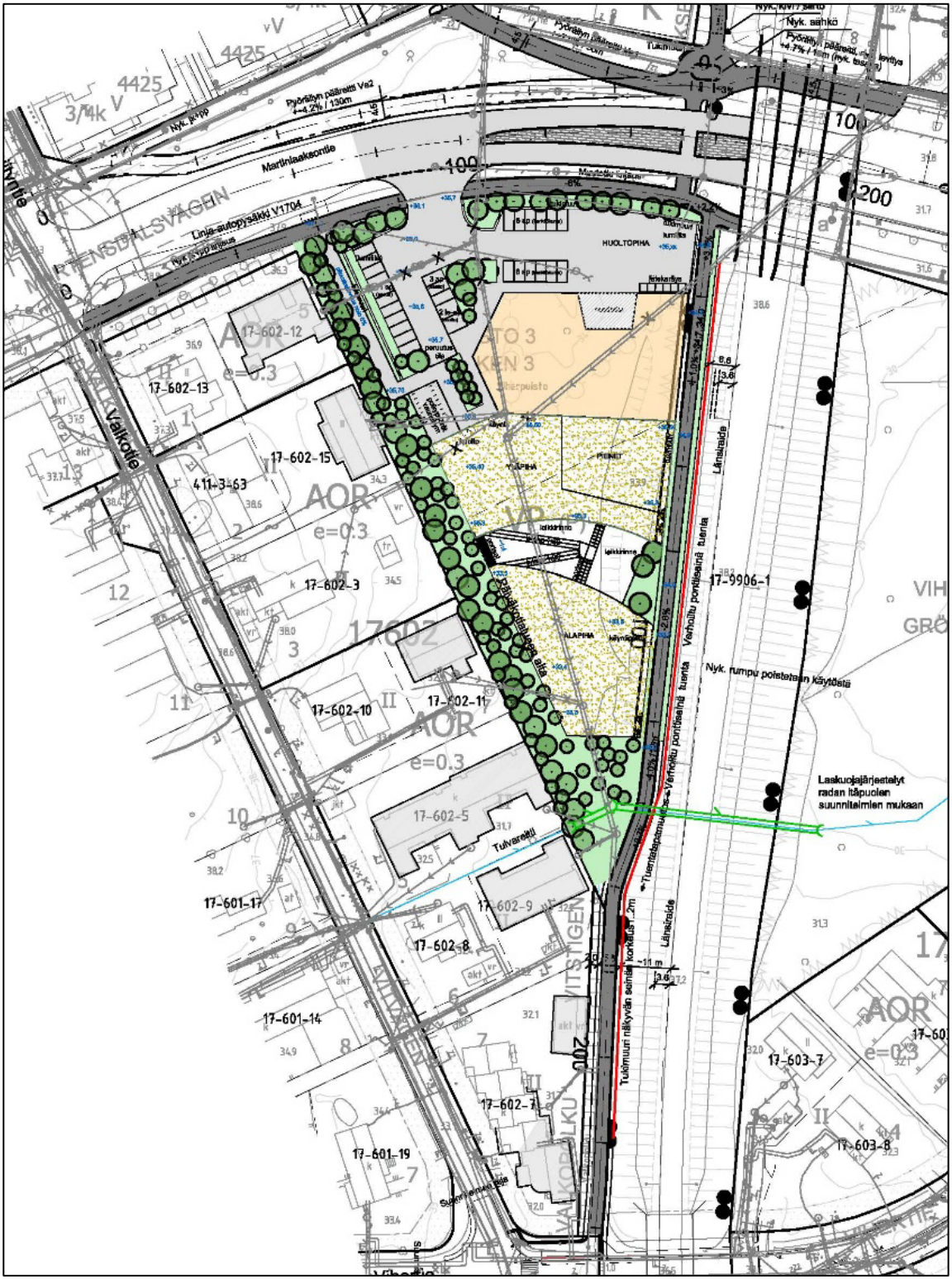
Koska tontti sijoittuu ratasillan ja bussipysäkin väliin ja Martinlaaksontie on kaarteessa ja pienessä mäessä, tielle ei voida luoda kahta erillistä liittymää ja erottaa saatto- ja huoltoliikennettä.



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.

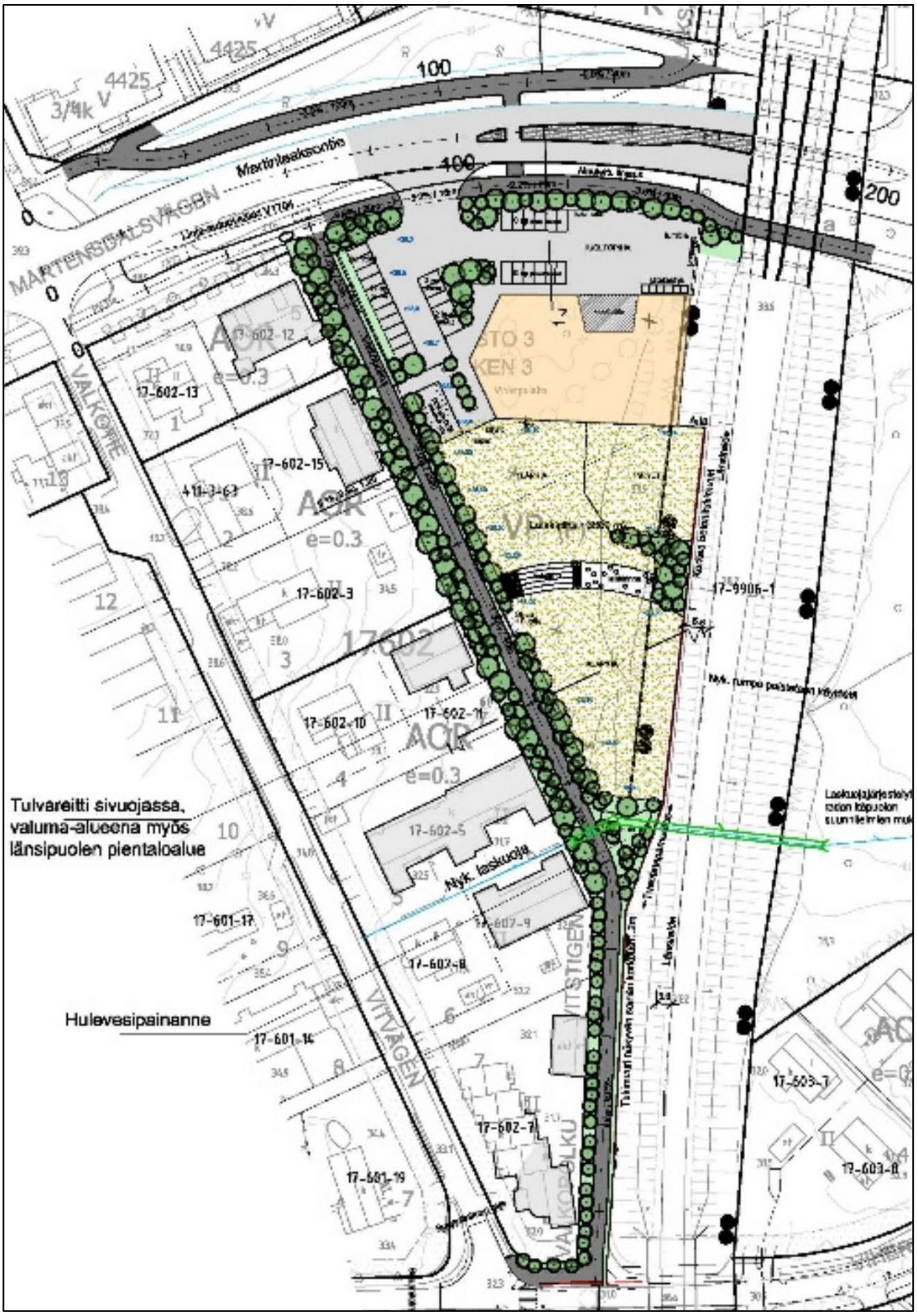
Ehdotus osoittautui haastavaksi Martinlaaksontien ylityksen kohdalla pyörätien kaltevuuksien vuoksi. Samoin kunnallistekniikan rakentaminen ja sen kaltevuuksien toteuttaminen osoittautui haastavaksi.



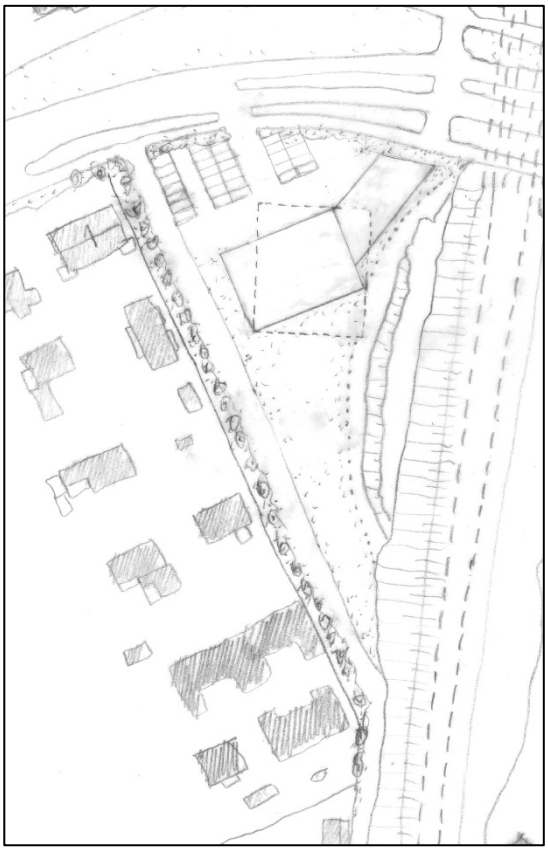
Asemapiirros vaihtoehto 1, Liikenneselvitys A-Insinöörit 2023.

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.



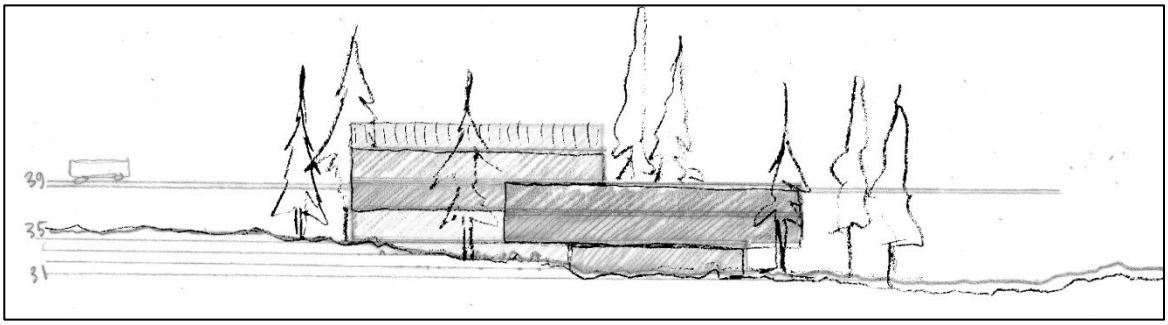
Asemapiirros vaihtoehto 2, Liikenneselvitys A-Insinöörit 2023.



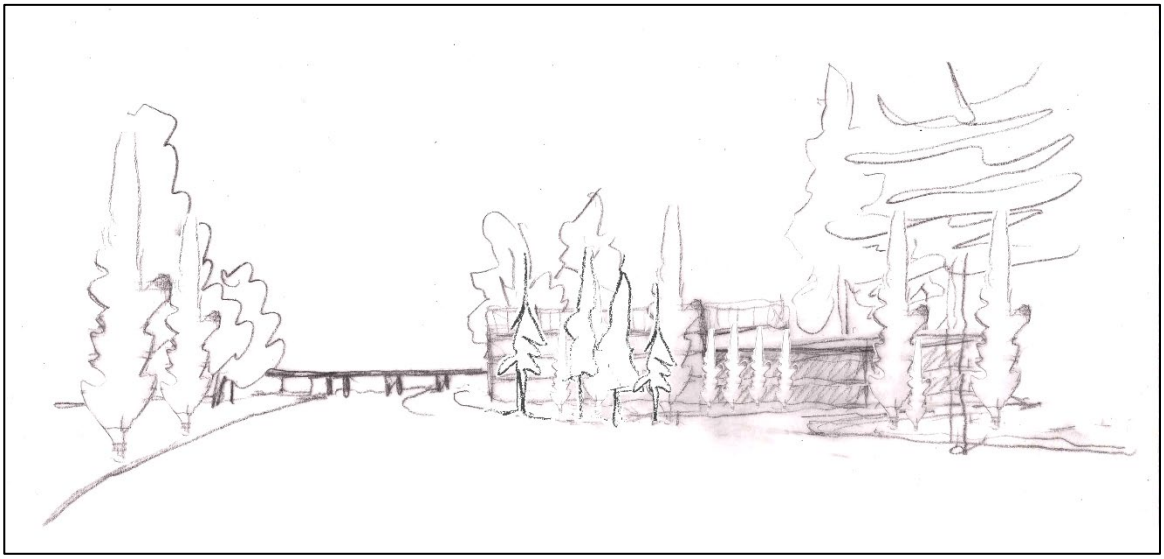
Vaihtoehto A2 + T2
Tontti on jaettu palvelurakennusten korttelialueeseen ja katualueeseen. Tontin läpi kulkee jalankulkureitti pohjoisesta etelään. Pientalotonttien ja katualueen välissä on istutettu suojavyökyke.

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.

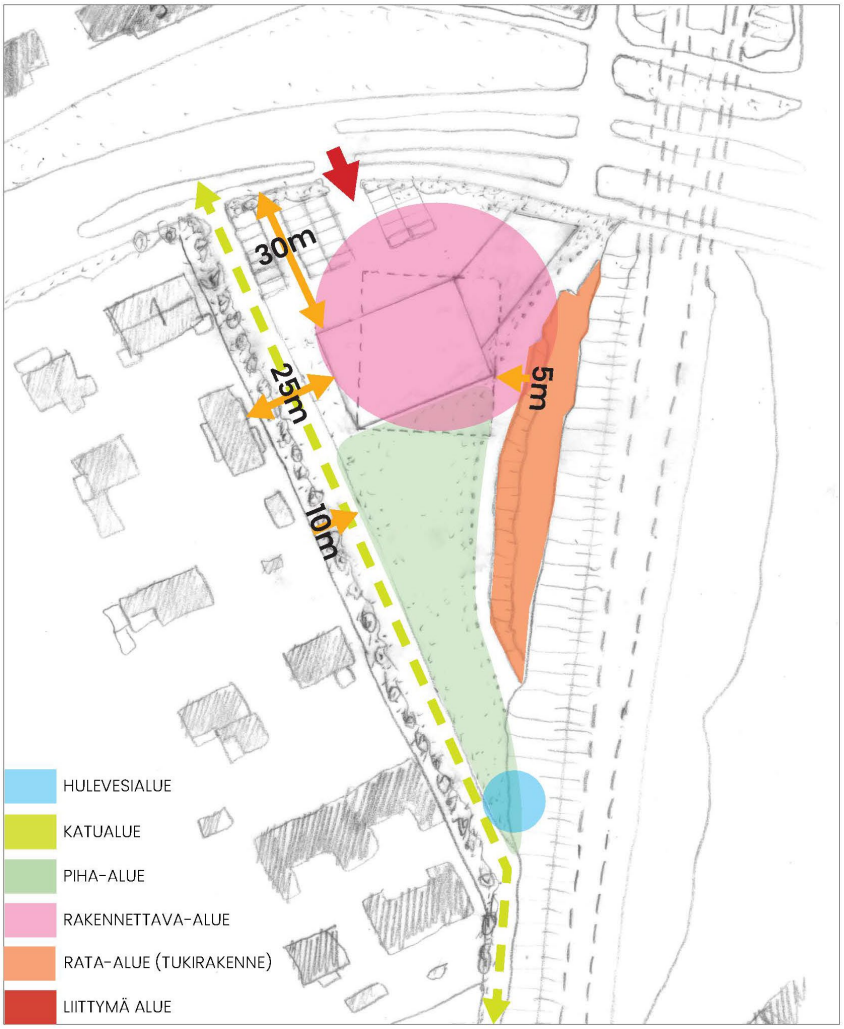


Näkymä Martinlaaksontieltä ratasillalle.

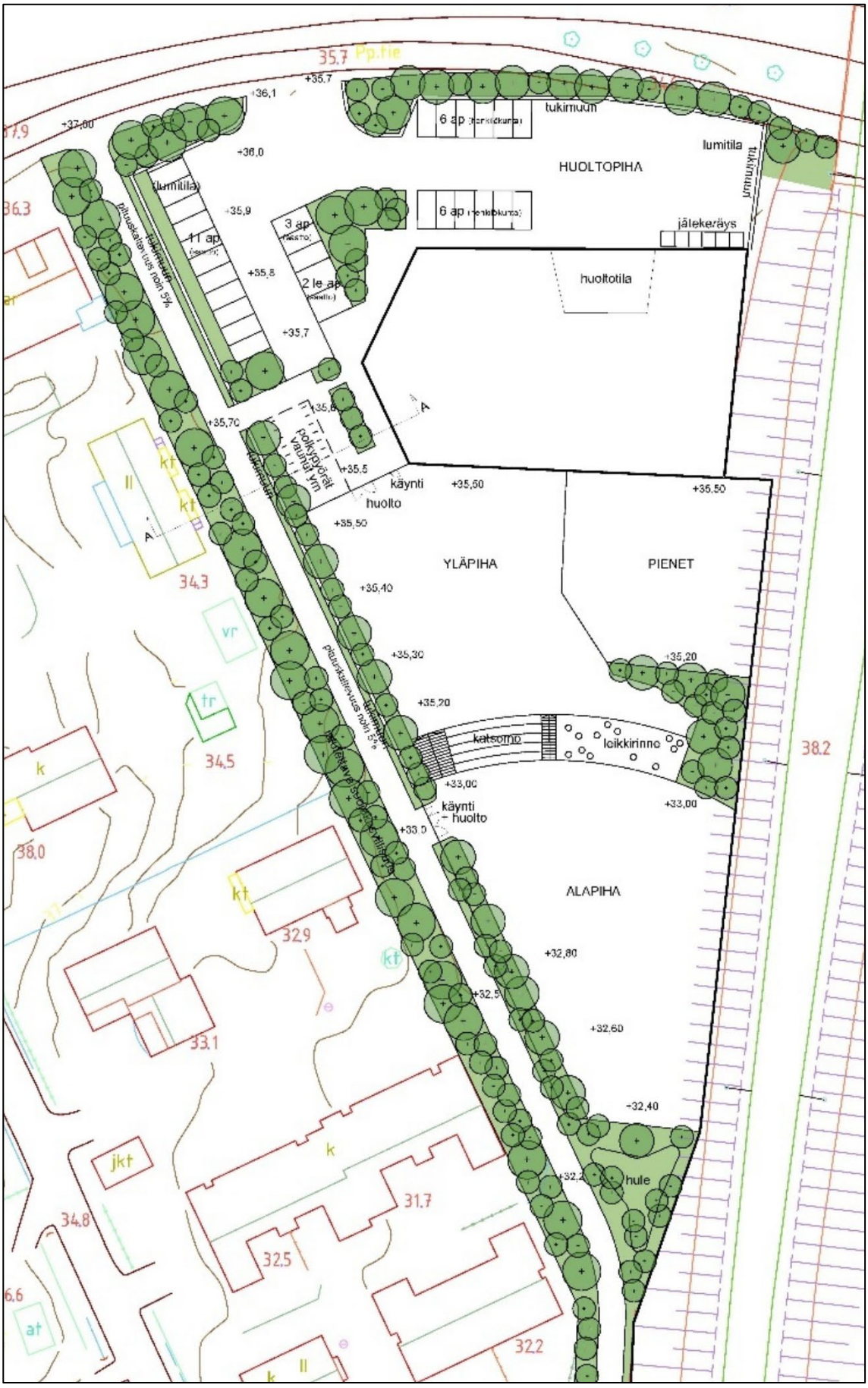
3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

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 rakennetta-vissa.
- Herkkien toimintojen rakennuksen tulee olla vähintään 30 metriä Martinlaaksontien reu-nasta. 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 hulevesial-taaseen 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. Uusituvan 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

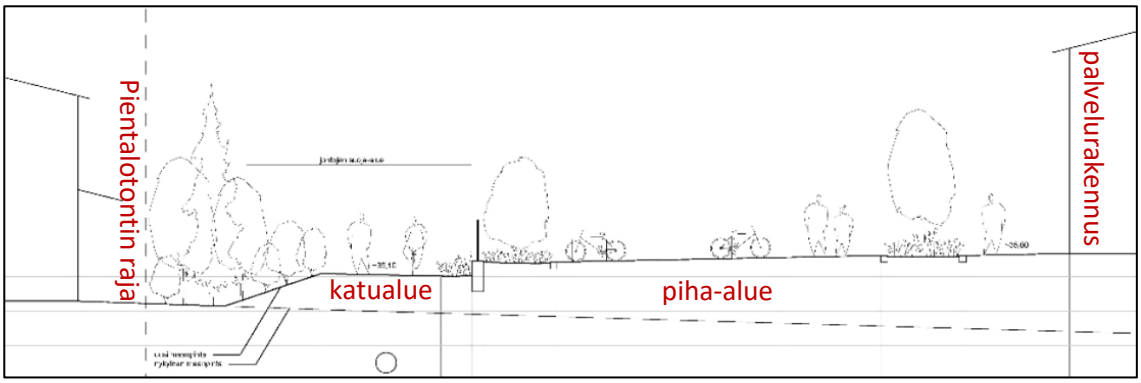
Alueella ei saa tehdä kaivauksia ilman rata-alueen tuentaa. Tontti tulee rajata ratapenkereestä tukimuurilla. Muurin tulee olla osa rakennusta ja sen arkkitehtuuria. Piha-alueella tukimuuri tulee rakentaa osaksi pihatoimintoja. Tontti tulee rajata myös Martinlaaksontien ja Valkopolun katualueesta tukimuurilla. 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, 5. päivänä toukokuuta 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						

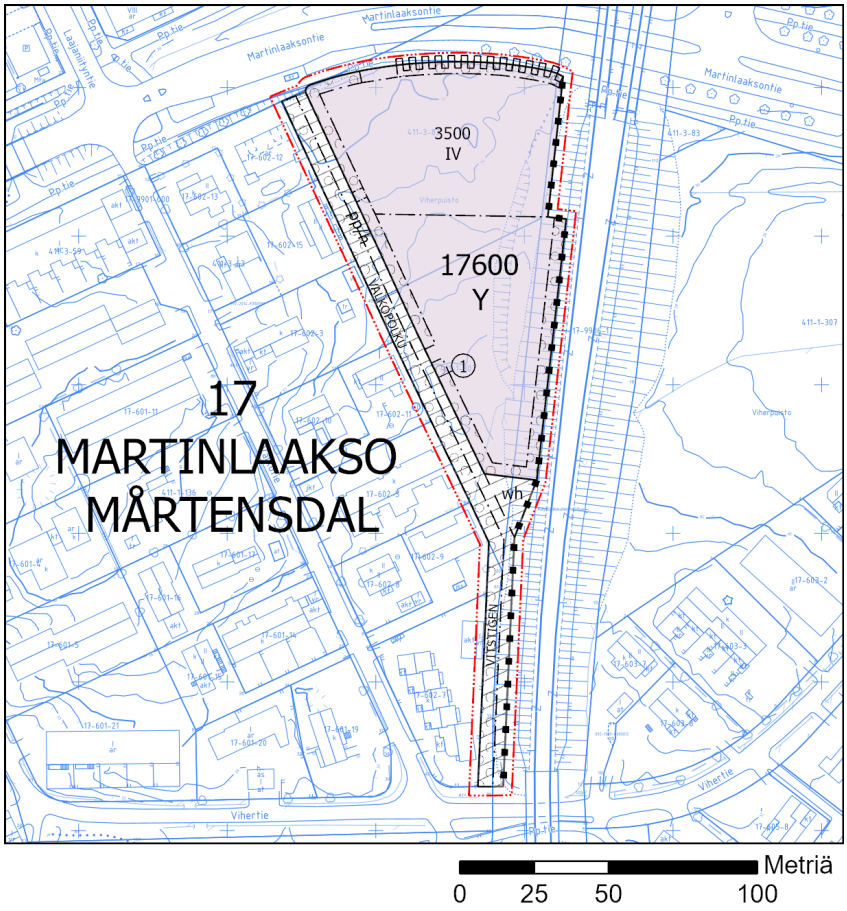
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

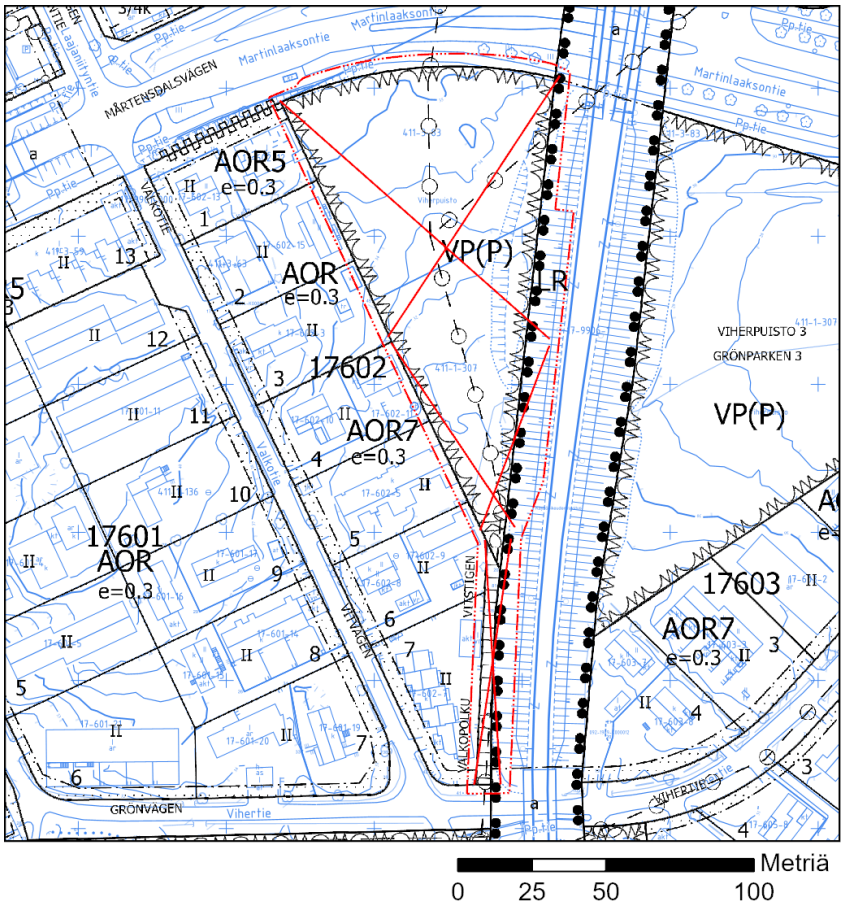
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

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	5.5.2026	

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.

3/4

	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.**

4/4



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

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]

[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]

Vantaa

015100 MARTINLAAKSON KESTÄVÄ KESKUSTA

KALAN MUUTOSESITYKSEN TARKASTELU

Mainio Martsari

YLEISKAAVA

KAUPUNGIN STRATEGIAT

TOTEUTUSSUUNNITELMAT

KAAVARUNKO

ASEMAKAAVAMUUTOKSET

MAINIO MARTSARI

Asemanseutujen kehittämisen tavoitteena on turvata Vantaan laajat viheralueet.

KUKOISTAVAT ja KESTÄVÄT KAUPUNKIKESKUSTAT kehitetään palveluiden keskittymänä

LUONTO-, LIIKENNE- ja ARKKITEHTUURIOHJELMAT yms.

Kaavarungossa 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.



PALAUTETTIIN UUDELLEEN VALMISTELUUN 19.1.2026

KALAN MUUTOSEHDOTUKSET KAAVARUNKOON

1. Tarkastellaan Martinlaaksontien eteläpuolen soveltuvuutta kaupunkipientaloalueeksi.

2. Kaupunkipientalojen korttelialueen tehokuus e= 1,0-1,8.

3. Martinlaaksontie 26, jota on ehdotettu julkistenpalveluiden tontiksi muutetaan asuinkäyttöön (asemakaavamuutos 002414).

4. Martinlaaksontie 24, jota on ehdotettu asuin-, liike- ja toimistotilan kortteliksi, jaetaan sekä asuinkerrostalojen että julkistenpalveluiden kortteliksi (Asemakaavamuutos 002413).



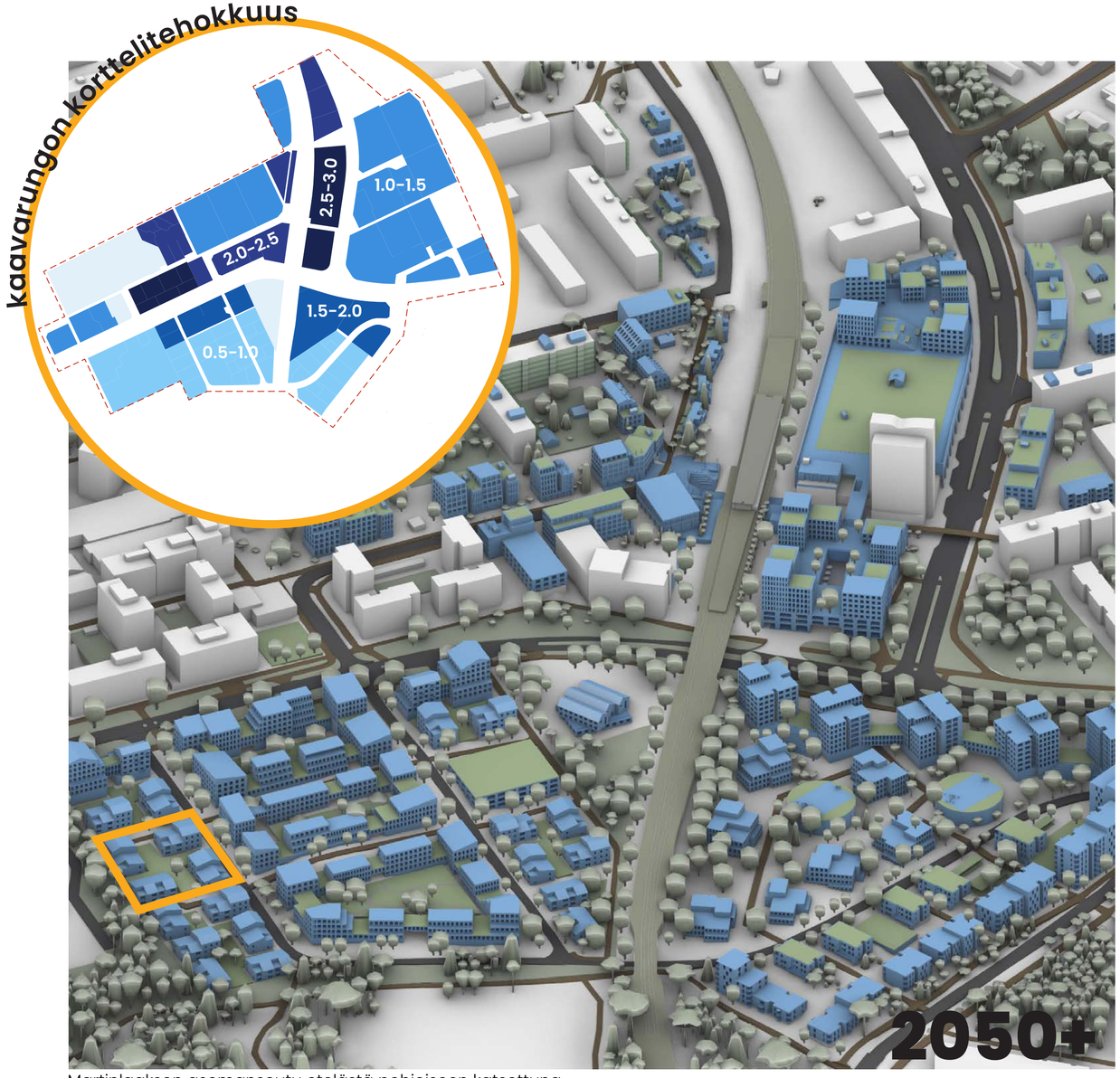
1. KAUPUNKIPIENTALO-ALUE KAAVARUNGOSSA

OMALEIMAISET OSA-ALUEET KAAVARUNGOSSA

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. **Osa-alueiden identiteetti pohjautuu erilaisiin korttelipihatyyppeihin.**

VIHERPIHAKORTTELIT JA KAUPUNKIPUISTOKORTTELIT
Asuinalue koostuu pääasiassa kaupunkipientaloista. Kokoojakatujen varsille sallitaan kerrostalorakentamista.

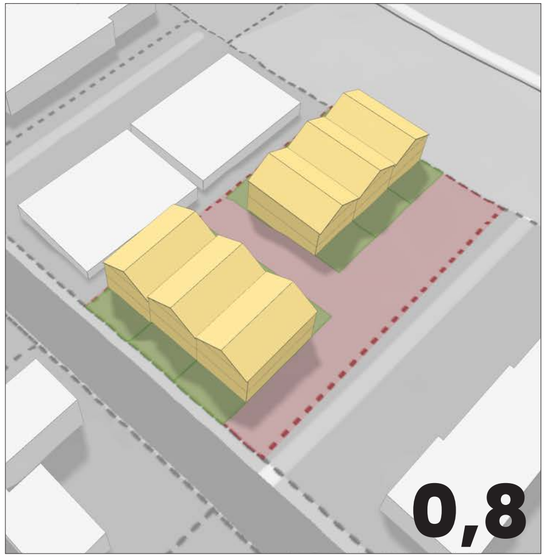
Rakennusten mittakaava tulee olemaan korkeimmillaan Martinlaaksontien varressa ja Louhelantien risteyksessä. Teiden varteen sijoittuvan rakennusten rintaman tehtävänä on toimia äänisuojana liikenteen melulle ja turvata miellyttävät oleskelusuhteet asuinalueiden sisällä.



Martinlaakson asemanseutu etelästä pohjoiseen katsottuna.

2. KAUPUNKIPIENTALOJEN TEHOKKUUS KAAVARUNGOSSA

VIHERPIHAKORTTELIT e= 0,5 - 1,0



- jättää tilaa pihalle ja kasvillisuudelle
- yksi-kolme kerrosta
- paikoitus tontilla



- mahdollistaa tonttien vaiheittain rakentamisen ja yhdistämisen

VIHERPIHA-KORTTELI E= 0,8





KAUPUNKI-
PUISTO-
KORTTELI
E= 0,8 – 1,0





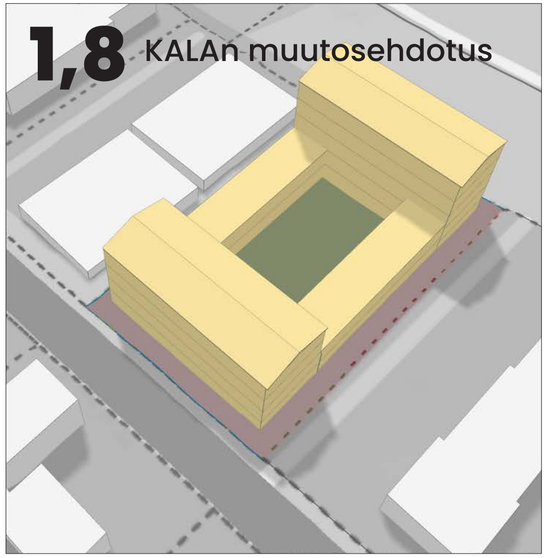
VIHERPIHA-KORTTELI E= 1,0 – 1,5



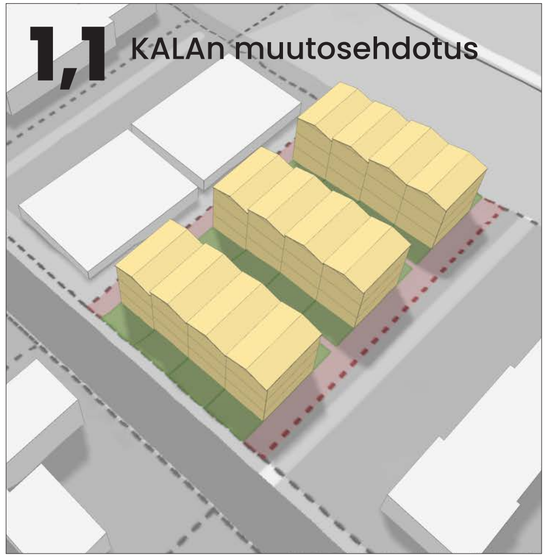




2. KORTTELITEHOKKUUDEN NOSTAMISEN VAIKUTUKSET

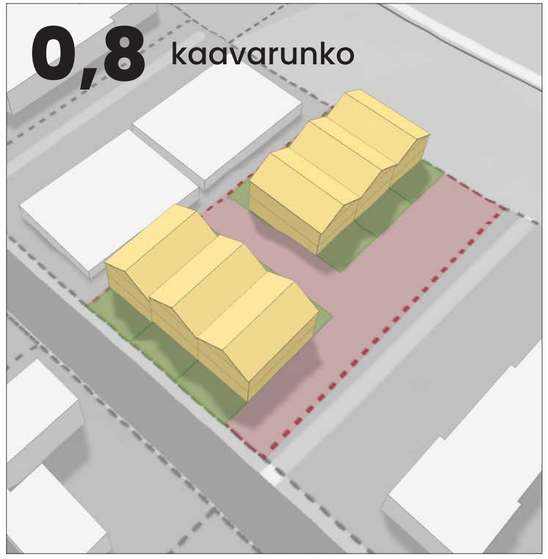


- tarvitaan kerrostalo
- vähintään neljä kerrosta
- paikoitus tontin ulkopuolella

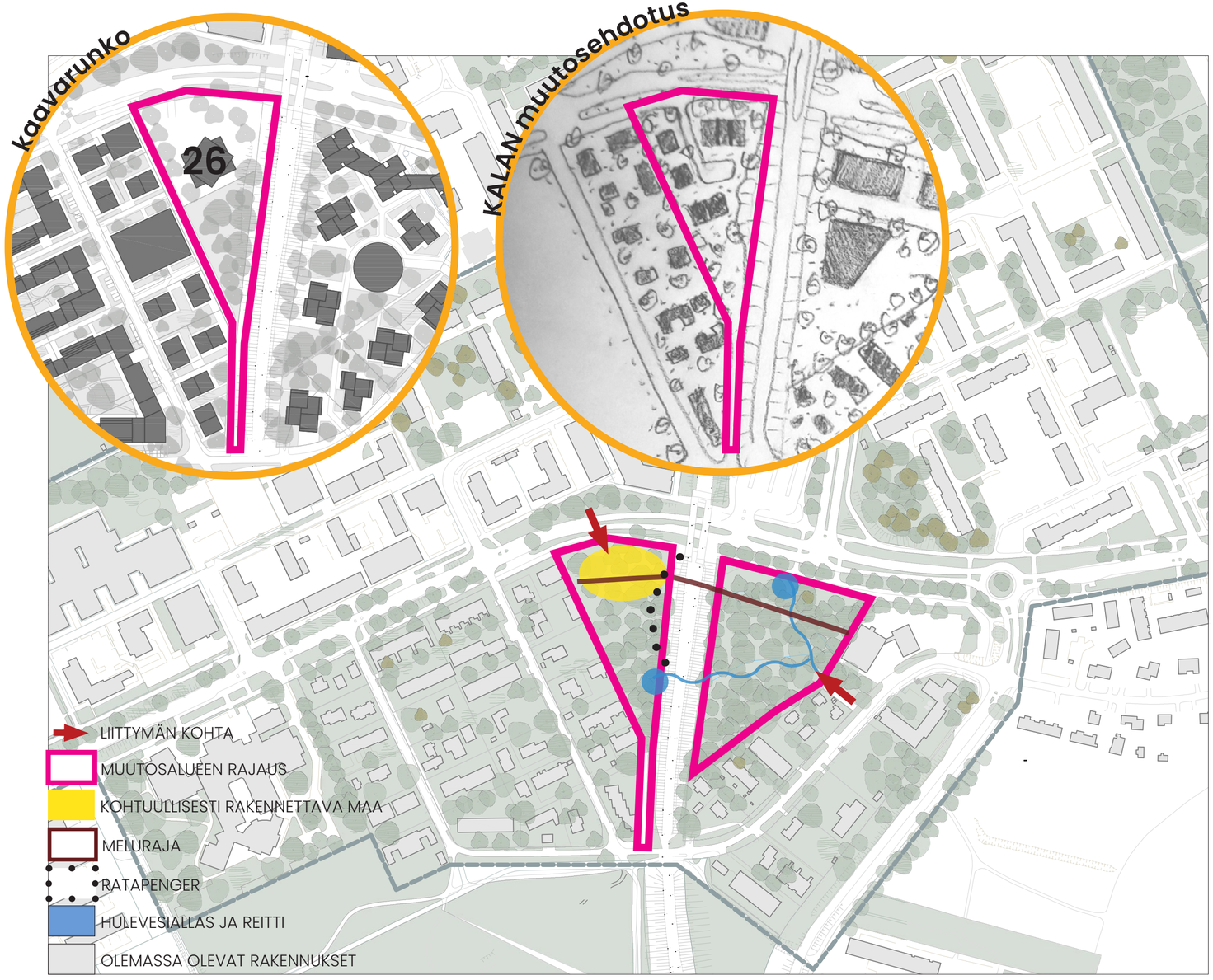


- piha/kasvillisuusalue pienenee
- vähintään kolme kerrosta
- paikoitus tontin ulkopuolella

- pienentää piha-ja kasvillisuusaluetta
- vihertehokkuusvaatimus ei toteudu
- rakennusten kerroksien määrä kasvaa
- kaupunkipientaloalueelle pitää sijoittaa kerrostaloja tehokkuuksien ylittäessä 1,2
- vähentää pysäköinti mahdollisuuksia tontilla
- tarvitaan kadunvarsipaikkoja tai pysäköintilaitos
- tiivis/tehokas rakentamistapa johtaa alueen houkuttelelevuuden vähenemiseen
- ei löydy talovalmistajia rakennuttajia vaikea saada mukaan
- 3-4 kerroksisten kaupunkipientalojen rakentamistapa ei ole kustannuksiltaan toteutuskelpoinen Martinlaaksossa



- oma + yhteispiha
- 1-2,5 kerrosta
- paikoitus tontilla

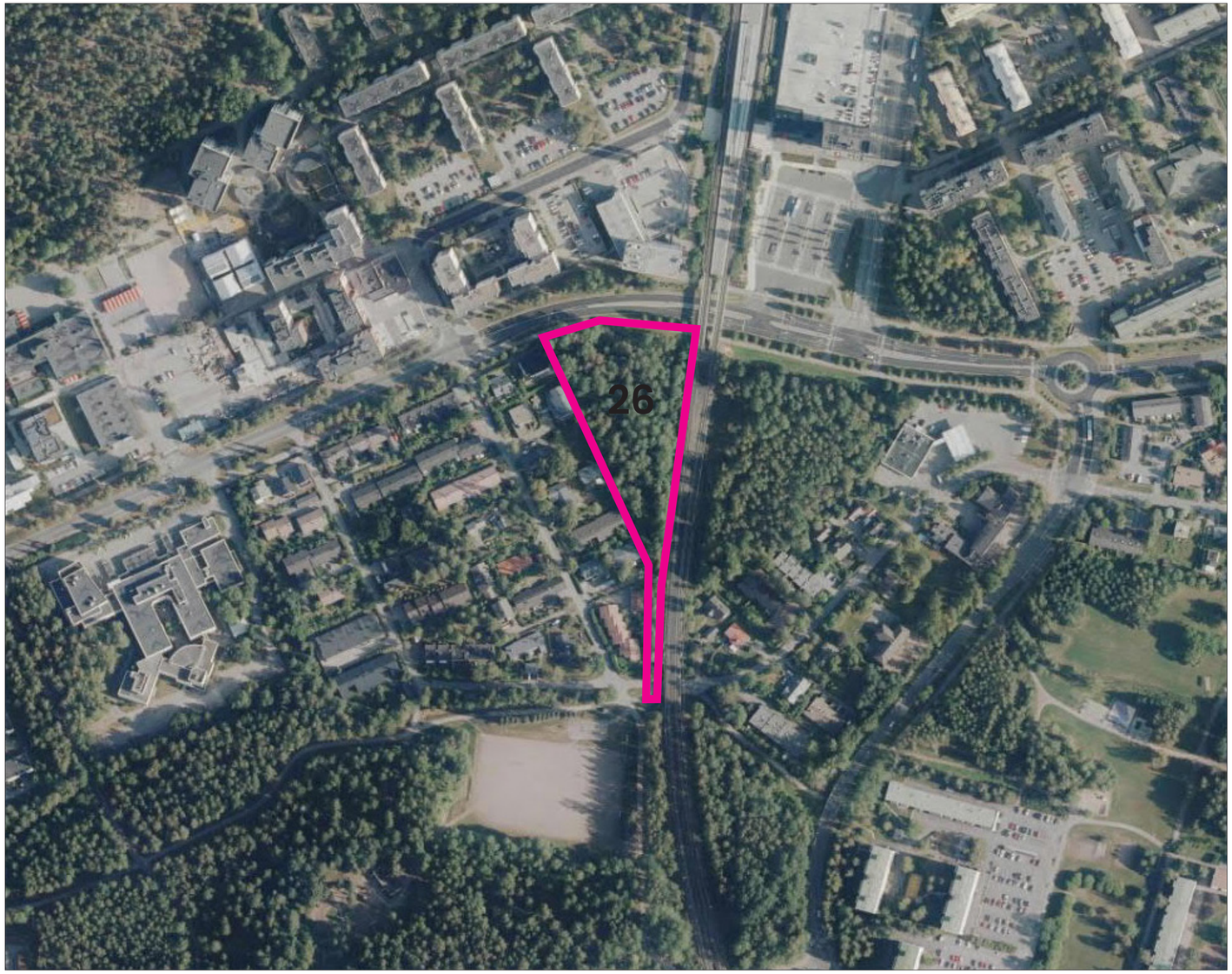


3. MARTINLAAKSONTIE 26 KAUPUNKIPIENTALOJA

KALAN MUUTOSEHDOTUKSEN TARKASTELUN TULOKSET

Tontin rakennettavuutta rajoittavat:

- tonttiliittymän kohta on sidottu
- **maaperän rakennettavuus** - tontin eteläosa ei sovellu pientalo rakentamiseen.
- **tiemelu ja hiukkaset** - suojaisten pihojen tulee sijaita 30m tien reunasta. Rakennukset tulee rakentaa desibelirakenteina melua vastaan.
- **hulevedet** - kunnallistekniikan reitit ja altaiden koot määrittävät mahdollisten rakennusten sijoittelua ja kokoa.
- **ratapenkereen stabiliteetti** - vastapenkereeseen tulee jättää 5m suojavyöhyke
- **kaavatalous** -tonttien (7 kaupunkitaloa 800km^2) myyntihinnan pitäisi olla 3 kertainen markkinahintaan nähden, jotta esirakentamisen kustannukset saataisiin katettua.
- **valkopolun katualue** -kaavarunkoon ei saada yhteyttä Martinlaakson asemalta Myyrmäkeen.



3. MARTINLAAKSONTIE 26 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

rakentamiselle ei ole vaikutustenarvioinnissa löydetty estettä

YMPÄRISTÖSUUNNITTELIJAN KANNANOTTO
Vaikka kahden viherpuistoalueen rakentamisen vaikutukset ovat puiden menetyksen kannalta paikallisesti suuret, luontoarvojen kokonaistarkastelussa niiden merkitys on vähäinen.

Lehtoalueen ekologinen tila on heikko ja lehdolle ominaiset rakennepiirteet ja luonnonarvot ovat heikentyneet merkittävästi. Paikoin alueelta on kaikki lehdon ominaispiirteet hävinneet.

PALVELUVERKKOSUUNNITTELIJAN KANNANOTTO
Martinlaaksoon tarvitaan uusi 8000 m^2 palvelutontti 2030 mennessä.

Asemakaavamuutos vastaa väestörakenteen palveluiden nykytarpeeseen. Väestö-ennusteen kasvulle ja uudelle asuntotuotannolle tarvitaan lisää kaavarungossa osoitettuja palvelutontteja.

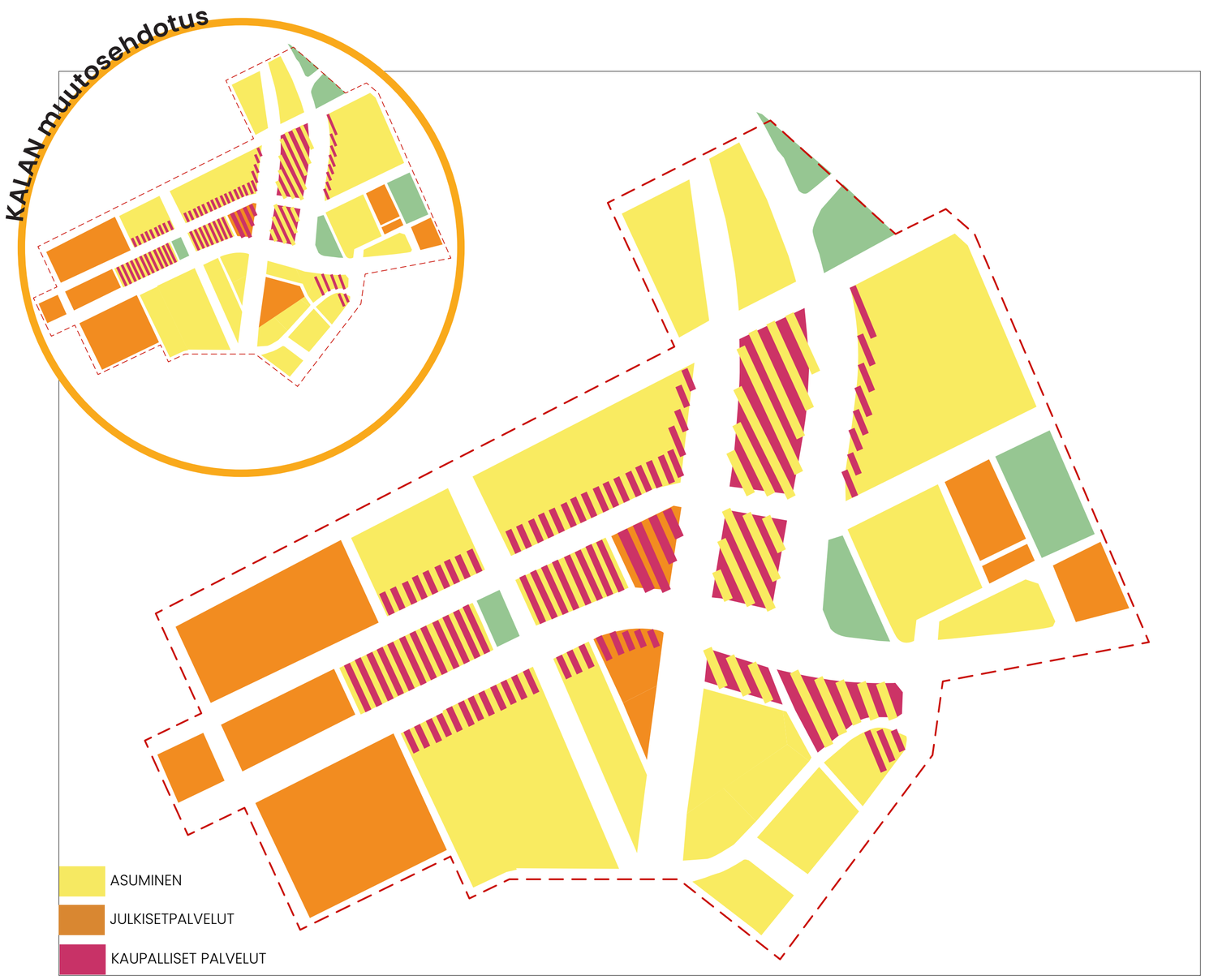


4. MARTINLAAKSONTIE 24 PALVELUKORTTELIKSI

KALAN MUUTOSEHDOTUKSEN TARKASTELUN TULOKSET

Tontin rakennettavuutta rajoittavat:

- tonttiliittymän kohta on sidottu
- **tiemelu ja hiukkaset** - suojaisten pihojen tulee sijaita 30m tien reunasta. Y-tonttia ei ole mahdollista sijoittaa tien varteen.
- **hulevedet** - kunnallistekniikan reitit ja altaiden koot määrittävät mahdollisten rakennusten sijoittelua ja kokoa. Hulevedet joudutaan siirtämään putkeen. Ratkaisun toimivuus on epäselvä eikä se ole kustannuksissa.
- **pohjaveden pinta** - tontilla ei suositella maanalaisiarakenteita. Pysäköinti tulee järjestää maanpäällä. Tämä rajoittaa mahdollista rakentamisen määrää. Kerrostalolle max 25 ap = max. 3 250 km2.
- **kaavatalous** -tulot pienenevät merkittävästi yli 5 M€. Kaavarungon suunnitelmalla voidaan saada yli 7 M€ tulot. Ehdotetulla muutoksella alle 1,7 M€.



4. MARTINLAAKSONTIE 24 PALVELUKORTTELIKSI

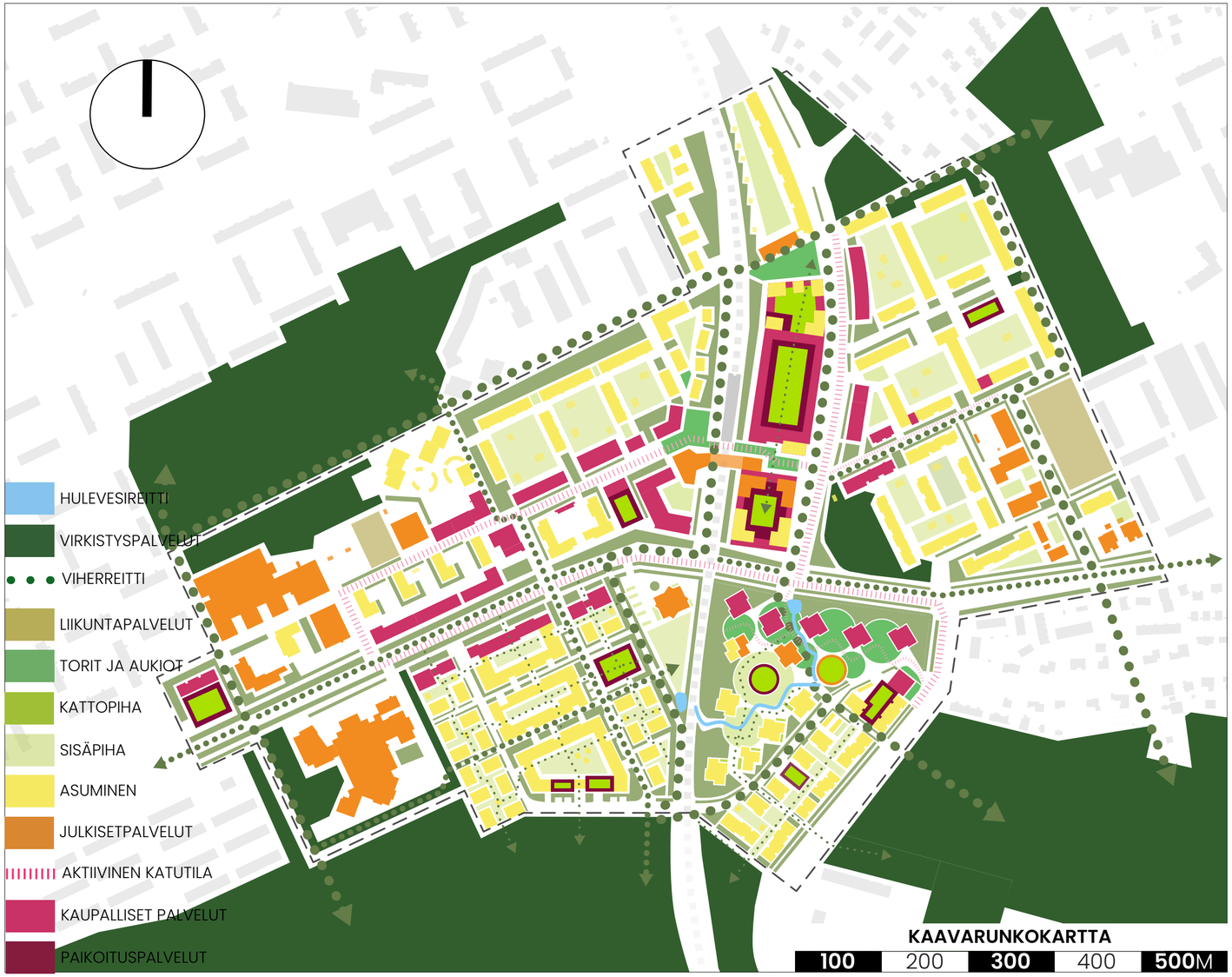
muutos EI ole elinvoiman kannalta suositeltava

ELINKEINOPALVELUIDEN KANNANOTTO

Yleiskaavan ja Kaupunkistrategian tavoitteena on luoda monipuolisia keskustoja, jotka tukevat kaupungin kasvua. Erityisen tärkeää on saada työpaikkarakentaminen nousuun.

Jotta Martinlaakson alue säilyy ja kehittyy elinvoimaisena, palvelutasoltaan kilpailukykyisenä ja vetovoimaisena kaupunkikeskuksena, tarvitaan (myös kerrostaloja sisältävää) täydennysrakentamista ja riittävästi asukkaita ja asiakaspohjaa lähialueelle. **Kaupunkimainen ympäristö, jossa palvelut ovat lähellä, edistää myös yritysten sijoittumista alueelle ja uusien työpaikkojen syntymistä.**

Liike- ja toimitilan vähentäminen Martinlaaksontien eteläpuolelta on kaupanselvityksen vastinen. Jos uudet liiketilat jäävät rakentumatta, on uhkana, että palvelujen määrä vähenee ja sen myötä alueen kaupallinen vetovoima kokonaisuudessaan heikkenee.

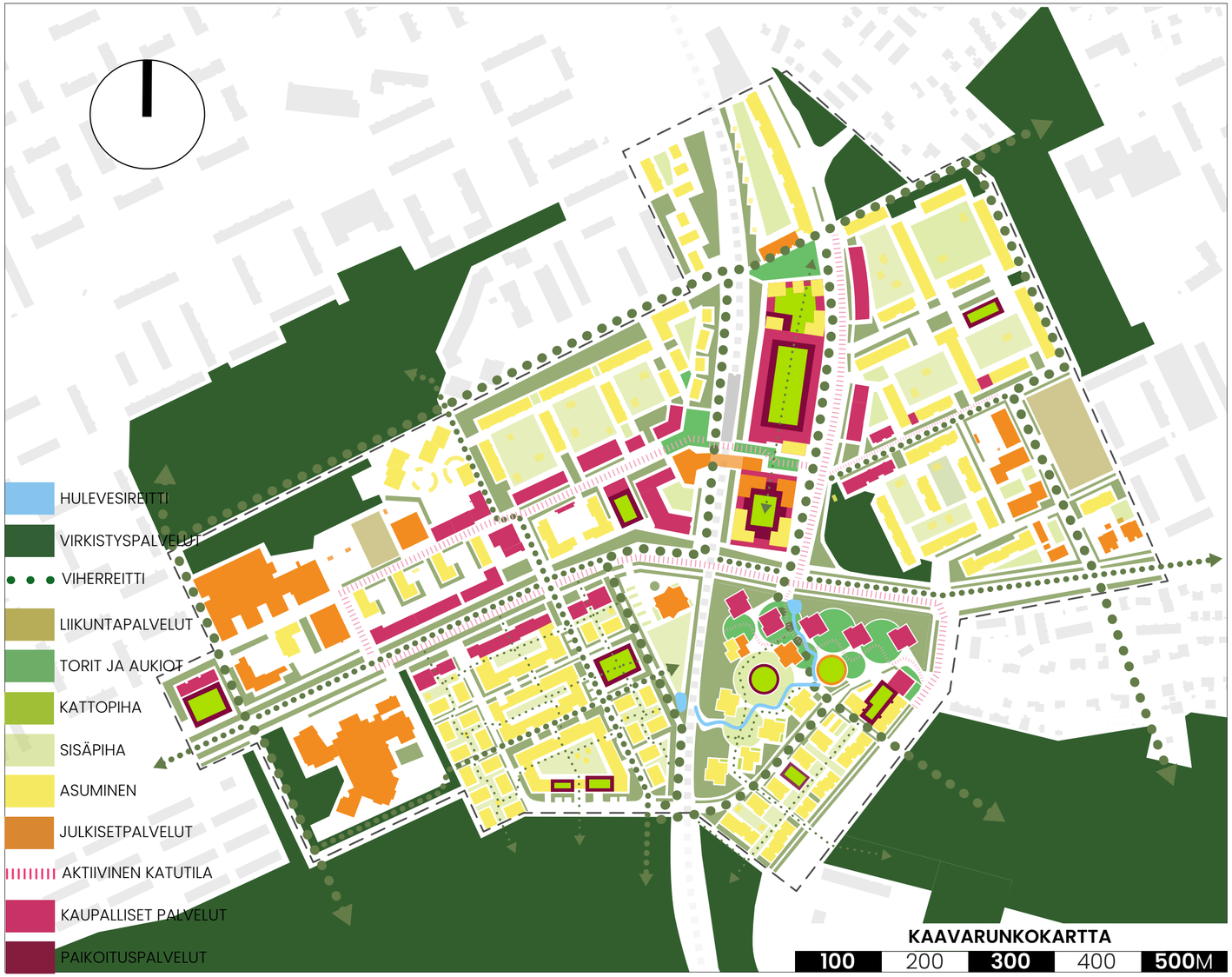


KALAN MUUTOSEHDOTUKSEN VAIKUTUKSET

SEKOITTUNUT JA MONIMUOTOINEN KAUPUNKIRAKENNE HÄVIÄÄ
Martinlaaksontien varrelta poistuvat kaupa- liike- ja toimitila sekä palvelut. Muutoksen myötä 5 000 km^2 liike- ja toimitilaa poistuu aluelta. Työpaikkamäärä vähenee arviolta 900:sta 550 paikkaan.

PALVELUIDEN MÄÄRÄÄ JA SAAVUTETTAVUUS HEIKKENEE
Martinlaakson palvelut siirtyvät toisaalle. Muutoksen myötä 4 000 km^2 palvelutilaa poistuu alueelta.

ASUKASMÄÄRÄ PIENENEE JA MUUTTOLIIKKEEN OHJAUS VAIKEUTUU
Martinlaaksontien varren kerrostalot toteuttavat merkittävän osan tarvittavasta asunto määrästä. Niiden muuttaminen kaupunkipientaloiksi laskee kaavarungon asuntojen määrän alle 50% tarvittavasta.



KALAN MUUTOSEHDOTUKSEN VAIKUTUKSET

KAUPUNGIN KUSTANNUKSET KASVAVAT JA TULOT VÄHENEVÄT

Koska Martinlaaksontie 26 tontin esirakennuskustannukset ovat merkittävät ei se solvellu myyntitontiksi. Martinlaaksontie 24 puolestaan on erinomainen myyntitontti. Palvelutontin sijoittaminen myyntikelvottomalle tontille on taloudellisesti kannattavampaa. Muutosehdotuksen infrakustannukset hulevesien siirrosta ovat merkittävä lisäkustannus.

VIRKISTYSALUEIDEN JA KAUPUNKIVIHREÄN MÄÄRÄ VÄHENEE

Kaupunkivihreän määrä vähenee avoimen julkisentilan menettämisen myötä. Ympäristön laatu heikkenee. (Viheralueiden kasvattaminen keskeinen kaavarugon tavoite +10%)

MARTINLAAKSON HOUKUTTELEVUUS VEHREÄNÄ KESKUSTANA VÄHENEE

12 **Asemakaava ja asemakaavan muutos 920600 sekä maanalainen asemakaava 920500ma sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 92 Ojanko / Pitkäsuontie 10 - Ehdotuksen hyväksymiskäsittely / 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-m². Pitkäsuontien katualuetta sekä Ojangon ja Länsisalmen välistä kaupunginosarajaa 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-m². 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 § 13

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.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

_____

Kaupunginhallitus 26.1.2026 § 18

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa 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) vahvistaa maksuluokka 4 ja todeta, että hakija Vantaan Energia Oy maksaa muutoskustannukset (60 000 €), lisättynä tonttijaon ja tonttijaon muutoksen laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 61 100 €

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus ja maanalainen asemakaava sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 11.2.-12.3.2026. Tänä aikana jätettiin yksi muistutus. Muistutuksessa vaaditaan, että asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus on

hylättävä, koska sekajätteen lajittelulaitokselle ja hiilidioksidin talteenottolaitokselle ei ole tarvetta. Jätevoimala ja sen uudet toiminnat heikentävät ympäristöä merkittävästi ja mm. aiheuttavat lähiympäristön ja Ojangon ulkoilualueen roskaantumista sekä lisäävät alueen ympäristömelua.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 26.1.2026 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 16 taholta ja saatiin 8 kpl.

Tehdyt tarkistukset
Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) sekä Lupa- ja valvontaviraston (LVV) lausuntojen takia on tehty tarkistuksia jätteiden ja kemikaalien käsittelyä sekä jätevoimalan ympäristömelun leviämistä koskeviin kaavamääräyksiin ja ympäristömeluselvitystä on päivitetty. Kemikaalien käsittely- ja varastointitoimintojen sijoittamisen edellyttäminen rakennuksiin voi lisätä onnettomuusriskejä. Kemikaaliturvallisuuslaki määrittelee myös monet jätteet kemikaaleiksi. Kaavamääräyksiä on tarkistettu siten, ettei jätteiden ja kemikaalien käsittelyä ja varastointia edellytetä sijoitettavaksi rakennuksien sisälle. Sen sijaan jätteiden ja kemikaalien varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään muilla keinoin.

Pitkäsuontien uuden katualueen ja Kehä III:n/Porvoonväylän nykyisten ajoratojen välinen kaistale, joka oli nähtävillä olleessa asemakaavaehdotuksessa osoitettu maantien alueeksi (LT), on rajattu pois asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksesta. Maantien alue on tarkoituksenmukaista osoittaa kaistaleen sijaan tulevaisuudessa laadittavassa asemakaavassa isona yhtenäisenä kokonaisuutena. Liikennealueen poisjättämisen ja kaupunginosarajan vähäisen siirron myötä asemakaava ei koske kaupunginosaa 90 Länsisalmi. Asemakaavan kokonaispinta-ala sekä liikennealueiden pinta-ala pienenevät nähtävillä olleeseen asemakaavaehdotukseen verrattuna hieman. Asemakaava-alueen pinta-ala on n. 17,56 ha. Korttelialuetta (ET) on yhteensä noin 16,29 ha ja katualueita yhteensä noin 1,28 ha. Maanalaista rautatiealuetta on yhteensä noin 0,99 ha. Korttelialueen rakennusoikeus on yhteensä 80 000 k-m^2, jolloin aluetehokkuus e = 0,46 ja korttelialueen tehokkuus e = 0,49.

Kaavaselostusta on täydennetty ympäristömeluselvityksen päivityksen, kaavaprosessin vaiheiden, osallistumisen ja vuorovaikutuksen, lähtökohtien, suunnittelutilanteen, kaavan rakenteen ja aluevarauksien, kaavan vaikutusten sekä asemakaavan seurantalomakkeen osalta.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Sopimus
Kaupunginhallitus 23.3.2026 § 17

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutukseen ja lausuntoihin ja tehdä 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 saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 5.5.2026 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 920600 ja maanalainen

asemakaava 920500ma sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 92 Ojanko / Pitkäsuontie 10.

Liitteet:
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 5.5.2026
- Asemakaavaselostus 5.5.2026
- Muistutukset ja vastineet 5.5.2026
- Lausunnot ja vastineet 5.5.2026

Asiaan liittyvä muu aineisto:
- 920600 melumallinnus 10.4.2026 (Kaavan nettisivuilla, linkki: https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/ojangon-pitkasuontielle-hiilidioksidin-talteenotto-ja-varastointi-hanke?did=1335980&fid=1415305&download=920600%20melumallinnus%2010.4.2026.pdf)
- Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki, YVA-ohjelman aineistot (Ymparisto.fi, linkki: https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/vantaan-energia-oyn-hiilidioksidin-talteenotto-vantaa-helsinki)

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö / 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 5.5.2026

Vantaan kaupunki

PITKÄSUONTIE 10

Kaupunginosa 92, OJANKO

Vanda stad

LÅNGMOSSEVÄGEN 10

Stadsdel 92, GJUTAN

Asemakaava
Katualuetta.

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 92201 ja katualuetta.

Maanalainen asemakaava
Maanalainen rautatiealue.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 92201.

1:2000

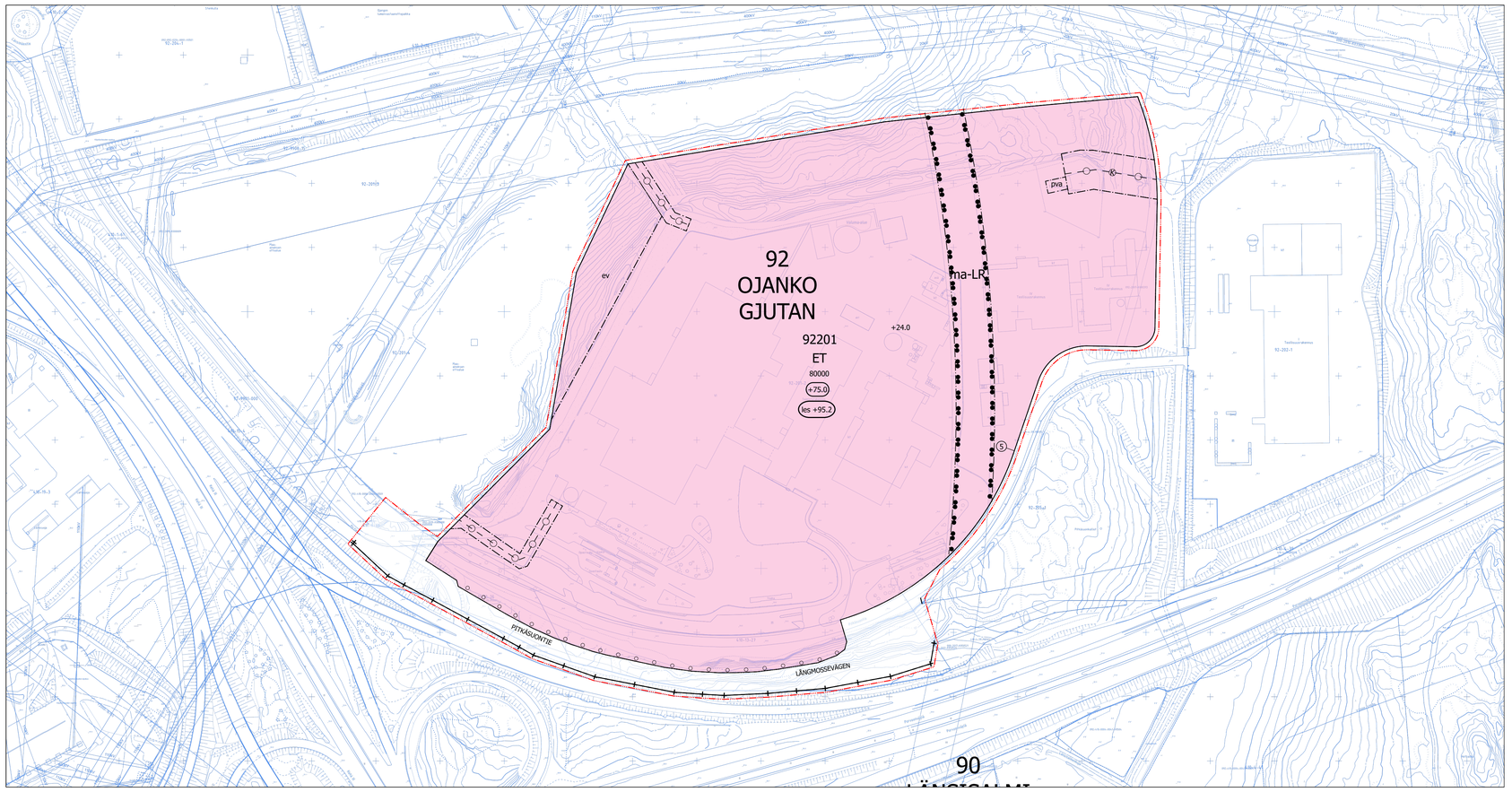
Detaljplanen
Gatuområde.

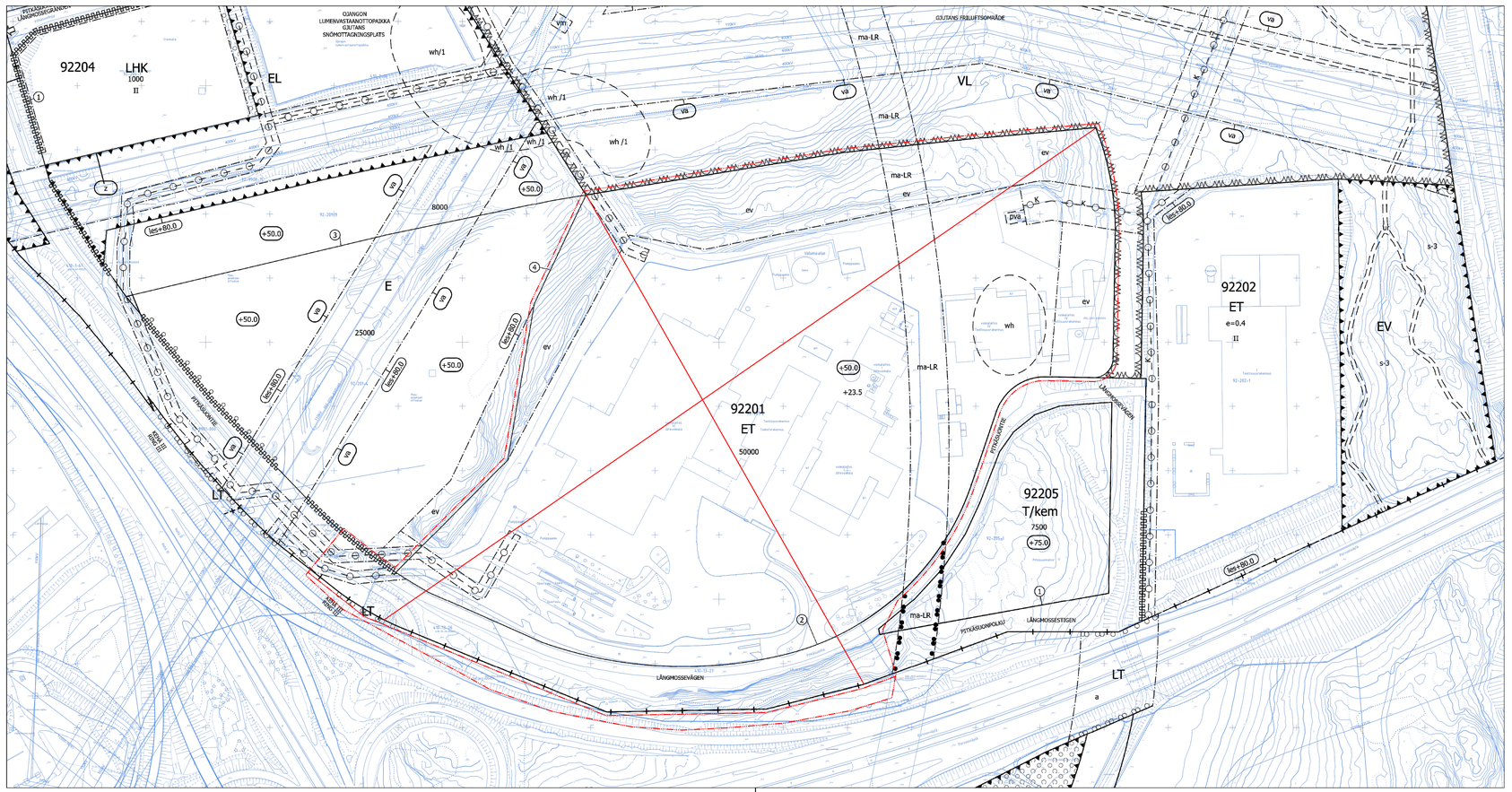
Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 92201 och gatuområde.

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 varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään.

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 lähialueen ympäristöluvanvaraiset toiminnat huomioiden ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla 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 placeringama för fordonsanslutningama ska fattas i samarbete med Vanda stads kommunalteknikcentral.

Lagring och behandling av avfall och kemikalier ska utföras på ett sätt, som förhindrar utsläpp i miljön.

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 häller hög klass. Särskilt vyerna från Längmossevägen 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 tilluftsintag 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 cykeltrafikederna.

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.

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 ramläsning.

Miljöbuller

Bullernivån som orsakas av verksamhet i kvartersområdet, med hänsyn till verksamheter som kräver miljötillstånd i omgivningen, 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 de områden som används för rekreation i Gjutans friluftsområde 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.

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.**
+24.0	**Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.**	**Ungefärlig markhöjd.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
pva	**Ohjeellinen paineenvähennysaseman rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för tryckminskningsstation.**

———	**Katu.**	**Gata.**
ev	**Suojaviheralueeksi varattu alueen osa.** Alueella ei saa tehdä täyttöjä tai maan kaivu- tai kallion louhintatöitä. Aueen kasvillisuutta on kehitettävä siten, että sen suojavaikutus säilyy.	**Del av område som reserveras som skyddsgrönområde.** Del av område som reserveras som skyddsgrönområde där det inte får utföras fyllnings-, grävnings- eller spängningsarbeten. Växtlighéten i området skall utvecklas så att dess skyddsverkan består.
○ ○ ○ ○	**Säilytettävä/istutettava puurivi**	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
ma-LR	**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

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, 21.4.2026 16.06

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

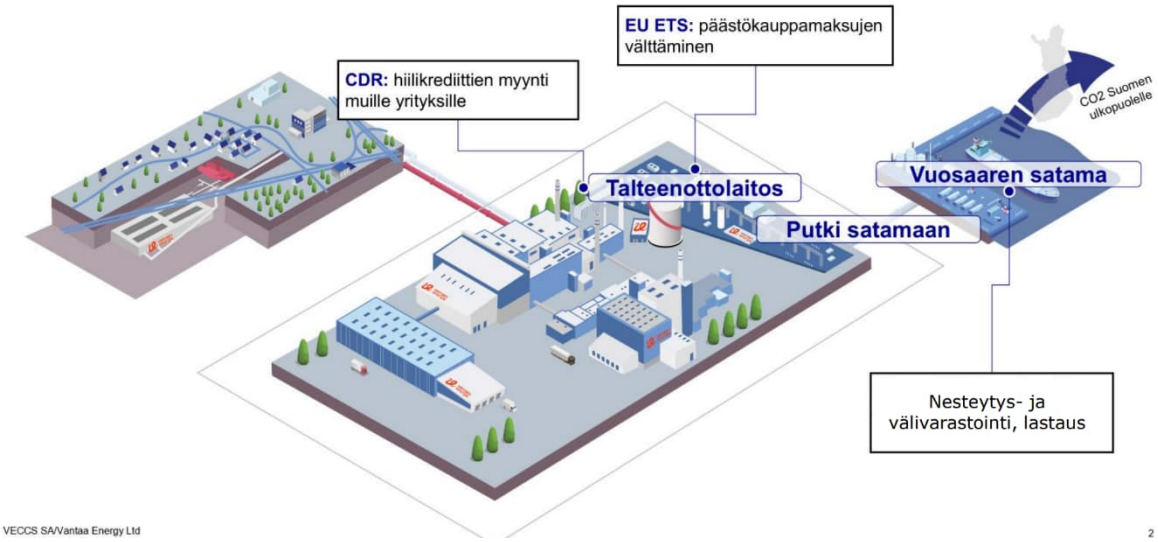
Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

920600 ja 920500ma
PITKÄSUONTIE 10

OJANKO



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan selostus, joka koskee 5.5.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 920600 sekä maanalaista asemakaavakarttaa 920500ma. Kaavoitus on tullut vireille 22.2.2024.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava: Katualuetta kaupunginosassa 92 Ojanko

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 sekä Ojangon ja Länsisalmen kaupunginosien välisen rajan uuden 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.
- Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026
- Kaupunginhallitus 26.1.2026
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 11.2.-12.3.2026. Lausuntoja pyydettiin 16 kpl ja niitä saatiin 8 kpl. Muistutuksia saatiin 1 kpl.
- Asemakaavan/-muutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista....5
2.2 Suunnittelutilanne....29
3. Asemakaavan Suunnittelun vaiheet....37
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo....37
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 37
3.3. Asemakaavan tavoitteet....45
3.4 Asemakaavaratkaisun PERUSTELUT 47
4. Asemakaavan kuvaus....48
4.1 Kaavan rakenne 48
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 49
4.3 Aluevaraukset....50
4.4 Kaavan vaikutukset....52
4.5 Ympäristön häiriötekijät....73
4.6 NIMISTÖ....73
5. Asemakaavan toteutus 73
6. Kaavatyöhön osallistuneet 74
7. Asemakaavan seurantalomake....75
8. Asemakaavakartta ja –määräykset....77

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, Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä); Aineistot internetissä: Ymparisto.fi / Osallistu ja vaikuta / Ympäristövaikutusten arviointi / Vantaan Energia Oy:n hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki
- Vantaan Energia Oy, Sekajätteen lajittelulaitos sekä hiilidioksidin talteenottolaitos, melumallinnus asemakaavaa varten (AFRY Finland Oy 10.4.2026)

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.

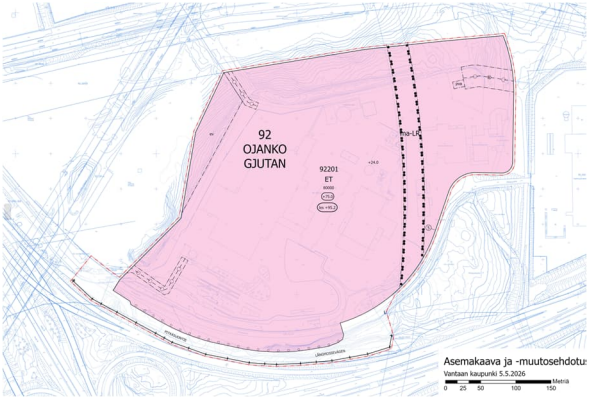
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET) laajennetaan Pitkäsuontien katualueelle ja rakennusoikeuden määrää lisätään 30 000 k-m^2. Osa Pitkäsuontiestä, ja sen alla oleva kunnallistekniikka, siirretään Porvoonväylän pohjoisreunaan asemakaavoittavalle katualueelle. Ojangon ja Länsisalmen kaupunginosien välinen raja muuttuu hieman. 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 toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään ja 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 1.3.2025 myöntänyt hiilidioksidin talteenottolaitoksen alueelle luonnonsuojelulain 83 §:n mukaisen luvan poiketa rauhoitetun lahokaviosammalen hävittämiskiellosta (UUDELY/134/2025). Jätevoimalan laitosten toiminta edellyttää myös ympäristölupia.

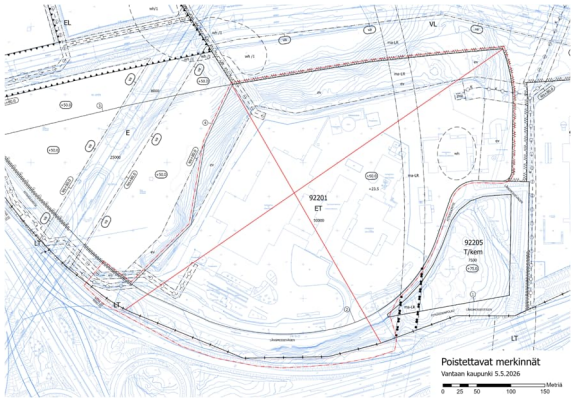
Asemakaava-alueen pinta-ala on n. 17,56 ha. Korttelialuetta (ET) on yhteensä noin 16,29 ha ja katualueita yhteensä noin 1,28 ha. Maanalaista rautatiealuetta on yhteensä noin 0,99 ha. Korttelialueen rakennusoikeus on yhteensä 80 000 k-m^2, jolloin aluetehokkuus e = 0,46 ja korttelialueen tehokkuus e = 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

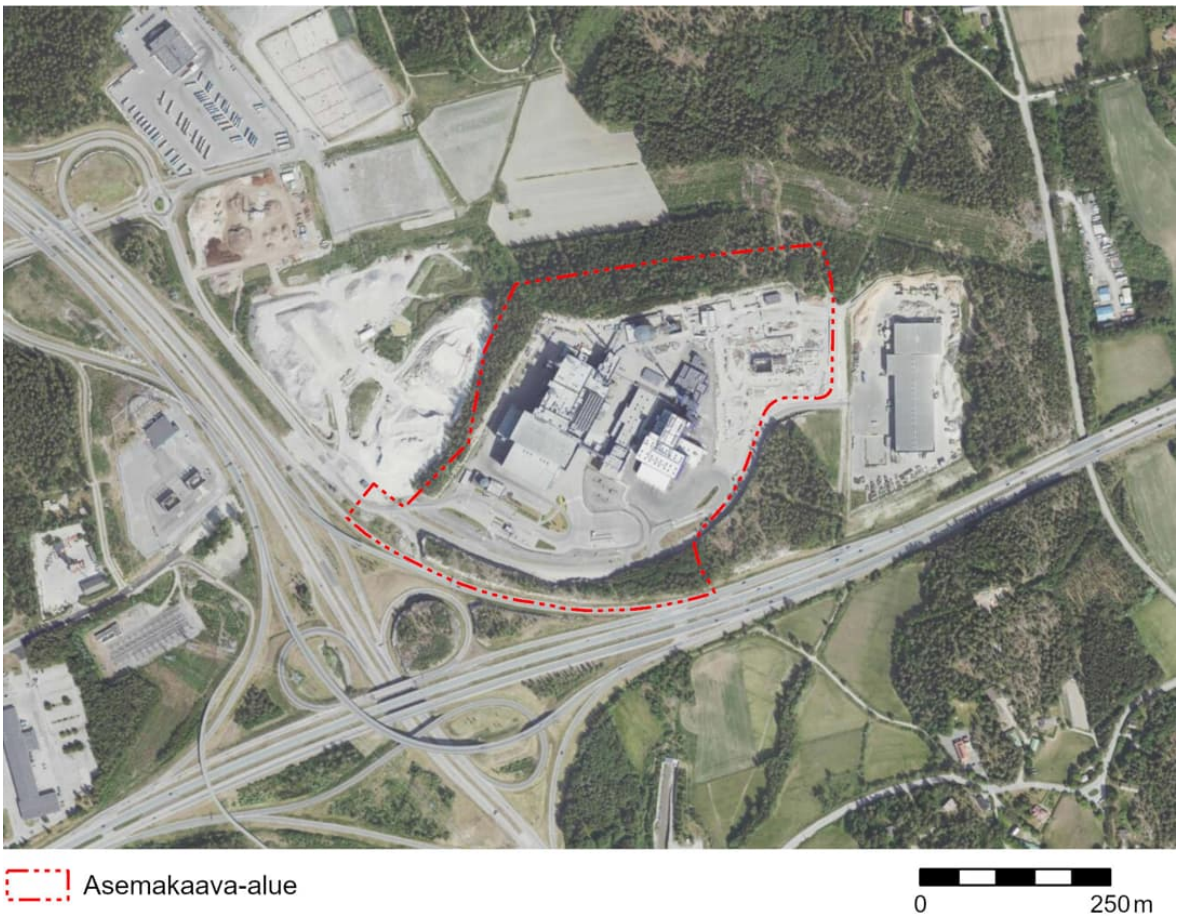
Asemakaava-alue on osa Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän pohjoispuoleista Ojangon yhdyskuntateknisten toimintojen aluetta, jonka muodostavat Vantaan Energian jätevoimala, Ojangon linja-autovarikko, Ojangon lumenvastaanottopaikka, Rudus Oy:n maa-ainesten käsittelyalue, Remeo Oy:n jätteenkäsittelylaitos 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

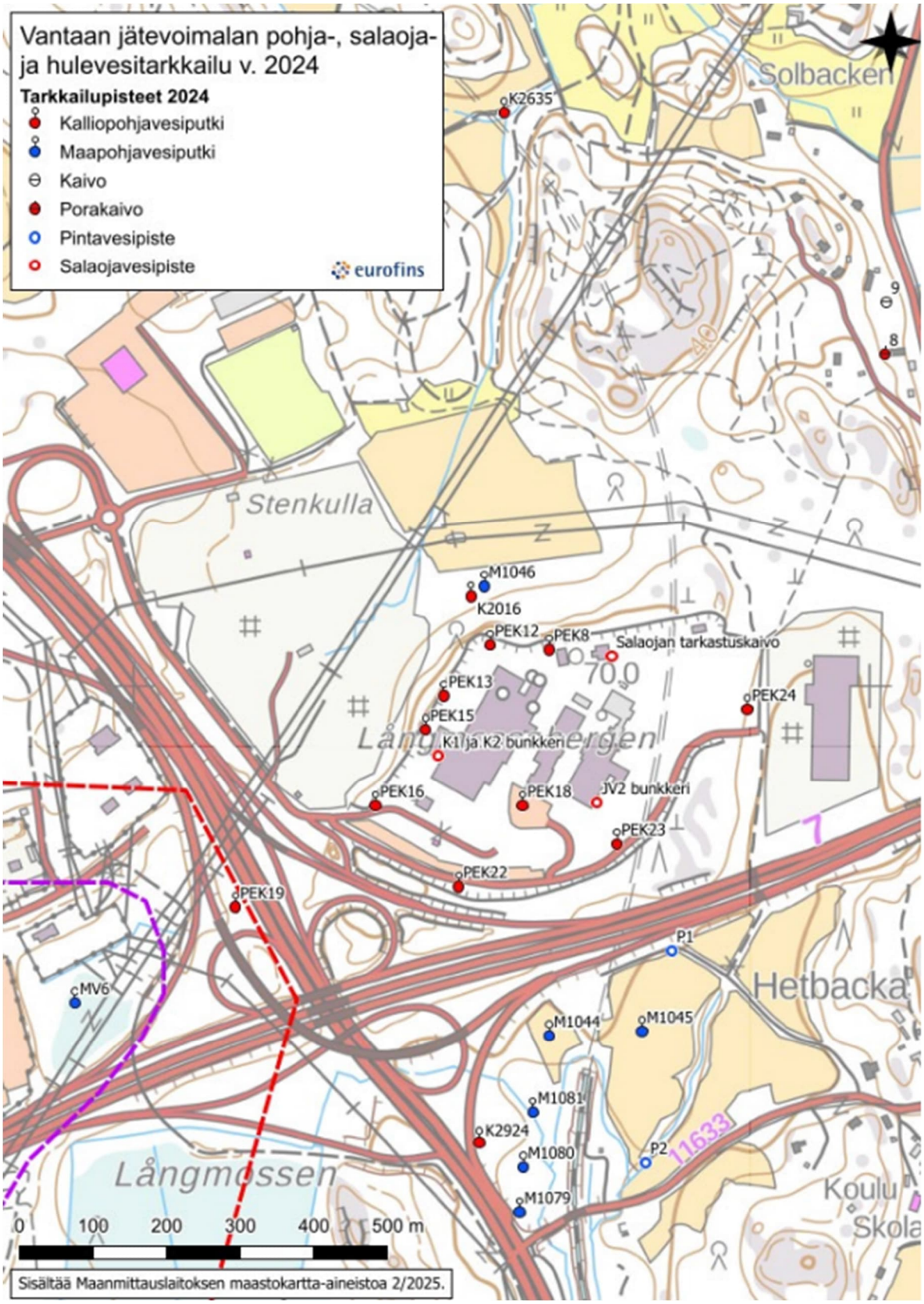
Esitetyt tiedot perustuvat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

Asemakaava-alue on Ojangonojan ja Westerkullanojan valuma-alueiden rajalla. Valuma-alueiden vedet laskevat Helsingin edustalla mereen Itäsalmen Kapellvikeniin, joka on Östersundomin lintuvedet -Natura 2000 -aluetta.

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.

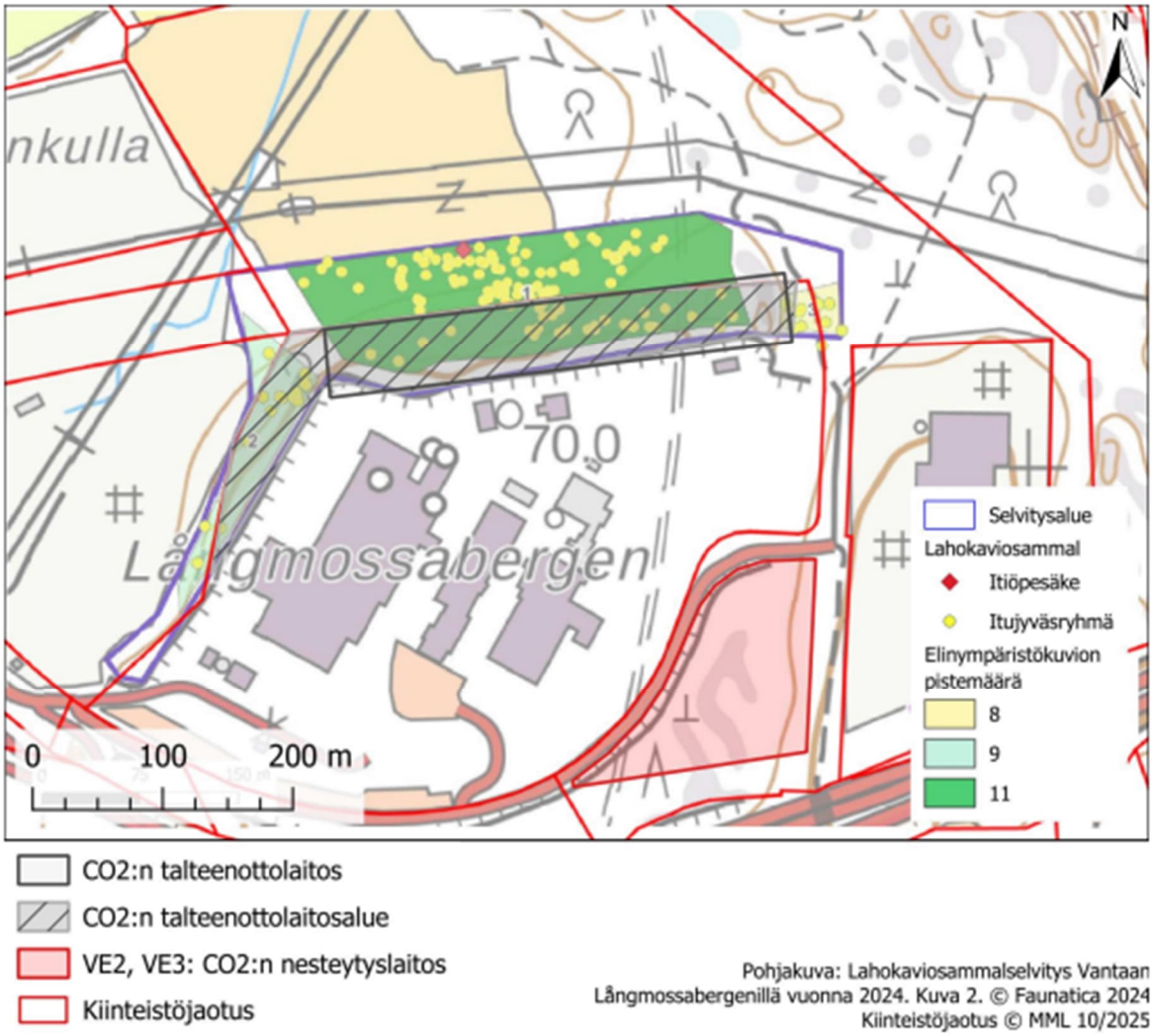
Asemakaava-alueen itäosan alapuolella kulkee Vuosaaren satamaradan rautatietunneli, mikä tulee huomioida alueen louhintatöiden ja rakentamisen suunnittelussa. Rakennegeologisten selvitysten perusteella kaavamuutosalueen tunneliosuudella kallioperän pääkivilajeina ovat kiillegneissi, pegmatiitti (karkearakeinen 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)*.

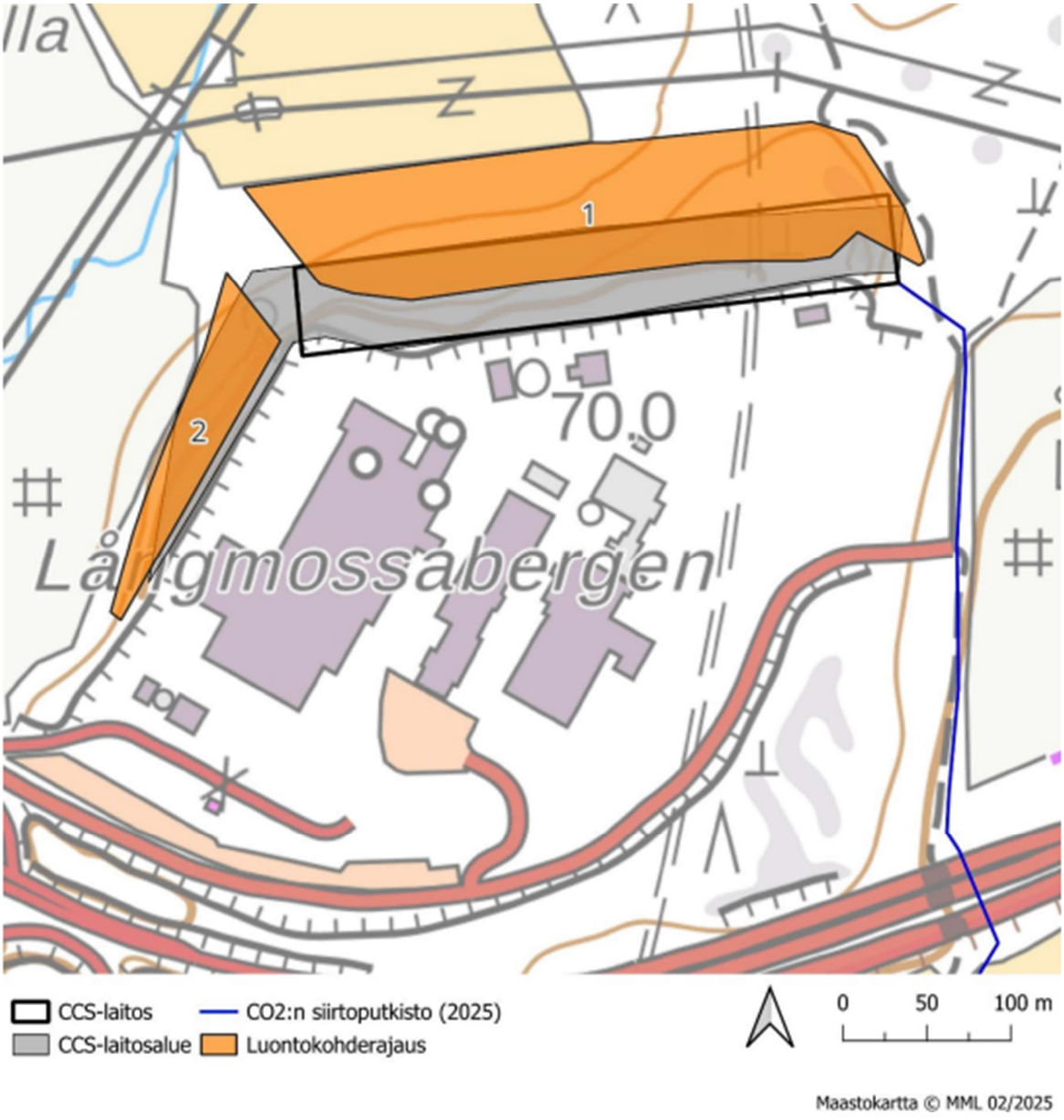


Jätevoimalan ja sen pohjois- ja länsipuolen metsäalueilla vuonna 2024 havaitut lahokaviosammalen itujyväsryhmät ja itiöpesäkkeet sekä elinympäristökuviot (1–3) pistemäärineen. Pistemäärä 11 on keskimääräistä parempi.

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.

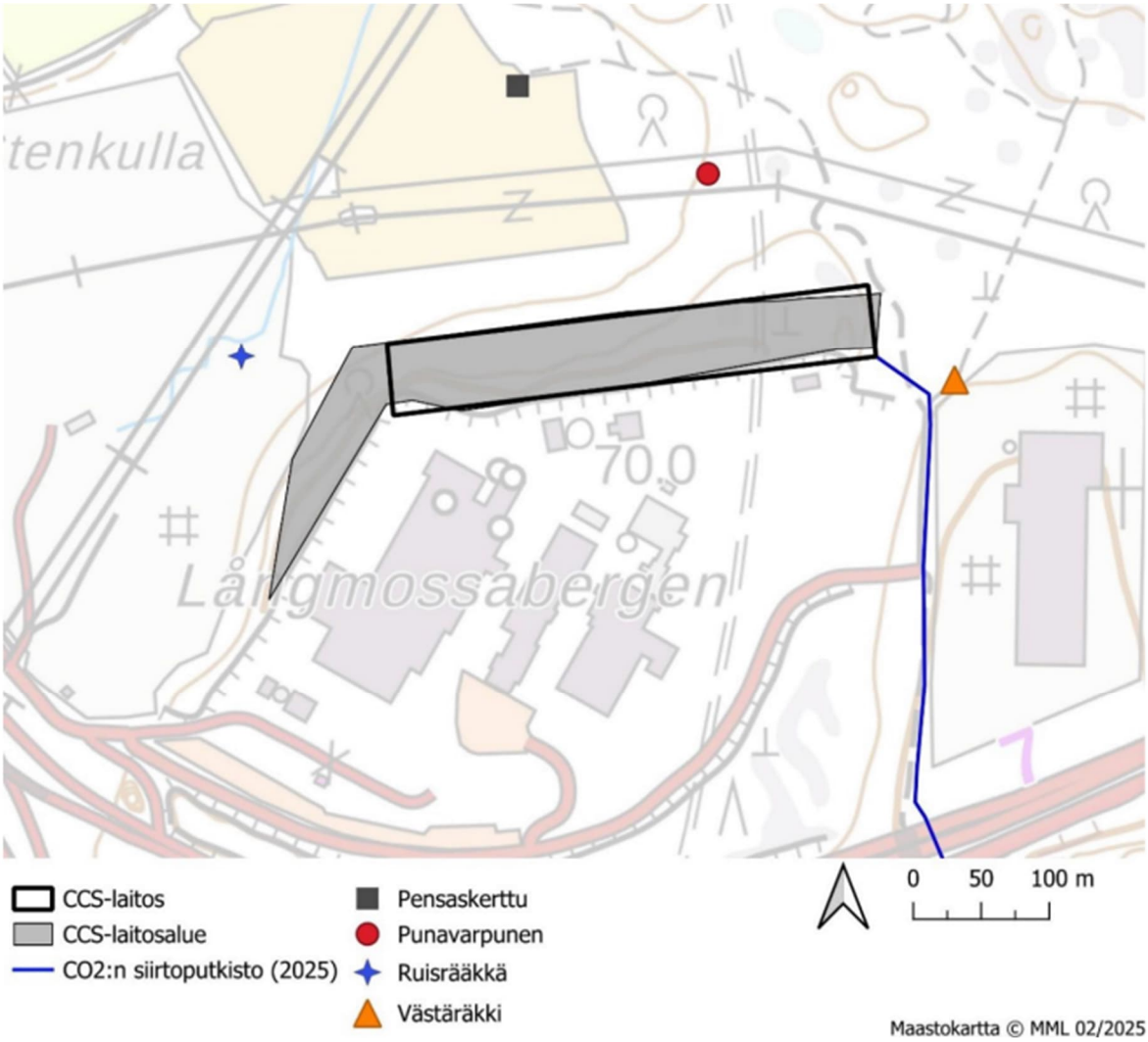
Pohjoisrinteen metsä on varttunutta tai vanhaa tuoreen kankaan havupuuvaltaista sekametsää, jossa on kymmeniä järeitä ylispuumäntyjä sekä runsaasti lahopuuta eri lahoasteiden järeinä maapuina että pystyyn kuolleina kuusina. Alueella on myös pieniä kalliopaljastumia. Pohjoisrinteen alaosassa, joka on 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)

Jätevoimalan ET-korttelialueelle 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).

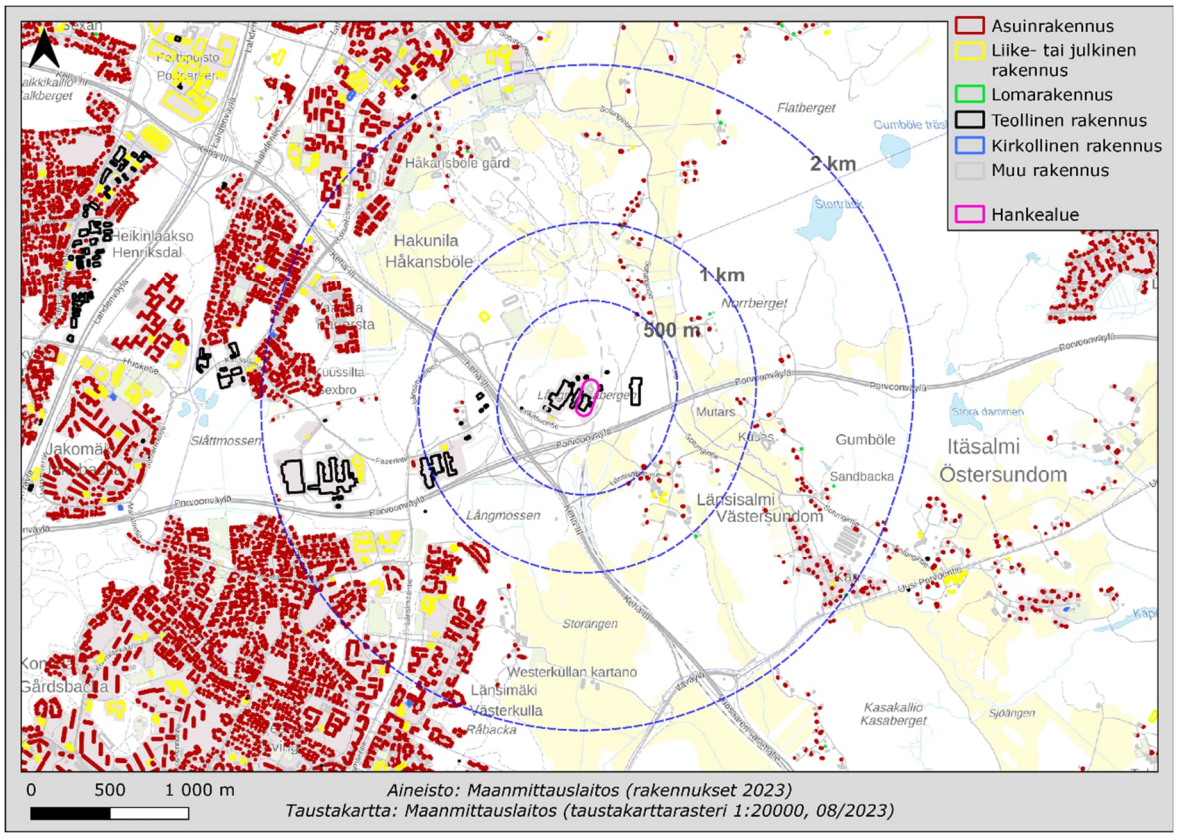
Jätevoimalan ET-korttelialueelle suunnitellun hiilidioksidin talteenottolaitoksen (CCS-laitos) alueen metsä on suurelta osin liian tiheää lepakoiden saalistusalueeksi. Alueen reunat ja avoimemmat osat ovat mahdollisia saalistelualueita pohjanlepakolle, joka on lajeista joustavin elinympäristönsä suhteen 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. Vuosina 2014–2024 Väestön määrä on ollut keskimäärin noin 72 asukasta. Ojangon väestön määrän ennustetaan vuosina 2024–2034 vähenevän. *(Vantaan kaupunki, Strategia ja tutkimus)*

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

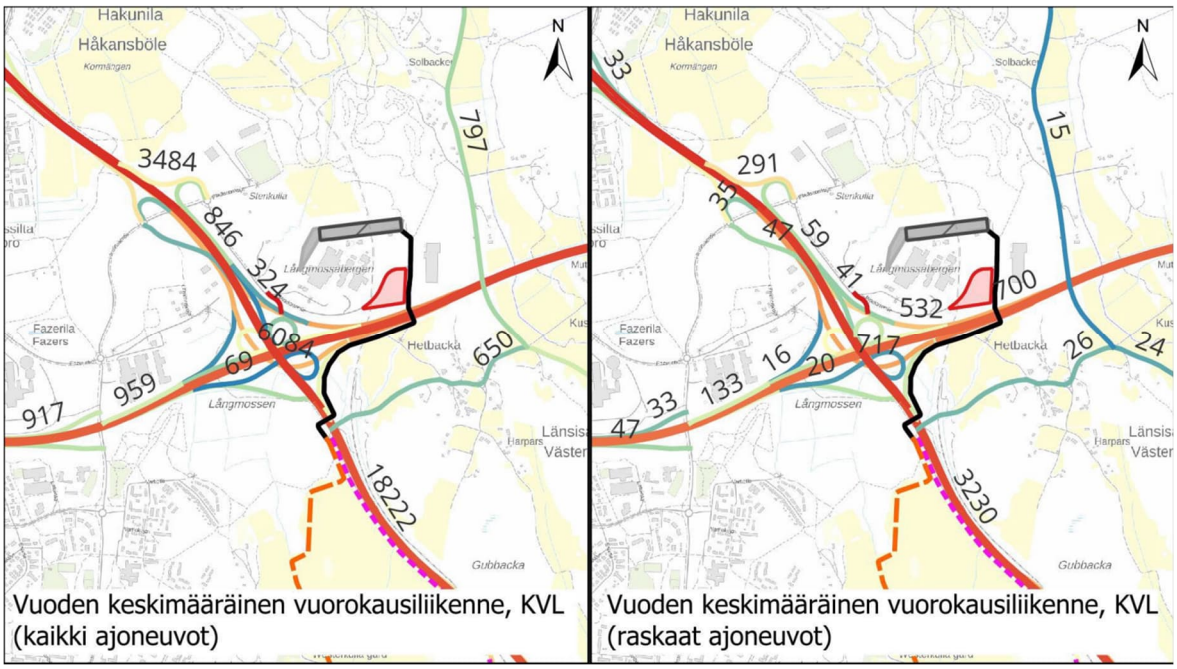
Liikenne

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

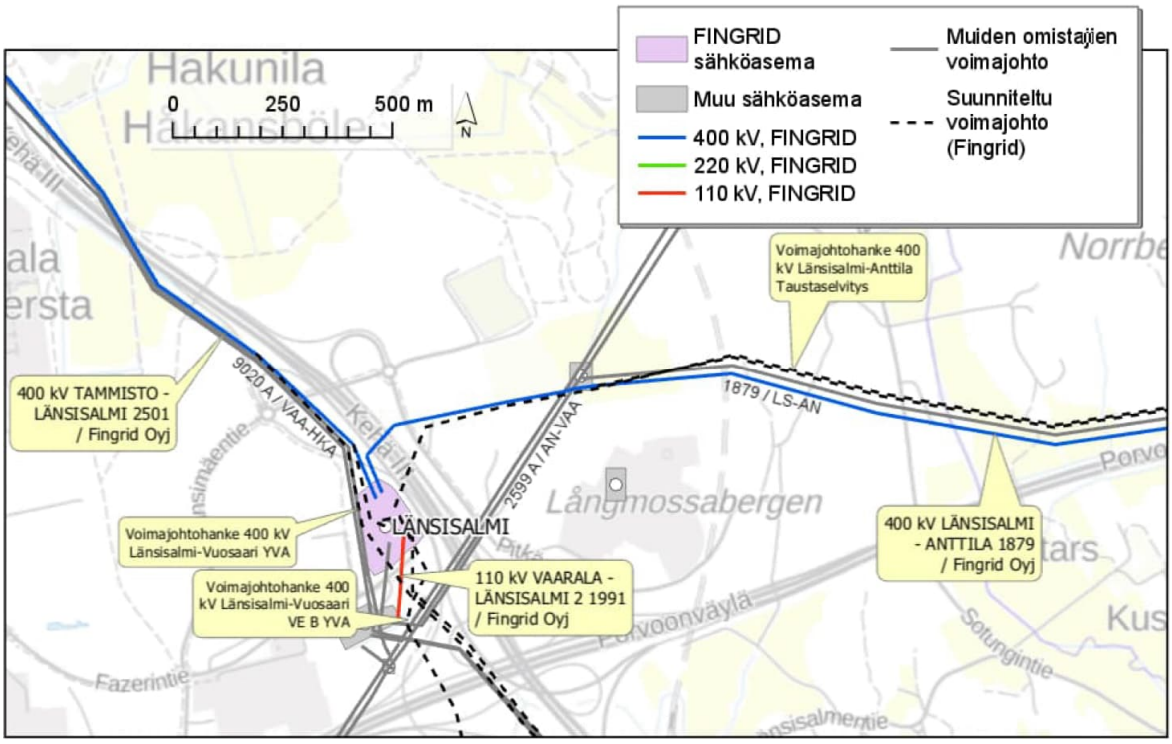
Asemakaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee kaukolämpöputkia. Ne suuntautuvat jätevoimalarakennuksista korttelialueen luoteiskulmasta asemakaava-alueen ulkopuolelle.

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

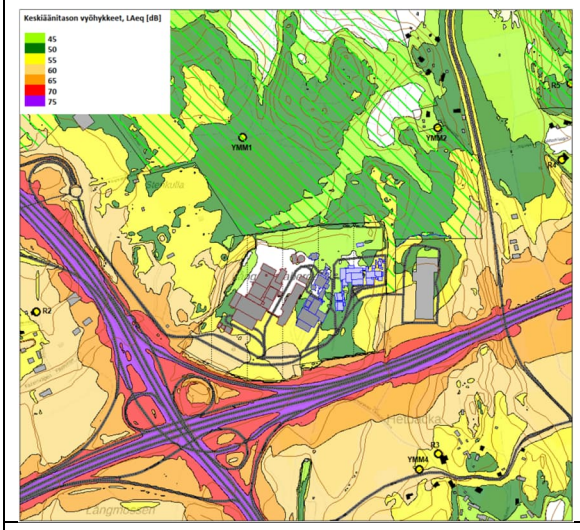
Ympäristöhäiriöt

Esitetyt tiedot perustuvat Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan hiilidioksidin talteenottohankkeen YVA-menettelyn aineistoihin.

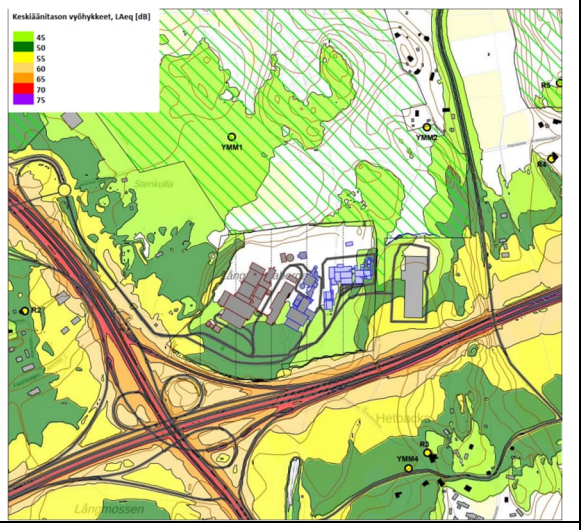
Melu

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)



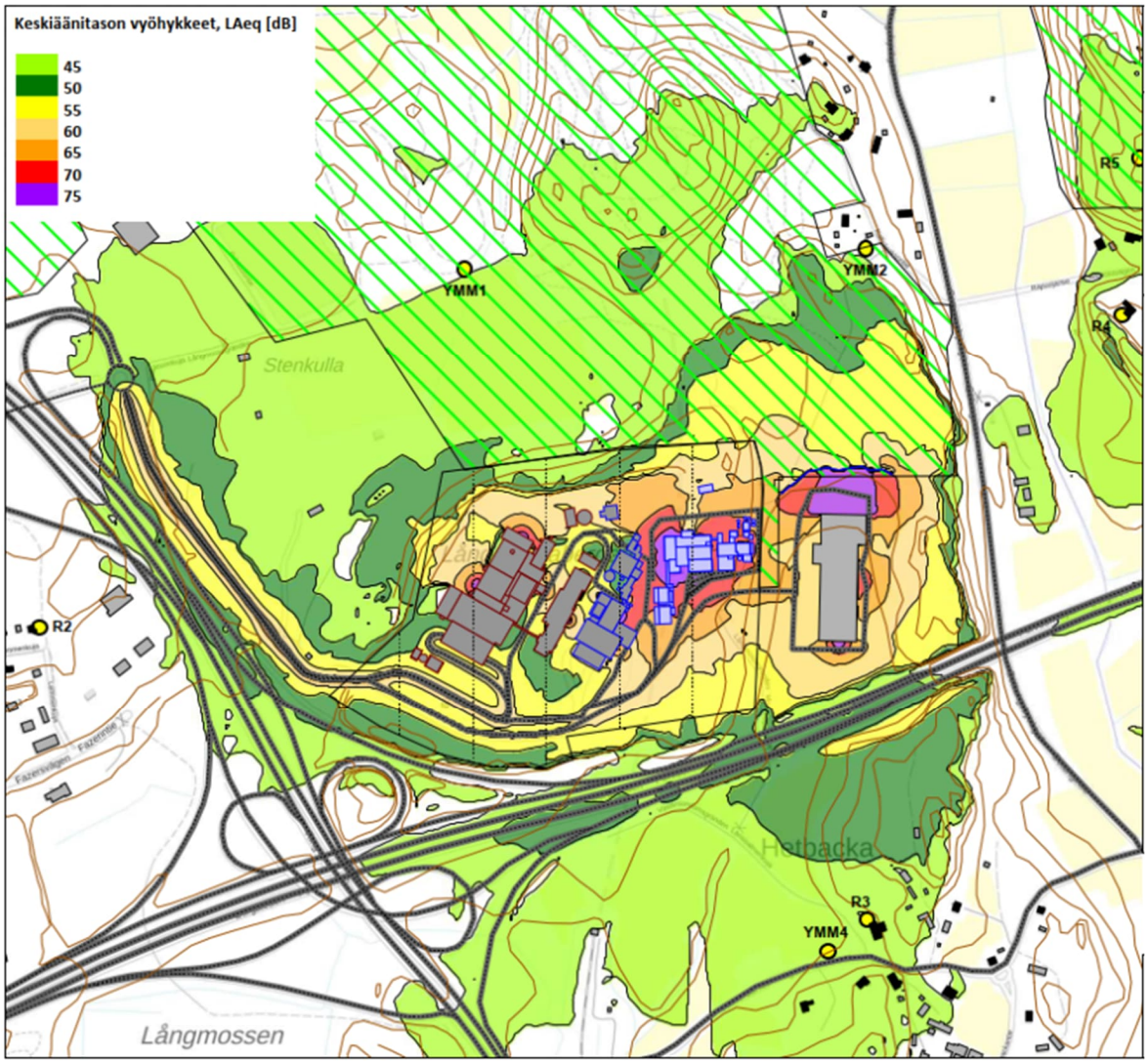
Nykytilan mallinnettu tieliikennemelun keskiäänitaso LAeq, yöllä klo 22–7 (AFRY Finland Oy)

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.

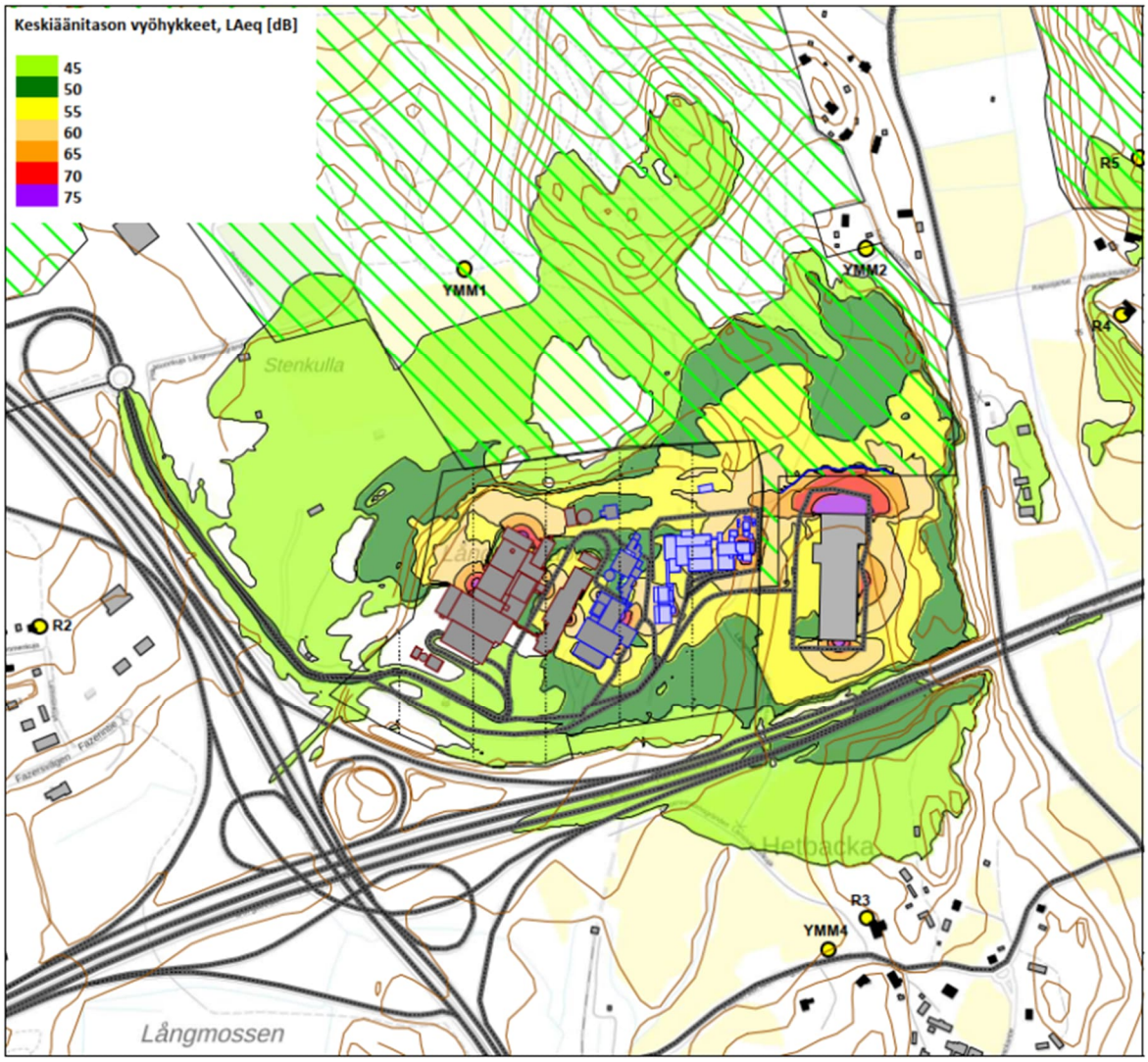
Vantaan Energian viimeisimmän ympäristöluvan mukainen melutasojen vaatimustaso on kuvattu Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksessä 182/2025 ESAVI/32124/2024 seuraavasti: ”Vaarallisen jätteen polttolaitoksen toiminnasta aiheutuva melu yhdessä alueen muiden ympäristöluvanvaraisten toimintojen aiheuttaman 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.

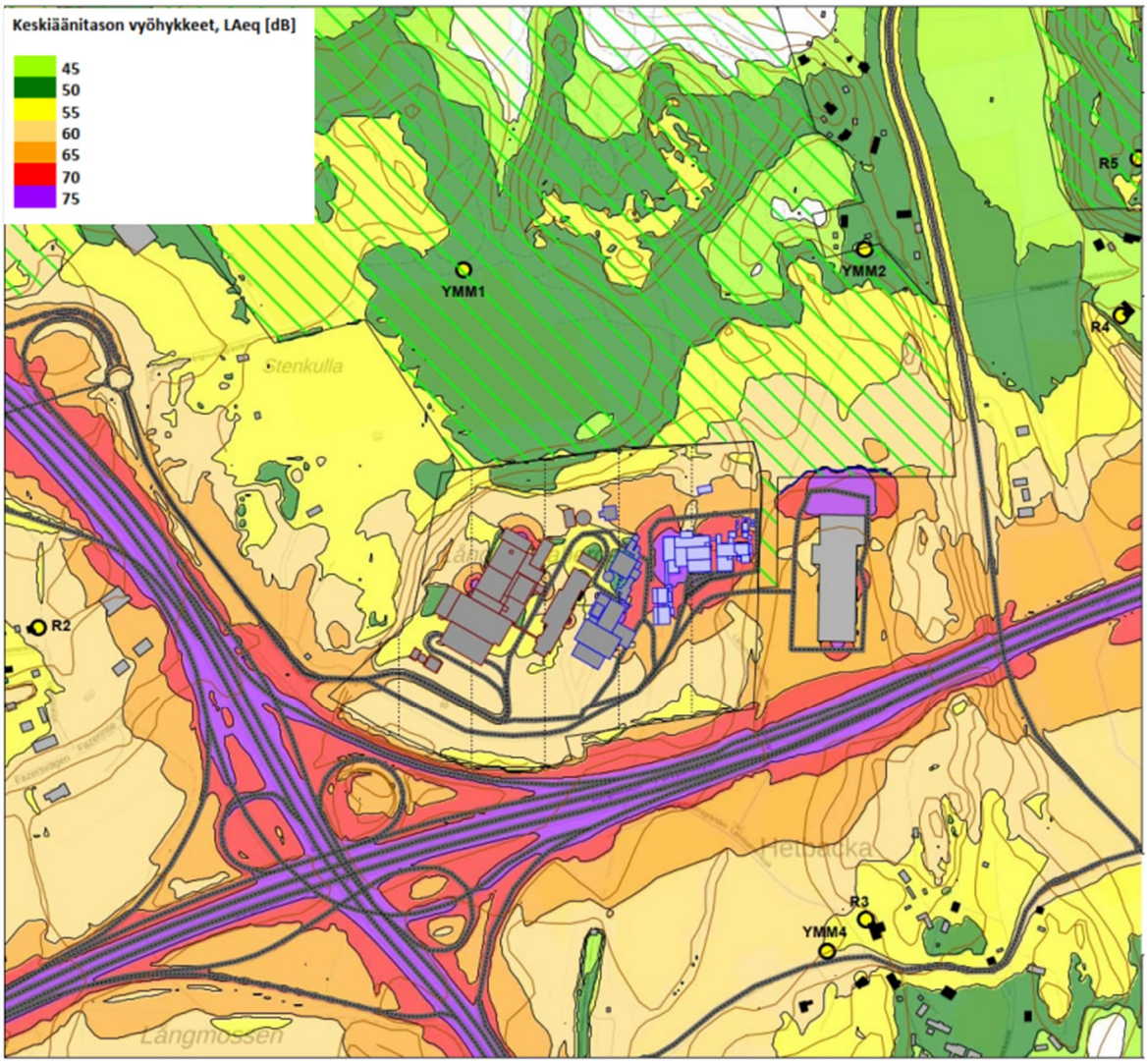
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalasta on tehty melumallinnus vuonna 2025 hiilidioksidin talteenottolaitoksen meluvaikutusten arvioimiseksi. Meluselvityksen yhteydessä mitattiin mm. Ojangon alueella ympäristömelua päivällä ja yöllä (AFRY Finland Oy, raportti 101033525–001). Päiväajan mittauksissa havaittiin Ruduksen suunnalta varsin voimakasta telaketjutraktorin toiminnan aikaista melua, mutta murskausmelu ei erottunut mittausajan muiden melulähteiden vuoksi. Laskentatulosten perusteella vaarallisen jätteen polttolaitoksen sekä nykyisten 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).



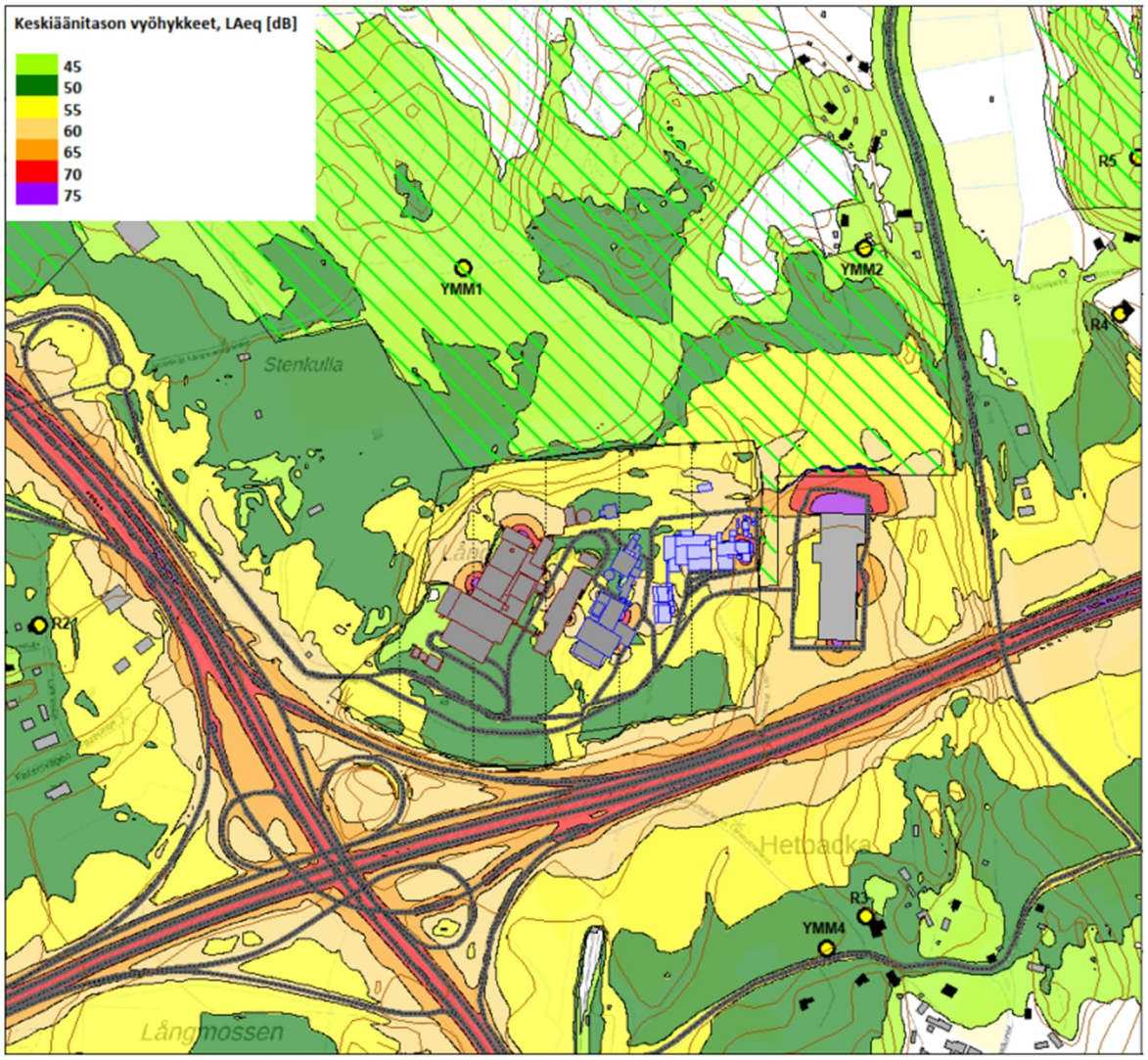
Vantaan Energia Oy:n sekä Remeo Oy:n laitosten nykyisen toiminnan melun keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 ilman tieliikennettä (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n sekä Remeo Oy:n laitosten nykyisen toiminnan melun keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 ilman tieliikennettä (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)

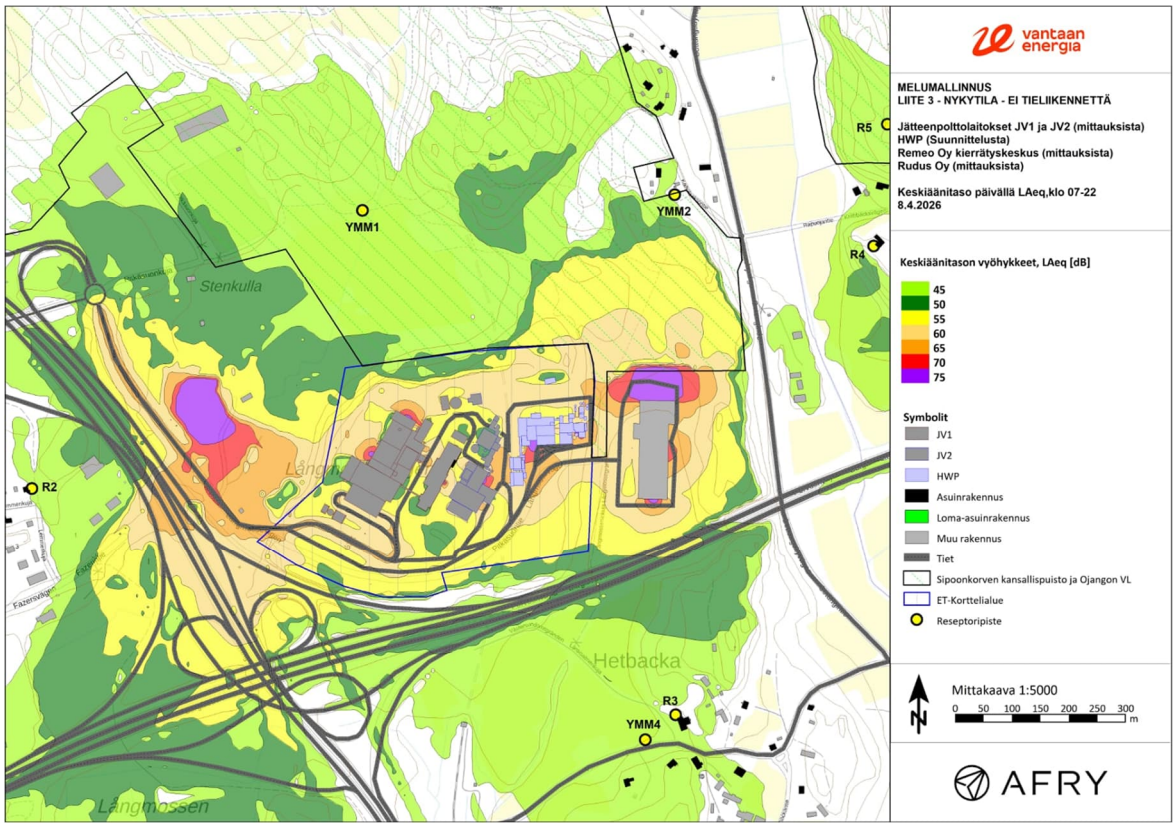


Vantaan Energia Oy:n sekä Remeo Oy:n laitosten toiminnan ja tieliikenteen melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 (AFRY Finland Oy)

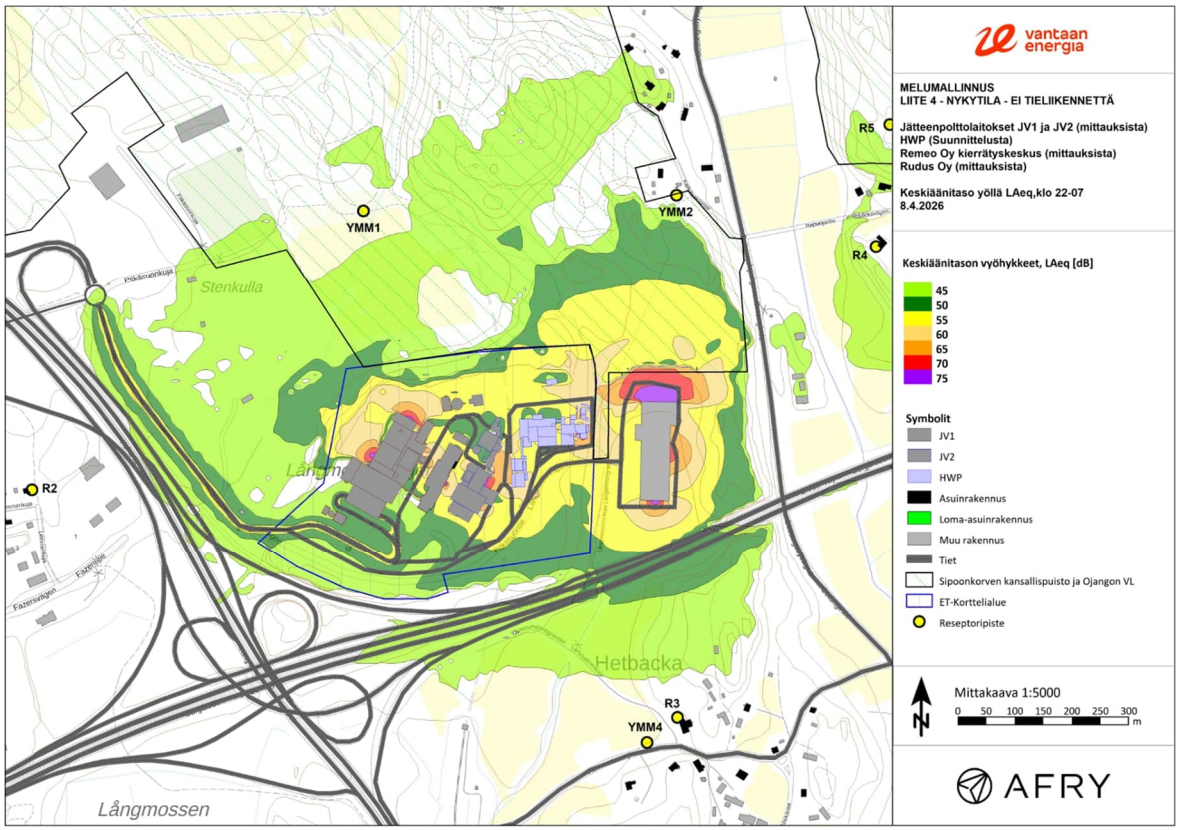
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan länsipuolella sijaistevan Ruduksen toiminnot on viimeksi mitattu vuonna 2021 (Promethor Oy, raportti PR3825-Y07) äänilähdemittauksena sekä ympäristömelun tarkkailumittauksena. Näiden tarkkailumittausten perusteella Ruduksen toiminnasta ei aiheutunut meluvaikutuksia altistuvissa mitatuissa kohteissa.

Tämän asemakaavan laadinnan yhteydessä AFRY Finland Oy on laatinut melumallinnuksen, jota on lausuntojen takia tarkistettu 10.4.2026. Nykytilanteen ympäristömelun mallinnus sisältää Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos), Remeo Oy:n kierrätyskeskuksen ja Rudus Oy:n murskausaseman toiminnoista aiheutuvan laskennallisen melun leviämisen alueen ympäristöön ilman tieliikennemelua sekä tieliikennemelun (VT7, Kehä 3, paikallistiet/kadut) kanssa.

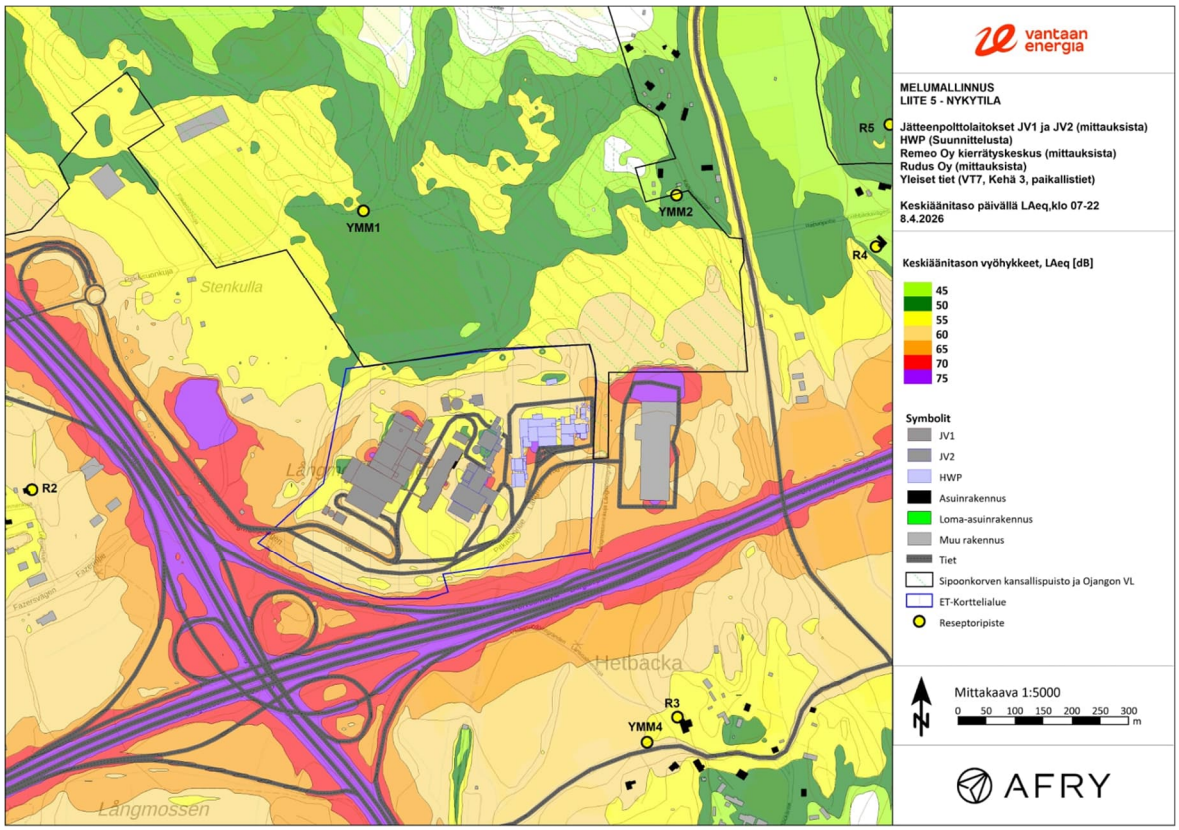
Mallinnusten perusteella Ruduksen murskausaseman meluvaikutus vaikuttaa eniten Kehä 3:n länsipuolelle, mutta vain noin +1 dB muualle ilman tieliikenteen vaikutusta. Kun alueen yleinen tieliikennemelu huomioidaan mallissa, on melun lisäysvaikutus tarkastelupisteissä noin +0,0…+0,1 dB.



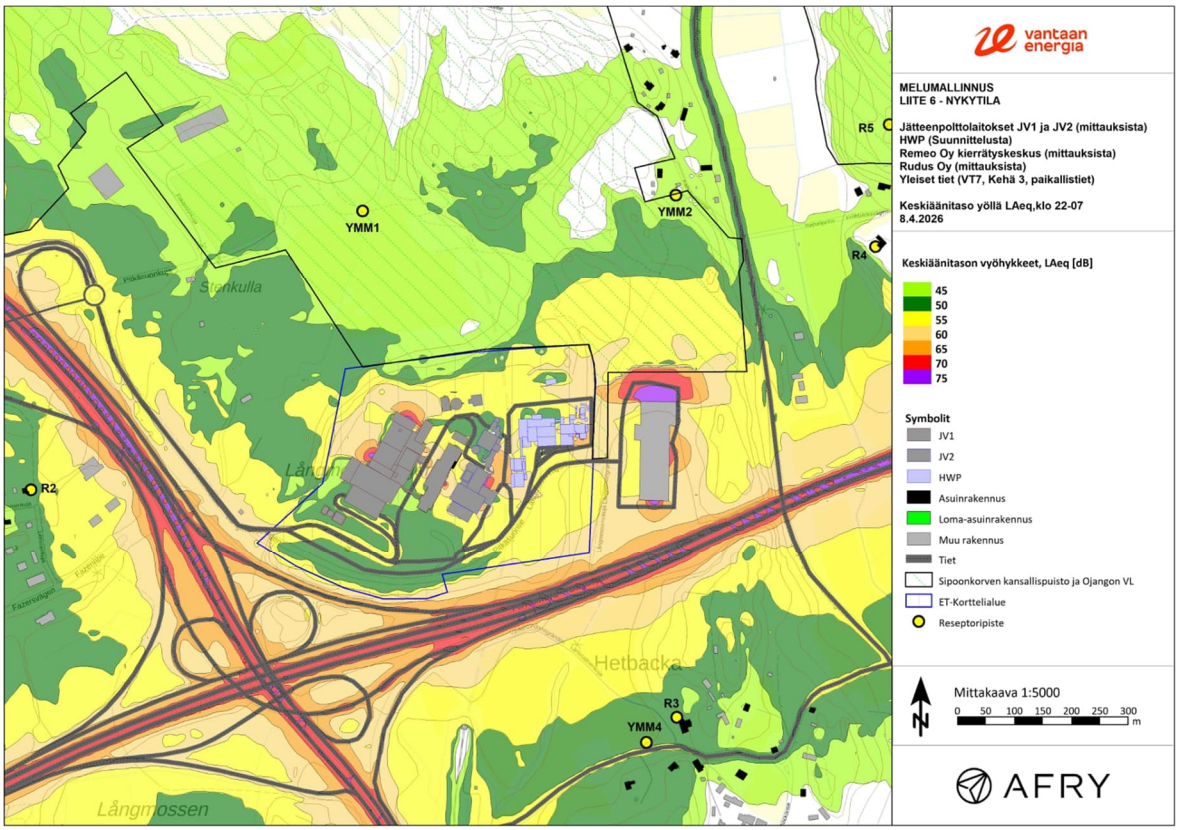
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos), Remeo Oy:n kierrätyskeskuksen ja Rudus Oy:n murskausaseman melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 ilman tieliikennettä (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos), Remeo Oy:n kierrätyskeskuksen ja Rudus Oy:n murskausaseman melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 ilman tieliikennettä (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos), Remeo Oy:n kierrätyskeskuksen ja Rudus Oy:n murskausaseman melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 tieliikenteen kanssa (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos), Remeo Oy:n kierrätyskeskuksen ja Rudus Oy:n murskausaseman melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 tieliikenteen kanssa (AFRY Finland Oy)

Alueen tieliikennemelu on merkittävä tekijä keskiäänitasolla. Melumittausten ja melumallinnuksen perusteella Ruduksen, Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan ja Remeon ympäristömelun yhteisvaikutus nykytilassa ei ylitä ympäristöluvan raja-arvoja.

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

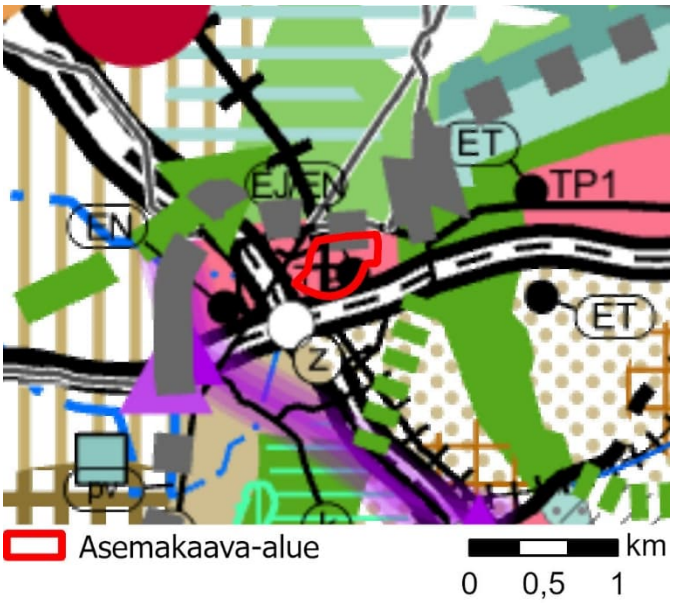
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

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.

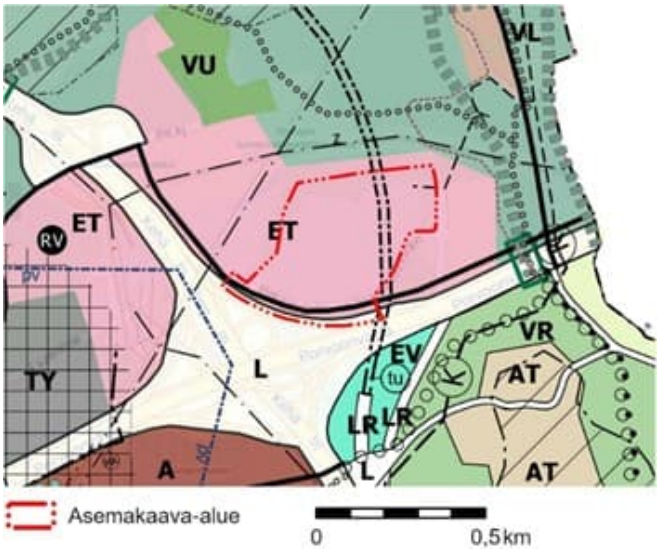
Maakuntakaava



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.

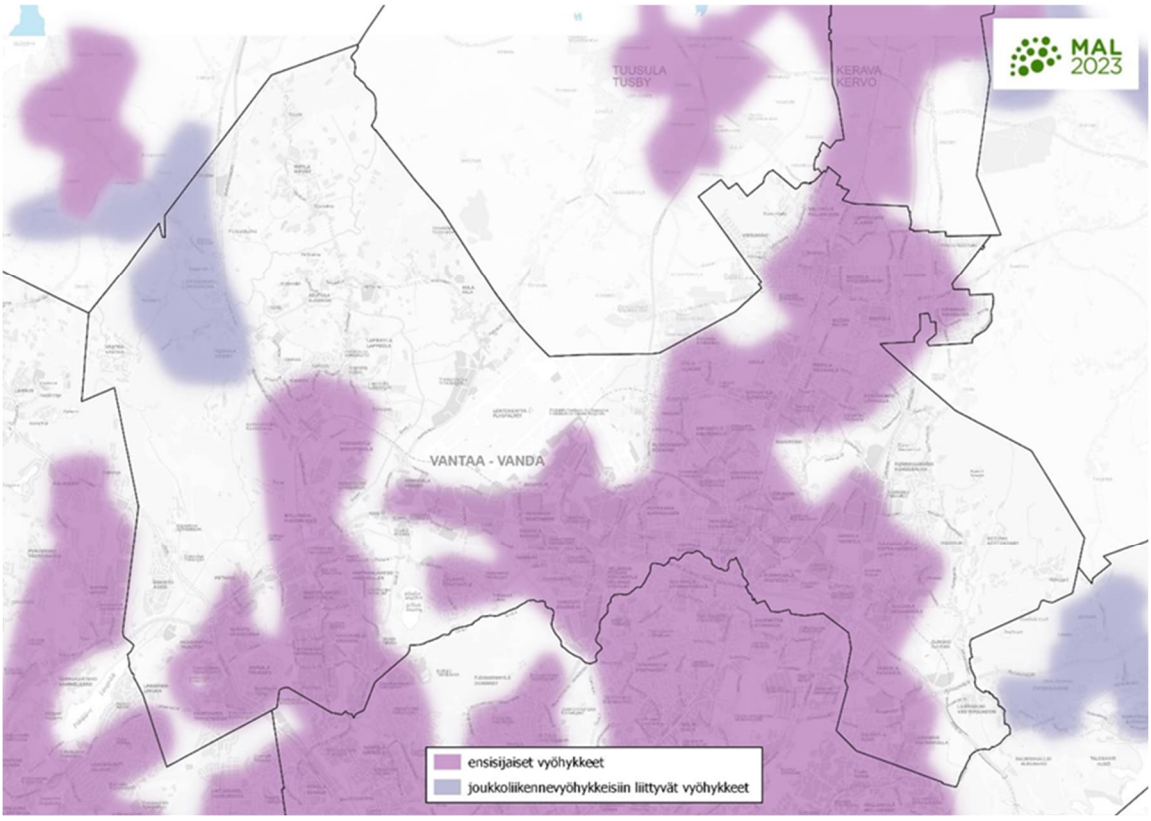
Yleiskaava



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

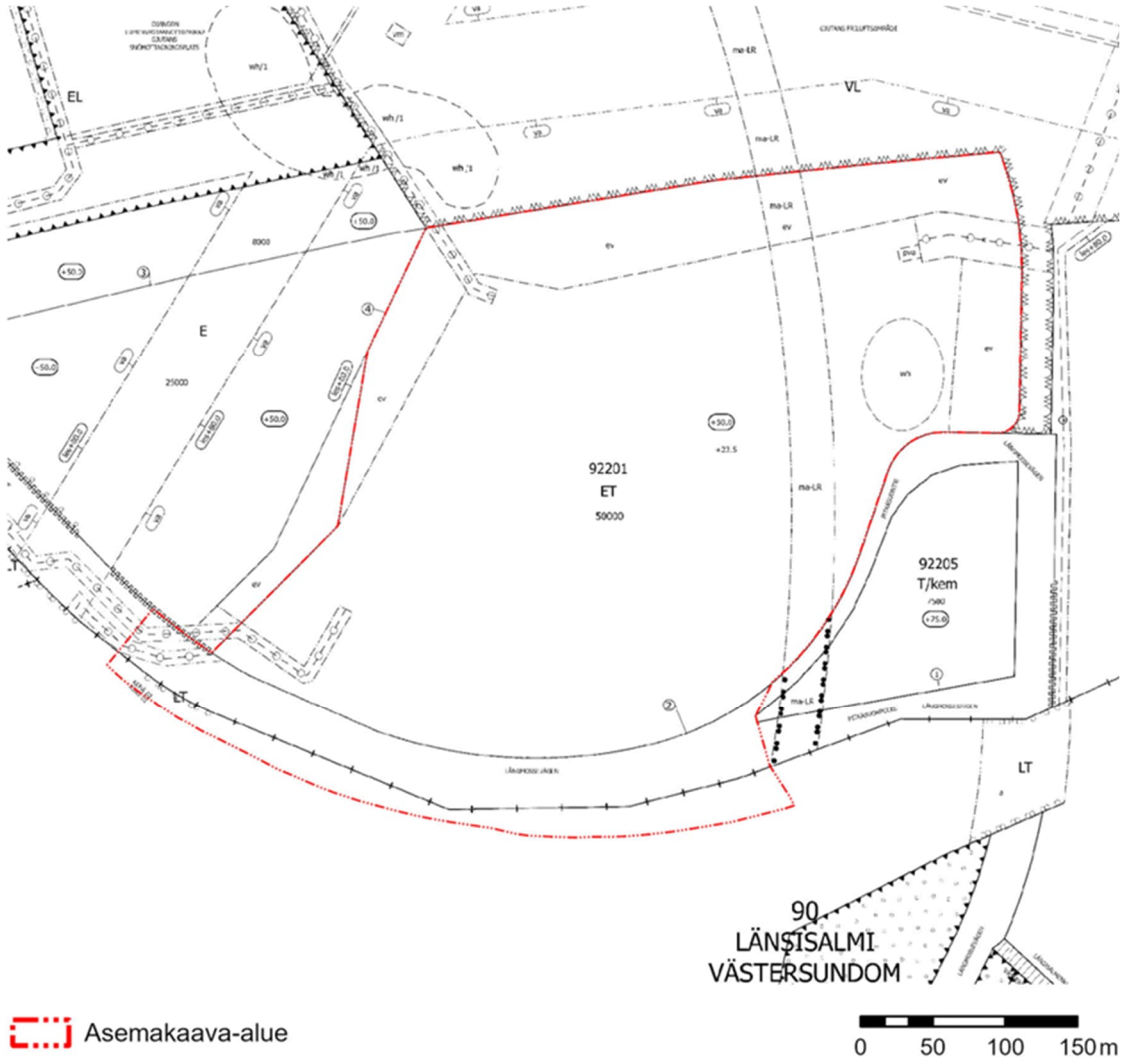
Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

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.

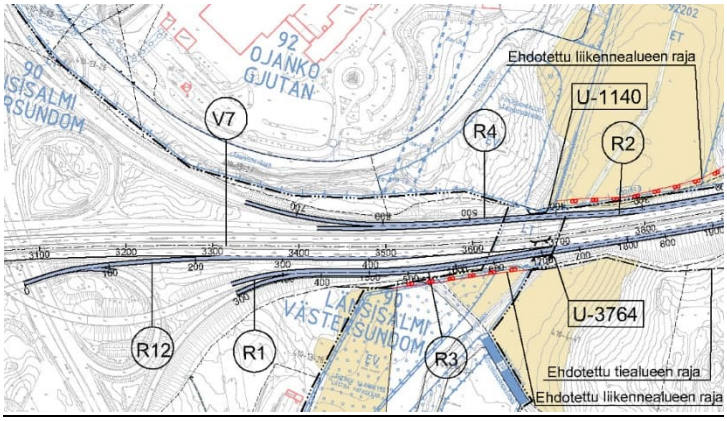
Rakennuskielto

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.

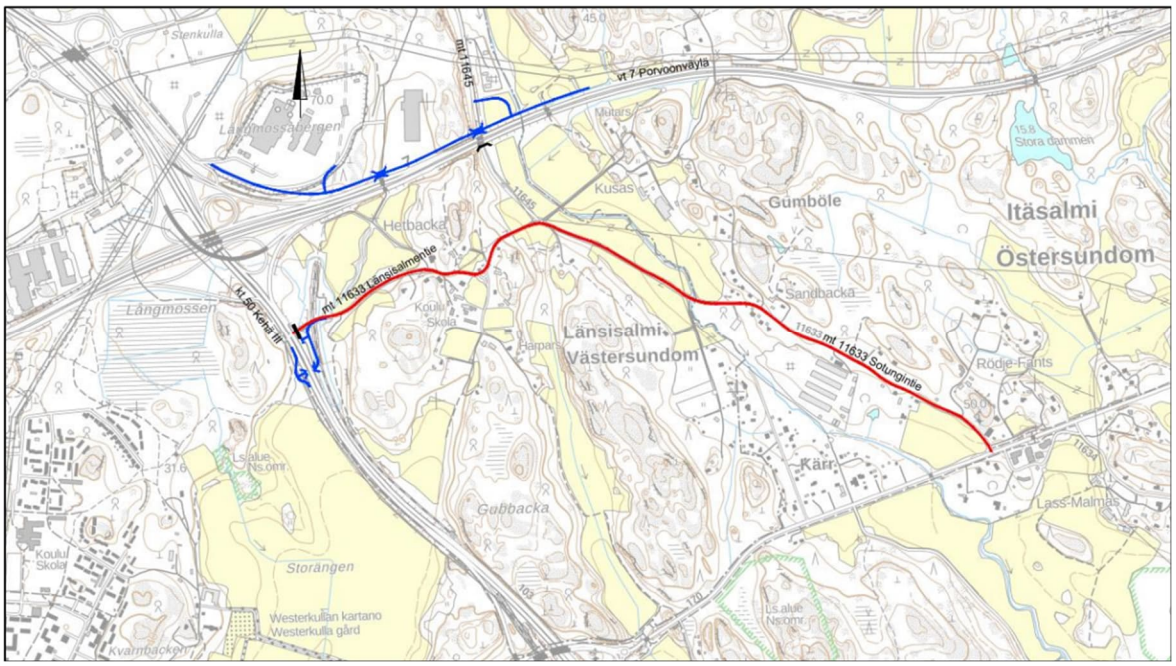
Kehä III (Kt 50) välillä Valtatie 1 – Maantie 170: Kehittämisselvitys Espoo, Vantaa, Helsinki (v. 2024)

Kehä III:n osuus valtatien 1 liittymästä valtatien 7 liittymään on osa kansainvälistä E18-tieyhteyttä Naantalista-Vaalimaalle. Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -työssä (Liikennevirasto 58/2018) sekä sen päivityksessä (Uudenmaan ELY-keskus 2022) tieosuus on luokiteltu valta-kunnallisesti merkittäväksi ja määritetty myös keskeiseksi valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen reitiksi.

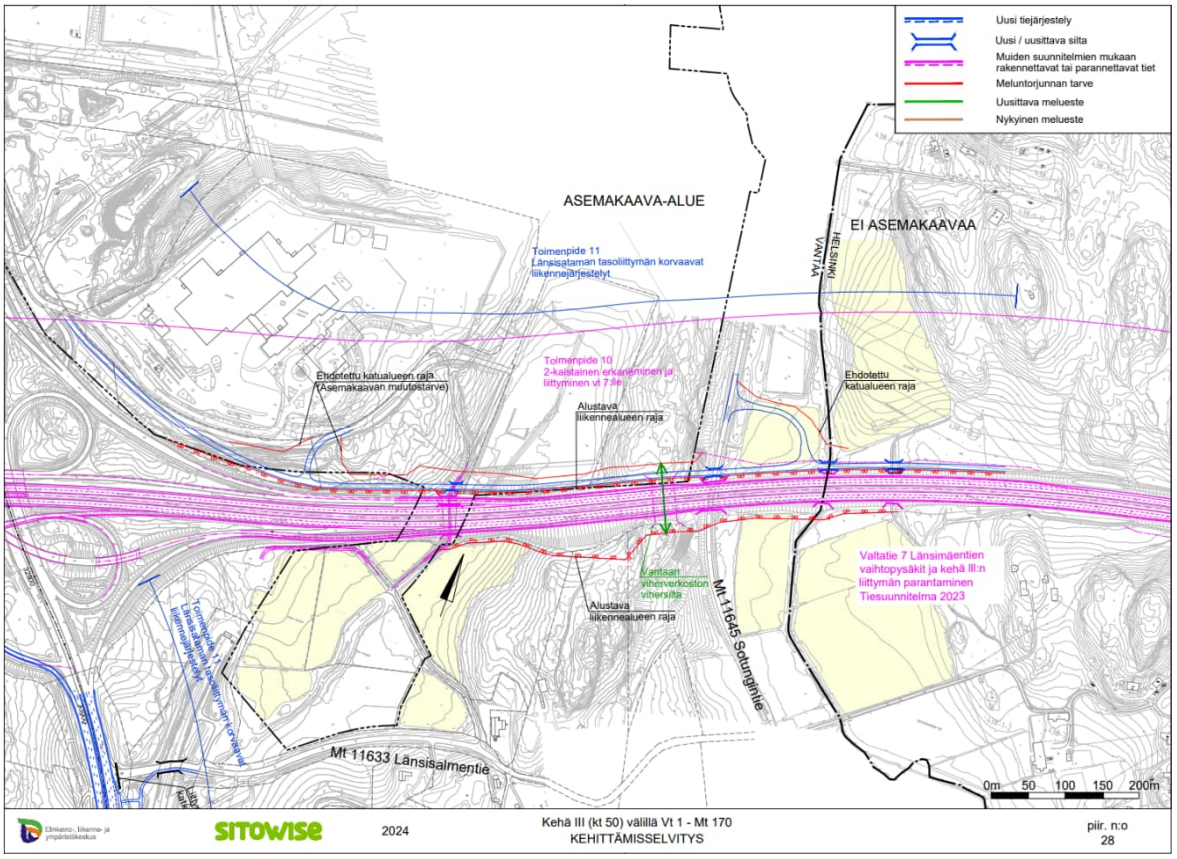
Selvityksessä (https://doria.fi/handle/10024/190708) on määritelty Kehä III:n kehittämisperiaatteet lyhyellä ja pidemmällä aikavälillä sekä arvioitu niiden vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Kehä III:n nykyiset tiejärjestelyt ja liikennetekninen palvelutaso eivät kaikilta osin täytä pääväyläluokitukselle asetettuja tavoitteita ja tieosuudella on jo tällä hetkellä merkittäviä liikenteen sujuvuus- ja turvallisuuspuutteita.

Kehä III:n liittymis- ja erkanemisrampit Porvoonväylälle itään on varauduttu toteuttamaan 2-kaistaisina (toimenpide 10). Ne edellyttävät toimenpiteitä Porvoonväylälle, jotta kaistat saadaan aloitettua tai lopetettua ja kytkettyä nykyiseen moottoritiehen. Toimenpiteisiin sisältyy myös siltoja ja

varaus vihersillalle Sotungintien länsipuolelle. Lisäksi Länsimäen eritasoliittymän länsipuolelle on esitetty viher- ja virkistysyhteys Kehä III:n yli nykyisen ylikulkusillan kohdalle. Länsisalmentien tasoliittymä esitetään poistettavaksi ja sen kohdalle rakennettavaksi alikulkukäytävä, joka liitettäisiin nykyisiin jalankulku- ja pyöräilyväyliin. Autoliikenteen yhteys esitetään korvattavaksi uudella katuyhteydellä Pitkäsuontien päästä valtatien 7 pohjoispuolella Sotungintielle, johon se liitettäisiin rampilla.



Kuva Länsisalmentien liittymän poistamisen ja uuden Pitkäsuontie/Sotungintie/Porvoonväylä-liittymän periaatteista



Kuva kehittämisselvityksen suunnitelmasta Kehä III:n ja Porvoonväylän eritasoliittymän alueella

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.

Uudenmaan ELY-keskus 10.3.2025

Uudenmaan ELY-keskus myöntänyt Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan alueelle luvan poiketa lahokaviosammalen rauhoitussäännöksistä (päätös 10.3.2025; UUDELY/134/2025). Päätöksen mukaan sammalen esiintymät saa hävittää vain, jos se on välttämätöntä asemakaavan mukaisen rakentamisen toteuttamiseksi. Mikäli hankkeessa hävitetään lahokaviosammalen elinympäristöä poikkeusluvalla, tulisi lieventämistoimenpiteenä selvittää lahopuuston siirtoa säilyvälle metsäalueelle lahopuujatkumon turvaamiseksi.

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.

Vantaan kaupungin lausunnot YVA-selostuksesta:

- Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto 20.1.2026
- Kaupunginhallitus 26.1.2026

Lupa- ja valvontavirasto (hankeen YVA:n yhteysviranomainen) on antanut hankkeesta perustellun päätelmän 10.3.2026. Perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös, joka on tehty arviointiselostuksen, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta. Perusteltu päätelmä perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017, jäljempänä YVA-laki) 23 §:ään. Arviointiohjelmavaiheessa sekä arviointiselostuksen vireille tullessa yhteysviranomaisena toimi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jäljempänä ELY-keskus). ELY-keskuksen YVA-lain mukaiset tehtävät ovat 1.1.2026 alkaen siirtyneet Lupa- ja

valvontavirastolle. Yhteysviranomainen on se viranomainen, jolla on vastuu siitä, että ympäristövaikutusten arviointimenettely toteutetaan lain mukaisesti.

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 jätteiden ja kemikaalien varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään. Jätteet, nestemäiset polttoaineet ja kemikaalit on varastoitava ja käsiteltävä siten, ettei niistä aiheudu palovaaraa, epäsiisteyttä, 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 jätteiden ja kemikaalien varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään. Jätteet, nestemäiset polttoaineet ja kemikaalit on varastoitava ja käsiteltävä siten, ettei niistä aiheudu palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Asemakaavan määräyksillä rajoitetaan jätevoimalan aiheuttaman melun leviämistä virkistysalueille ja asutukseen.)

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

Asemakaavan muutosehdotus on ollut kaupunginhallituksen 26.1.2026 päätöksellä MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 11.2.-12.3.2026 ja kaupunkisuunnittelu on pyytänyt siitä lausunnot Lupa- ja valvontavirastolta, Uudenmaan elinvoimakeskukselta, Väylävirastolta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, VR-Yhtymä Oy:ltä, Gasgrid Finland Oy:ltä, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta (Tukes), Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitokselta, Finavia Oyj:ltä, Fingrid Oyj:ltä, Vantaan Energia Oy:ltä, Telia Finland Oyj:ltä, Vantaan kaupunginmuseolta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalveluilta (HSY), Puolustusvoimilta.

Lausuntoja saatiin 8 kpl. Lausunnon huomioiminen on esitetty *kursiivilla ja merkeillä (→).*

Lupa- ja valvontavirasto (LVV):

Kaavamuutoksen alue kohdistuu Vantaan yleiskaavassa 2020 pääosin yhdyskuntateknisen huollon alueelle (ET), jonka alle sijoittuu Vuosaaren radan tunneliosuus. Kaavamuutos on ohjaavan yleiskaavan mukainen.

Melu

Kaavaselostuksessa referoidaan hiilidioksidin talteenottolaitoksen YVA-menettelyn aikana tehtyjen melumallinnusten tuloksia. Kaavaselostuksen mukaan YVA-selostuksen melumallinnusten lisäksi AFRY Finland Oy on laatinut melumallinnuksia asemakaavaa varten, mutta selvitystä/selvityksiä ei ole liitetty aineistoon. Kaavaselostukseen liitettyjen melukuvien perusteella näyttää siltä, että Rudus Oy:n louhintamelua alueen länsipuolella ei ole otettu huomioon yhteismelutasojen laskennassa. Kaava-aineistossa tulee käsitellä kaikkien alueen toimintojen aiheuttamaa yhteismelua ja arvioida ainakin sanallisesti, millainen vaikutus Ruduksen louhintamelulla on kokonaismeluun ja melun leviämiseen.

Asemakaavassa on annettu määräys, että 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. Käytännössä kuitenkin alueelle sijoittuvien laitosten melu tulee käsitellyksi tarkemmin ympäristöluvituksen yhteydessä. Tämän osalta on syytä huomioida, että laitosten ympäristölupien melumääräykset voivat olla ristiriidassa kaavaehdotuksessa esitetyn määräyksen kanssa. Esimerkiksi kaavaselostuksessakin referoitu vaarallisen jätteen polttolaitoksen melumääräys on sisällöltään sellainen, että siinä viitataan melun ohjearvojen saavuttamiseen Ojangon ulkoilualueen rakennetulla reiteillä, mutta kaavaehdotuksen määräys viittaa yleisesti virkistysalueeseen. Lupa- ja valvontavirasto kehottaa pohtimaan määräyksen sisällön huolellisesti huomioiden mahdolliset tulevat ristiriidat.

Luonnonsuojelu

Kaavaselostuksen mukaan hiilidioksidin talteenottolaitoksen rakentaminen tontin pohjoisosaan hävittää sillä sijaitsevaa lahopuustoista metsää sekä uhanalaisen ja rauhoitetun lahokaviosammalen esiintymiä. Uudenmaan ELY-keskus on 10.3.2025 myöntänyt luonnonsuojelulain 83 §:n mukaisen luvan poiketa rauhoitetun lahokaviosammalen lajirauhoituksesta hiilidioksidin talteenottolaitoksen toteuttamiseksi (UUDELY/134/2025).

Liikennejärjestelmän ja maanteiden osalta lausunnonantaja on Uudenmaan elinvoimakeskus.

(→ Kaavaselostusta ja meluselvitystä on täydennetty jätevoimalan ja sen lähialueen toimintojen yhteismelun osalta myös Ruduksen melu huomioiden. Ympäristömelun kaavamääräys on tarkistettu vastaamaan alueen ympäristölupia.)

Uudenmaan elinvoimakeskus:

Asemakaavaselostuksessa esitetty liikennevaikutusten arviointi perustuu YVA-menettelyn yhteydessä laadittuihin selvityksiin. Tienpitäjä kehottaa huomioimaan Kehä III (Kt 50) välillä Valtatie 1 – Maantie 170 - kehittämisselvityksen ja siinä osoitetut toimenpiteet osana kaavaselostusta (https://doria.fi/handle/10024/190708).

(→ Asemakaavan selostusta on tarkennettu huomioiden Kehä III (Kt 50) välillä Valtatie 1 – Maantie 170 - kehittämisselvitys ja siinä osoitetut toimenpiteet.)

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes):

Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).

Tukes ei näe estettä asemakaavan toteuttamiselle. Asemakaavan mahdollistamat uudet toiminnot (hiilidioksidin talteenottolaitos ja sekajätteen lajittelulaitos) eivät ole Tukesin käsityksen perusteella kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta merkittäviä tuotantolaitoksen muutoksia, eikä niiden arvioida lisäävän tuotantolaitoksen onnettomuusriskejä. Hiilidioksidi ei ole kemikaaliturvallisuuslainsäädännön tarkoittama vaaralliseksi luokiteltu kemikaali. Sekajätteen lajittelulaitoksessa ei käsitellä tai varastoida merkittäviä kemikaalimääriä. Jatkosuunnittelussa on huomioitava uusien toimintojen turvallinen sijoittaminen tuotantolaitoksen alueelle. Tavoitteena on onnettomuuksien leviämisen ehkäiseminen.

Tukes kiinnittää huomioita uuteen asemakaavamääräykseen "Jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin". Tuotantolaitoksen ulkoalueella on nykyisin useita kemikaali- ja kemikaalijätesäiliöitä; kaavamääräys ei siten ole sovellettavissa olemassa oleviin toimintoihin. Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö ei edellytä kemikaalien käsittely- ja varastointitoimintojen sijoittamista rakennuksien sisätiloihin. Kemikaalien käsittely- ja varastointitoimintojen sijoittaminen rakennuksiin voi olla onnettomuusriskien näkökulmasta myös huonompi vaihtoehto. Sijoituspäätökset tulisi aina tehdä riskiperusteisesti.

(→ Kaavamääräyksiä on tarkistettu siten, ettei kemikaalien käsittelyä ja varastointia edellytetä sijoitettavan rakennusten sisälle. Jätteiden ja kemikaalien varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään.)

Fingrid Oyj:

Lausuimme edellisen kerran 13.3.2025 kaavan valmisteluvaiheesta.

Asemakaavoittavaa aluetta sivuavat Fingridin Länsisalmen muuntoasema ja siihen liittyvät nykyiset sekä kehitettävät voimajohtoyhteydet.

Fingrid suunnittelee uutta 400 kilovoltin (kV) voimajohtoyhteyttä Anttilan ja Länsisalmen sähköasemien välille (YVA-menettely). Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus oli nähtävillä loppuvuodesta 2025. Alustavan aikataulun mukaan voimajohtorakentamisen edellyttämät maastotutkimukset ja yleissuunnittelu tehdään vuosina 2026–2028. Voimajohtoyhteyden rakentamisen

arvioidaan tapahtuvan vuosina 2028–2030.Hankkeen verkkosivuilta saa lisätietoa www.fingrid.fi/kantaverkko/rakentaminen/hankkeet/anttila lansisalmi/.

Kaavan laatijan vastineessa Fingridin edelliseen lausuntoon todetaan, että nykyiset ja kehitettävät voimajohdot ja niiden tarvitsemat voimajohtoalueet sijaitsevat asemakaava alueen ulkopuolella, eikä asemakaavalla ole vaikutusta niihin.

Fingridillä ei ole kommentoivaa asemakaavan ehdotuksesta.

Tässä lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin rakentamiseen tai teknisiin ratkaisuihin. Fingridin sähköaseman ja voimajohtojen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto, myös suunnitelmien tarkentuessa ja muuttuessa.

(→ Nykyiset ja kehitettävät voimajohdot ja niiden tarvitsemat voimajohtoalueet sijaitsevat asemakaava-alueen ulkopuolella eikä asemakaavalla ole niihin vaikutusta.)

Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy:

Sähköverkko: Ei huomauttamista. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 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. Kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsee Sipoon Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 110 kV voimajohdot ja kaavamuutosalueen pohjoispuolella Fingrid Oyj 400 kV ja Sipoon Energia Oy 110 kV voimajohto.

Kaukolämpöverkko: Ei huomauttamista.

(→ Mikäli maakaapeleita siirretään, niiden siirtokustannuksissa noudatetaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laadittua yhteistyösopimusta.)

Telia Finland Oyj:

Telialla on verkkoa suunnitelulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto- ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan osoitteeseen (sähköpostiosoite) hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.

Kaapeleiden katkaisua pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnittelemaan mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun ne mahdollisia. Suunnitelmat on myös pyrittävä laatimaan niin, että siirtoja ei tule kuin pakottavista syistä. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Telia Finland Oyj osallistuu hankkeen johtosiirtosuunnitteluun. Siirto- ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti siirron tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu (MRL, Maankäyttö- ja rakennuslaki).

Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivotaan mahdollisimman paljon tietoja. Telialla on kiinnostusta tarkastella aluetta valmisputkituksen varalta. Osallistutaan mahdollisesti tulevaan suunnitteluvaiheeseen.

(→ Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus, jonka mukaan asemakaavan hakija (Vantaan Energia Oy) suorittaa asemakaavan toteuttamisen edellyttämät johto-, kaapeli- tai viemärisiirrot tai niiden rakennustöiden aikaisen suojaamisen kustannuksellaan ja sopii siirroista ko. johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa.)

Vantaan kaupunginmuseo:

Museo on lausunut mielipiteensä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 26.3.2024 (Dnro VKM/064/2024) ja uudestaan 10.3.2025 (Dnro VKM/021/2025) asemakaavan osallistumis- ja

arviointisuunnitelman päivityksen yhteydessä. Museo toi esiin mielipiteeseen, että suunnittelualueella ei suoraan sijaitse inventoituja kulttuuriympäristön arvokohteita.

Hankeen luonteesta johtuen siihen on kohdistettu YVA prosessi, jossa vaikutuksia lähistön kulttuuriympäristökohteisiin on arvioitu (Vantaan Energia Oy, Hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki, YVA-menettely: Ympäristövaikutusten arviointiselostus, 20.11.2025). Hankealueen lähistöllä sijaitsee valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Noin 1 kilometrin etäisyydellä sijaitsee Sotungin kylä ja Håkansbölen kartanoalue sekä noin 1,3 kilometrin etäisyydellä Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet. Maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ovat lähimmillään noin 670 metrin etäisyydellä sijaitseva Länsisalmen kulttuurimaisema sekä noin 490 metrin etäisyydellä sijaitseva Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano (Uudenmaan liitto 2012). Lähin muinaisjäännös on Västersundom (Länsisalmi) Måsbrot hem åkern (1000007051), joka sijaitsee noin 170 metriä kaavamuutosalueesta itään päin. Paikallisesti merkittävät Länsisalmen kylän rakennusperintökohteet sijaitsevat lähimmillään noin 250 metrin etäisyydellä asemakaava-alueen kaakkoispuolella. Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa todetaan, että jätevoimalan alueelle tulevat laitosrakenteet erottuvat paikoin maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaille maisema alueille ja rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, mutta vaikutus jää vähäiseksi. Jätevoimala-alueen ympäristössä on nykytilassa teollista toimintaa, mikä lieventää hankkeen rakentamisen aiheuttamaa muutosta maisemassa. Myös todetaan, että rakentamisen aikaiset vaikutukset eivät heikennä rakennetun kulttuuriympäristön kohteiden arvoja tai vaaranna niiden säilymisen edellytyksiä. Toiminnan aikainen vaikutus rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen kulttuuriperintöön on arvioitu kaikissa tutkituissa vaihtoehdoissa vähäiseksi kielteiseksi.

Hankkeen vaikutukset kulttuuriympäristöön ovat todettu vähäisiksi ja ympäristövaikutuksia maisemakuvaan on pyritty vähentämään asemakaavassa rakennusten korkeuteen, arkkitehtuuriin, väritykseen ja alueen valaistukseen liittyvissä määräyksissä. Näin ollen kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutoksesta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY):

Suunnittelualueen eteläreunassa Pitkäsuontien nykyisellä katualueella sijaitsee rakennettua yleistä ja yksityistä vesihuoltoa. Aluetta palveleva yleinen vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Kaavamuutos edellyttää rakennetun vesihuollon siirtämistä Pitkäsuontien katualueelta, tulevien uusien laitosten tieltä. Sekä yleiset että yksityiset putkijohdot siirretään nykysijainnistaan Pitkäsuontien uuden katulinjauksen alle kaavanhakijan toimesta ja kustannuksella.

(→ Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus, jonka mukaan asemakaavan hakija (Vantaan Energia Oy) suorittaa asemakaavan toteuttamisen edellyttämät johto-, kaapeli- tai viemärisiirrot tai niiden rakennustöiden aikaisen suojaamisen kustannuksellaan ja sopii siirroista ko. johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa.)

Muistutuksia saatiin 1 kpl, josta ohessa on tiivistelmä. Muistutuksen huomioiminen on esitetty *kursiivilla ja merkeillä (→).*

Vaarala-Rajakylä Asukasyhdistys ry sekä yksi asukas:

Kaavamuutos on hylättävä, koska sille ei ole tarvetta. Kotimaisen sekajätteen määrä vähenee voimakkaasti eikä sen lajittelu tarvitse jätevoimalaan esitettyä sekajätteen lajittelulaitosta. Lajittelulaitos lisää ulkomaisten jätteiden tuontia ja merkittävästi jätemääriä Vantaalla. Hiilidioksidin talteenottolaitoshanketta ei tule edistää ennen kuin talteen otetulle hiilidioksidille on tiedossa oleva pysyvä loppusijoituspaikka/geologinen varasto. Hiilidioksidin talteenotto ylläpitää ylisuurta jätteiden polttokapasiteettia. Se ei kannusta vähentämään jätteen määrää ja polttoa eikä siirtymään kohti päästötöntä, jätteetöntä ja luonnonvaroja kestävästi käyttävää kaupunkia. Tehokkaampaa olisi lopettaa ulkomaisen jätteen tuonti.

Jätevoimalan uudet toiminnat ja laitokset tulevat muodostamaan runsasväkisen asutuksen, päiväkotien ja koulujen viereen kaatopaikan ja aiheuttamaan vastaavia ympäristöhaittoja kuin jätevoimalan vieressä sijaitseva Remeo Oy:n kierrätyslaitos, jonka roskat leviävät ympäristöön ja melu häiritsee asutusta. Meluvaikutuksia ei tule arvioida yksittäisten toimijoiden pistemäisinä vaikutuksina vaan kokonaisuutena. Jätevoimalan uusilla toiminnoilla heikennetään jätevoimalaa ympäröiviä viherkäytäviä, jotka yhdistävät Porvarinlahden Natura 2000 -alueet Sipoonkorven kansallispuiston ja Ojangon virkistysalueiden viheralueisiin. Arvokasta biodiversiteettiä, ml. lailla suojeltu lahokaviosammal, tuhoutuu ja Natura 2000 -alueet vaarantuvat.

Kaavaselostus on puutteellinen.

(→ Sekajätteen lajittelulaitoksessa tullaan lajittelemaan tällä hetkellä jätevoimalan JV1:lle meneviä jätteitä, pääasiassa sekajätettä ja Sortti-asemilta tuotavaa jätettä. Lajittelemalla muovi pois poltettavasta materiaalista voidaan jätteenpolton hiilidioksidipäästöjä vähentää noin 30 000 tonnia vuodessa. Lajittelulaitos ei lisää jätteiden määrää jätevoimalan alueella eikä sillä ole vaikutusta jätteiden tuontiin ulkomailta. Hiilidioksidin talteenottolaitoksella voidaan poistaa jätevoimalan jätteenpolton savukaasuista hiilidioksidi lähes kokonaan eli noin 700 000 tonnia vuodessa.

Jätevoimala ei muodosta alueelle Valtioneuvoston asetuksen 331/2013 määritelmän mukaista kaatopaikkaa. Uuden asemakaavan määräykset myös kieltävät jätteiden, kemikaalien, roskien, hajujen, pölyn yms. joutumisen ympäristöön. Jätevoimalan aiheuttama melu lähialueen ympäristöluvanvaraisten toimintojen kanssa ei saa ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asuinkiinteistöjen pihoilla melun ohjearvoja. Uuden asemakaavan laadinnan yhteydessä on arvioitu jätevoimalan ja sen viereisten toimintojen (Rudus Oy, Remeo Oy) sekä maantieliikenteen melun yhteisvaikutuksia.

Uudenmaan ELY-keskus on 1.3.2025 myöntänyt hiilidioksidin talteenottolaitoksen alueelle luonnonsuojelulain 83 §:n mukaisen luvan poiketa rauhoitetun lahokaviosammalen hävittämiskiellosta (UUDELY/134/2025). Vantaan Energia Oy:n hankkeen YVA:n yhteysviranomainen toteaa, että hanketta varten ei ole tarve laatia luonnonsuojelulain 35 §:n mukaista Natura-arviointia. Merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Natura-alueiden suojeluperusteisille luontoarvoille ei synny.

Remeo Oy ei ole tämän asemakaavamuutoksen alueella eikä osana tätä asemakaavamuutosta. Remeo vastaa aiheuttamistaan ympäristöhäiriöistä ja niiden saattamisesta kuntoon itse, ei Vantaan Energia Oy.

Kaavaselostusta on täydennetty.)

Lausunnot sekä muistutukset sekä niihin annettavat vastineet ovat erillisinä asiakirjoina tämän asemakaavan ja asemakaavamuutoksen hyväksymiseen liittyvien kaupunkiympäristölautakunnan sekä kaupunginhallituksen päätösten yhteydessä sisällöiltään alkuperäisen laajuisina.

Nähtävilläolon (11.2.–12.3.2026) jälkeen tehdyt tarkistukset

Kaavamääräyksiä on tarkistettu lausuntojen takia:

- Kaavamääräys *"Jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin."* on tarkistettu Tukesin lausunnon takia muotoon: *"Jätteiden ja kemikaalien varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään."*
- Kaavamääräys *"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."* on tarkistettu LVV:n lausunnon takia muotoon: *"Korttelialueen toiminnan aiheuttama melutaso ei saa lähialueen ympäristöluvanvaraiset toiminnat huomioiden ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-*

alueilla melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB."

Pitkäsuontien katualueen eteläraja on Ojangon ja Länsisalmen kaupunginosien välinen uusi raja, Kehä III:n ja Porvoonväylän maantien alueen uusi pohjoisraja ja tämän asemakaavan eteläraja. Pitkäsuontien uuden katualueen ja Kehä III:n/Porvoonväylän nykyisten ajoratojen välinen kaistale, joka oli nähtävillä olleessa asemakaavaehdotuksessa maantien aluetta (LT), on poistettu tästä asemakaavasta. Maantien alue on tarkoituksenmukaista osoittaa kaistaleen sijaan tulevaisuudessa laadittavassa asemakaavassa isona yhtenäisenä kokonaisuutena. Asemakaavan kokonaispinta-ala sekä liikennealueiden pinta-ala pienenevät nähtävillä olleeseen asemakaavaehdotukseen verrattuna hieman.

Kaavakarttaan on tehty piirustusteknisiä tarkistuksia:

- Kaavakartan ET-korttelialueen sijainniltaan ohjeellisen paineenvähennysaseman aluerajauksen asemakaavamerkintä (pva) ei ole tulostunut nähtävillä olleeseen kaavakartan asemakaavamerkintöjen ja määräysten seliteosioon. Merkintä (pva) on lisätty ko. seliteosioon.

Kaavaselostusta on täydennetty lausunto- ja muistutusvaiheen ja tehtyjen tarkistusten osalta ja tilastolomaketta on vähäisesti tarkistettu.

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

Tällä asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella edistettäviä tavoitteita ovat:

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.

Vantaan valtuustokauden 2026–2029 strategia (Kv 26.1.2026):

Tulevaisuus asuu Vantaalla -strategian visiona on hyvän elämän Vantaa, tasapainoisen kasvun Vantaa sekä vetovoimainen Vantaa. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuin-, opiskelu- ja työpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Tasapainoisen kasvun Vantaan yhtenä tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä.

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.

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 mm. ovat:

- Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Vähennetään lämmityksen päästöjä.
- Edistetään vähähiilistä rakentamista.
- Edistetään rakentamisen kiertotaloutta.
- Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä.
- Hiilinielujen ja hiilivarastojen vahvistaminen.
- Kasvatetaan hiilikädenjälkeä ja edistetään hiilinegatiivisuutta.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2025 (Kv 15.12.2025):

Vantaan arkkitehtuuriohjelma linjaa suunnittelemaan ja toteuttamaan kaupunkia, jossa korostuvat paikalliset tilat ja pitkäikäiset talot. Tämän asemakaavan ja asemakaavan muutoksen kannalta keskeisiä tavoitteita ovat:

Suunnitellaan ilmastonmuutokseen sopeutuvaa vähähiilistä kaupunkirakennetta.

- Pienennämme rakentamisen hiilijalanjälkeä käyttämällä ensisijaisesti vähäpäästöisiä, uusiutuvia, kierrätettäviä ja huollettavia materiaaleja.
- Huomioimme rakennusten roolin osana päästötöntä energiajärjestelmää lisäämällä energiatehokkuutta ja uusiutuvan energian tuotantoa.

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.

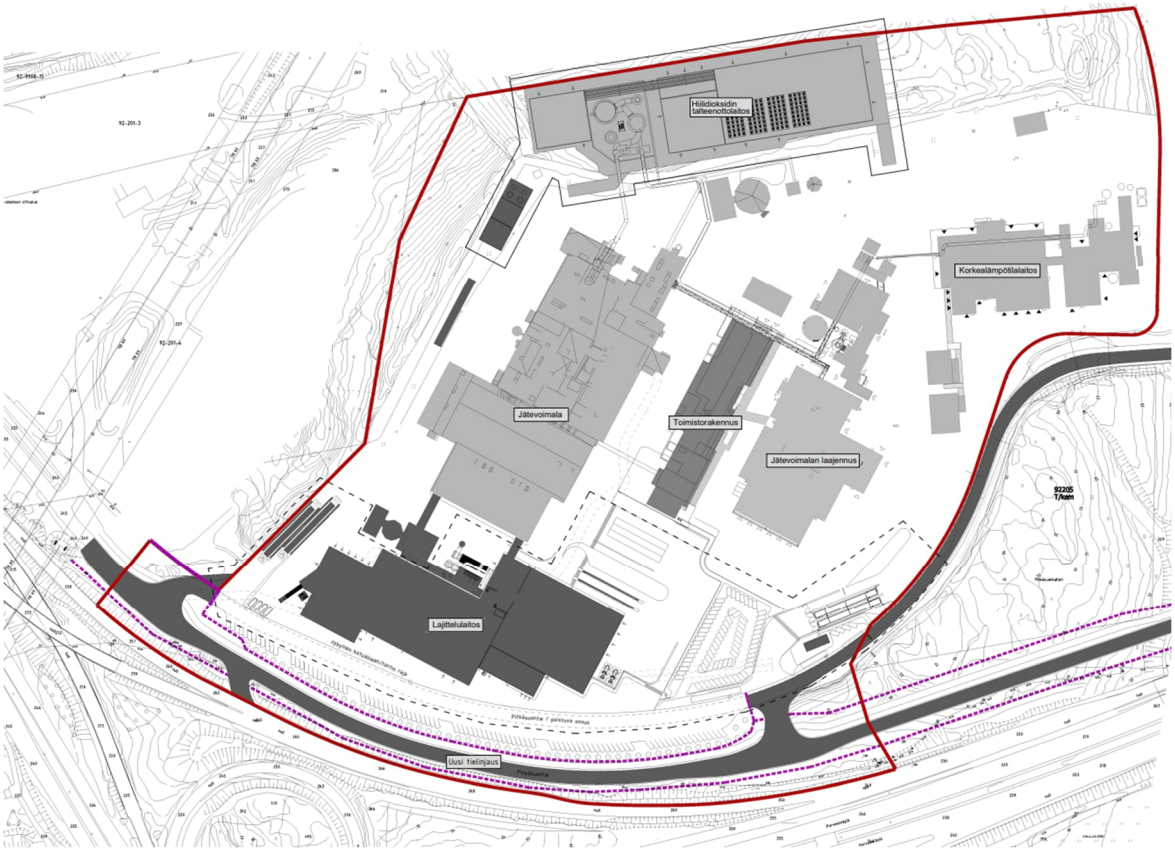
Vantaan Energia Oy:n hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamiseen liittyvän hankkeen tarkoituksena on ottaa talteen Pitkäsuontie 10 jätevoimalan laitosten savukaasuista hiilidioksidi. Se edellyttää hiilidioksidin talteenottolaitoksen toteuttamista jätevoimalan savukaasuja tuottavien laitosten välittömään 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

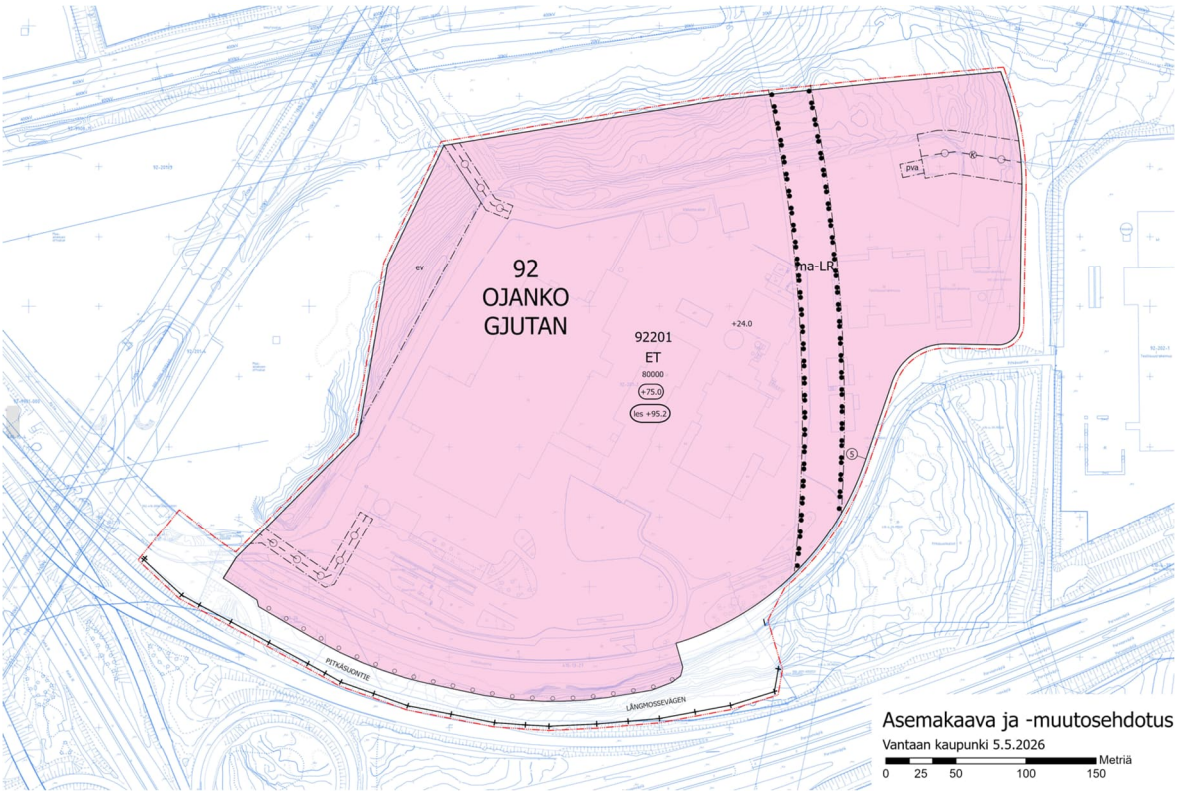
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET) korttelissa 92201 ja osoitteessa Pitkäsuontie 10 laajennetaan Pitkäsuontien katualueelle. Asemakaavaan sisältyy tonttijako ja tonttijaon muutos.

Osa Pitkäsuontiestä, ja sen alueella oleva kunnallistekniikka, siirretään Porvoonväylän pohjoisreunaan. Pitkäsuontien uusi osuus asemakaavoitetaan katualueeksi.

Ojangon ja Länsisalmen kaupunginosien välinen raja siirtyy hieman etelään päin.

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:een ja etelässä Porvoonväylään, joihin kaavamuutosalue liittyy Pitkäsuontien välityksellä.



Asemakaava ja -muutosehdotus

4.1.1 Mitoitus

Asemakaava-alueen pinta-ala on 17,5635 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 pohjoisreunaan. Katualueen pinta-ala on 1,2770 ha. Katualueen pinta-ala vähenee kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 0,4195 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.

Kemikaaliturvallisuuslaki määrittelee myös monet jätteet kemikaaleiksi. Kemikaalien sijoittaminen rakennusten sisään voi lisätä onnettomuusriskejä, joten jätteiden, roskien ja hajujen kulkeutumista ympäristöön on estettävä muilla keinoin. Korttelialueen toiminnasta ympäristöön aiheutuvia häiriöitä ja haittoja rajoitetaan edellyttämällä, että jätteiden ja kemikaalien varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään. 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 lähialueen ympäristöluvanvaraiset toiminnat huomioiden ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla 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.

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 melun keskiäänitasoon ei ole merkittävä. Jätevoimalan toimintojen laajennusten toiminnan aikaisen melun vaikutus ympäristön keskiäänitasoihin ei ole merkittävä. Melua on käsitelty jäljempänä kohdassa *”Ympäristöhäiriöt”*.

Jätevoimalan jätteiden, roskien ja hajujen leviäminen ympäristöön kielletään kaavamääräyksillä.

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 edellyttää, että Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan toiminnan aiheuttama melutaso ei saa lähialueen ympäristöluvanvaraiset toiminnat huomioiden ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla 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.

Jätevoimalan jätteiden, roskien ja hajujen leviäminen ympäristöön kielletään kaavamääräyksillä.

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.

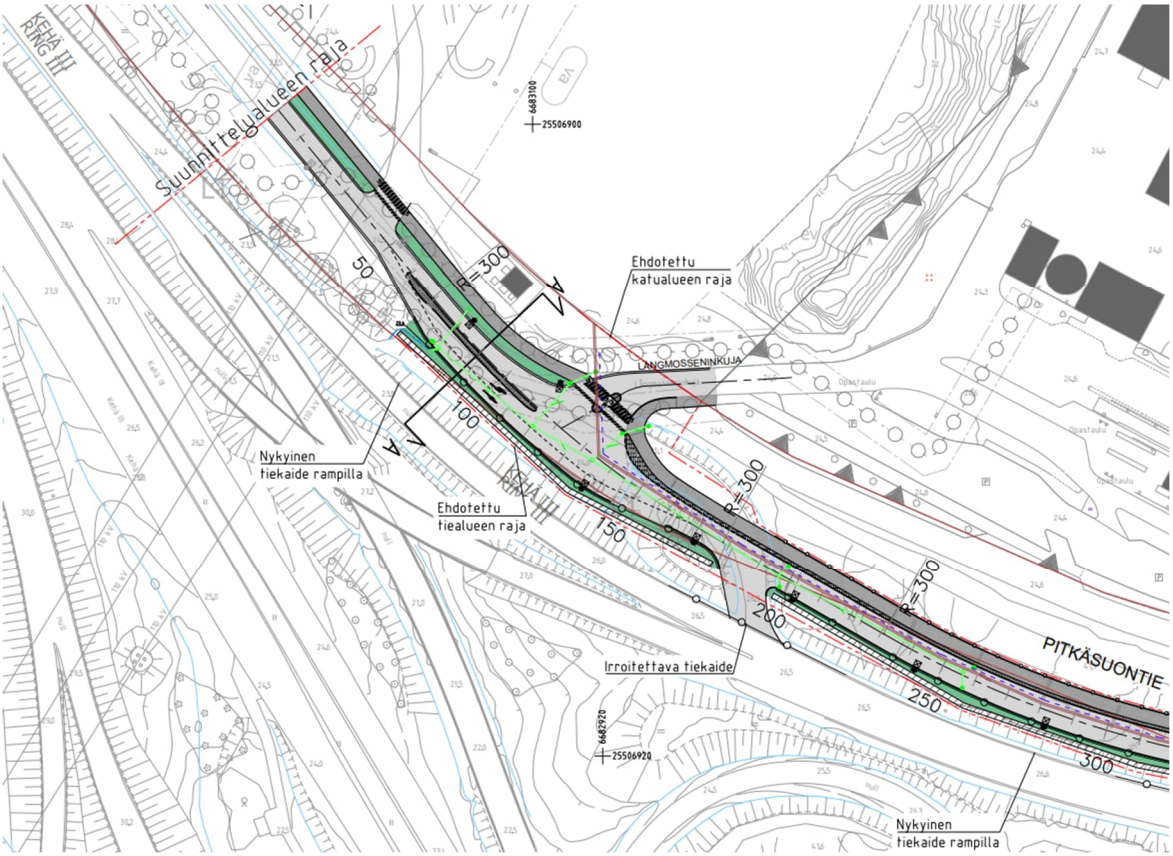
Hankkeen toiminnan aikaiset vaikutukset liikenteelle jäävät rakennusvaihetta pienemmiksi, kun kuljetus- ja työmatkatarpeet vähenevät. Sekajätteen lajittelulaitoksen toiminnasta ei aiheudu mainittavaa lisäliikennettä alueelle. Jätevoimalaan nykyisin tuotava sekajäte tuodaan nykyisen jätevoimalan vastaanottohallin 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

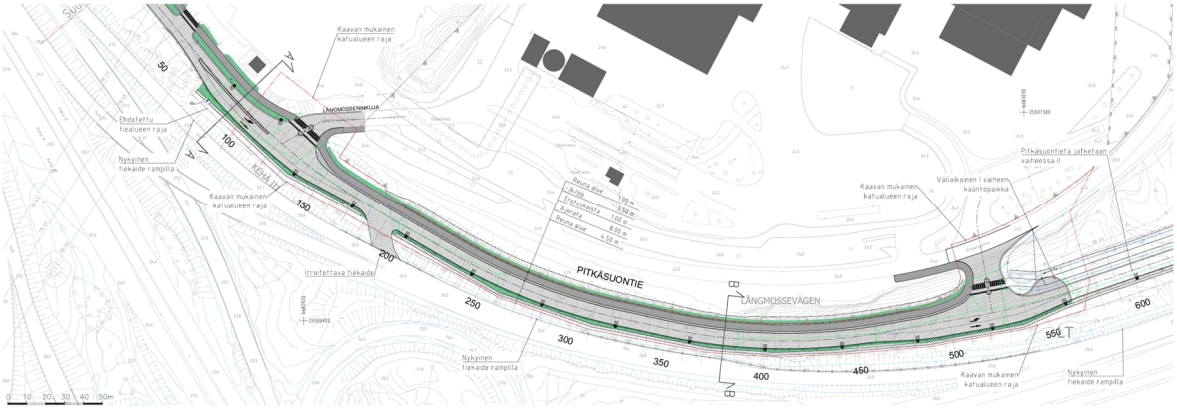
Pitkäsuontien uuden katualueen eteläraja, joka olisi myös tiealueen pohjoisraja, sijoittuu maantien toteutuneiden pohjoisimpien ajoratojen viereen osin alueelle, jota on Kehä III:n kehittämisselvityksessä *(Kehä III (Kt 50) välillä Valtatie 1 – Maantie 170: Kehittämisselvitys Espoo, Vantaa, Helsinki)* esitetty Kehä III:n ja Porvoonväylän tiealueeksi. Kehittämisselvityksen toimenpiteet eivät uuden asemakaavan kohdalla kuitenkaan sijoitu maantien toteutuneiden ajoratojen pohjoispuolelle alueelle, jota esitetään katualueeksi. Uusi asemakaava mahdollistaa kehittämisselvityksen toimenpiteiden toteuttamisen.

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 (FCG)

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. Ojangonoja laskee Krapuojan välityksellä mereen Helsingin Kapellvikenissä, joka on Östersundomin lintuvedet -Natura 2000 -aluetta. Asemakaavan määräykset ja Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan toiminnan edellyttämien ympäristölupien ehdot ovat sellaisia, että ko. Natura-alueen suojeluperusteiset luontoarvot eivät vaarannu.

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.

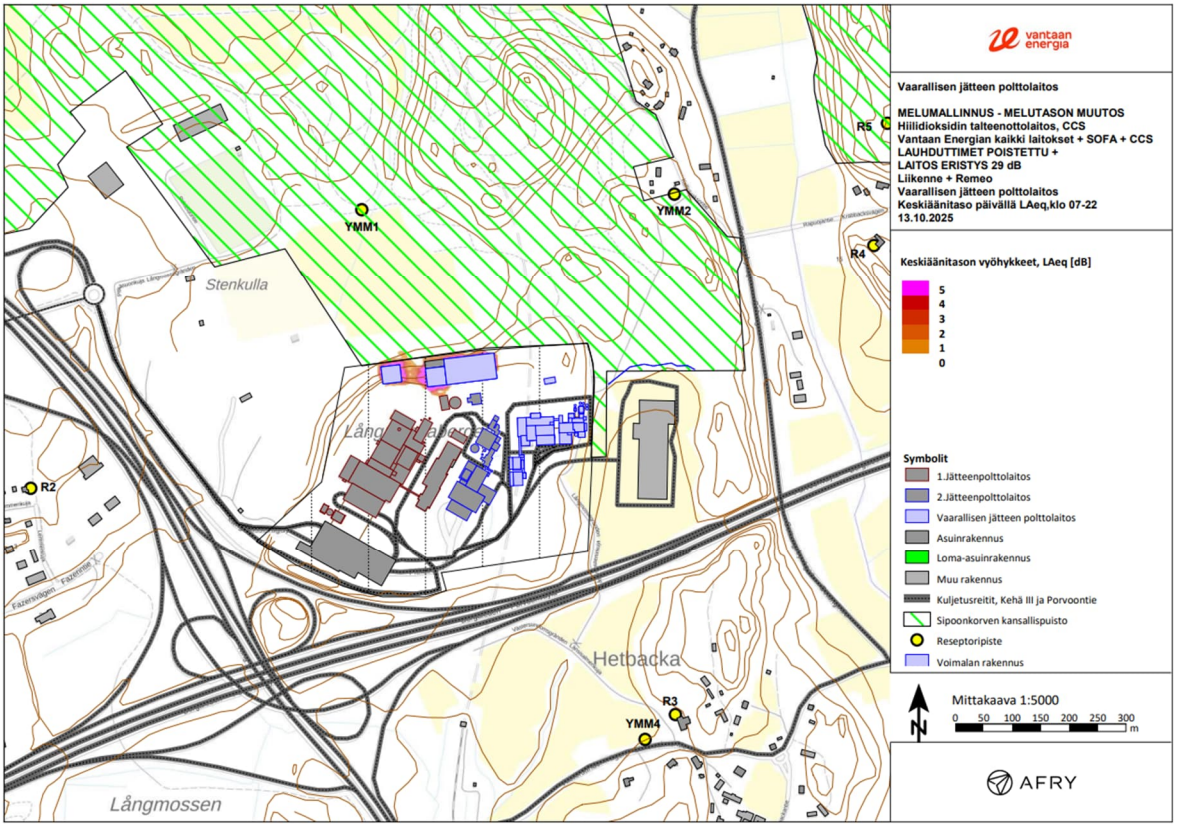
Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräykset (Kv 22.4.2024) edellyttävät, että louhinnasta (poraus, räjäytys, louheen lastaus ja siirto) ja lohkareiden rikotuksesta on tehtävä ympäristönsuojelulain 118 §:n mukainen meluilmoitus, kun töitä tehdään muulloin kuin arkisin maanantaista perjantaihin klo 7–18 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.

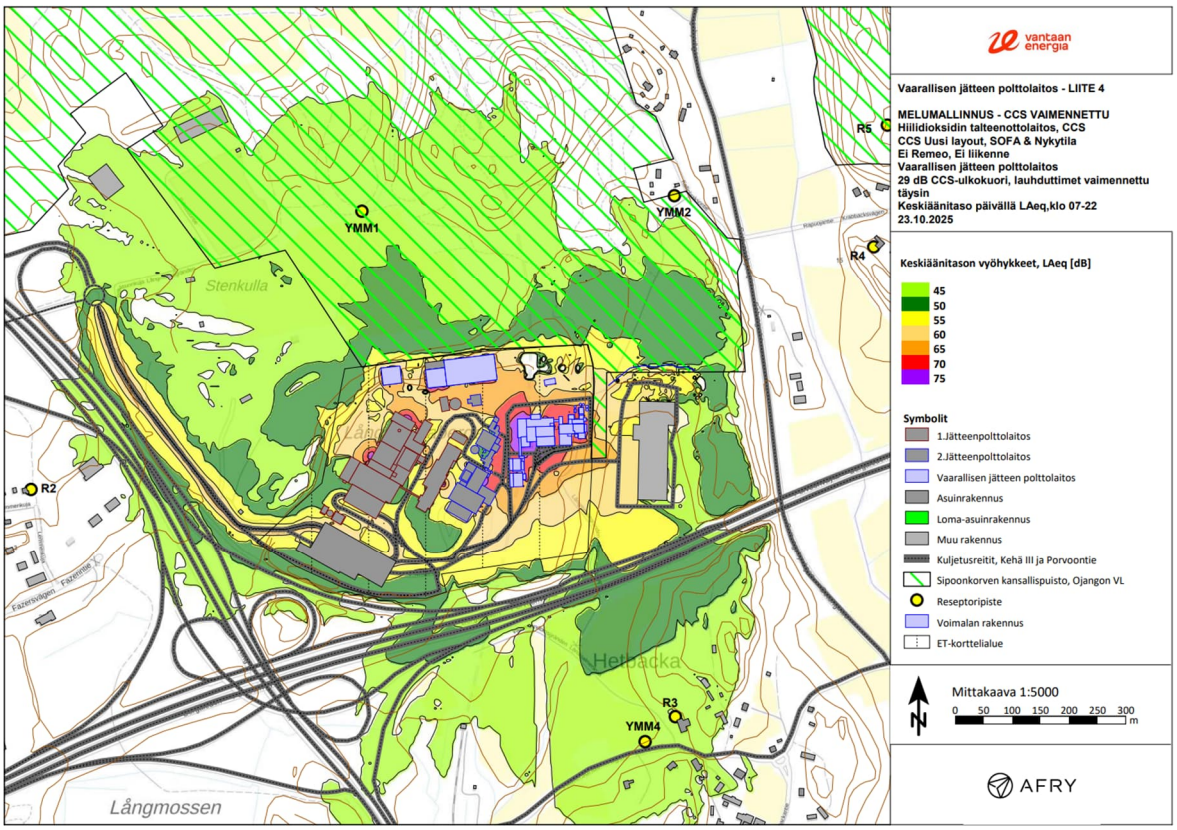
Asemakaava määrää, että jätevoimalan korttelialueen toiminnan aiheuttama melutaso ei saa lähialueen ympäristöluvanvaraiset toiminnat huomioiden ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla melun A-painotetun ekvivalenttitason (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 louhimisesta hiilidioksidin talteenottolaitosta varten aiheutuvat yksittäiset räjäytykset voivat kuulua omana äänitapahtumanaan, mutta louhiminen ei nosta keskiäänitasoa tontin välittömän lähialueen ulkopuolella nykytilanteeseen verrattuna. Louhinnan melu on luonteeltaan tilapäistä ja rajoittuu rakennusvaiheeseen. Melua ei välttämättä esiinny päivittäin, joten sen vaikutus voidaan arvioida lyhytaikaiseksi. Alueen taustamelutaso on korkea johtuen vilkkaasta liikenteestä, erityisesti vuoden 2024 liikennemäärien perusteella. Tieliikenteen melu peittää suurilta osin alleen louhinnan melun keskiäänitason. Tarvittaessa melusuojausta voidaan lisätä esimerkiksi siirrettävillä sermeillä louhinta-alueen ympärillä.

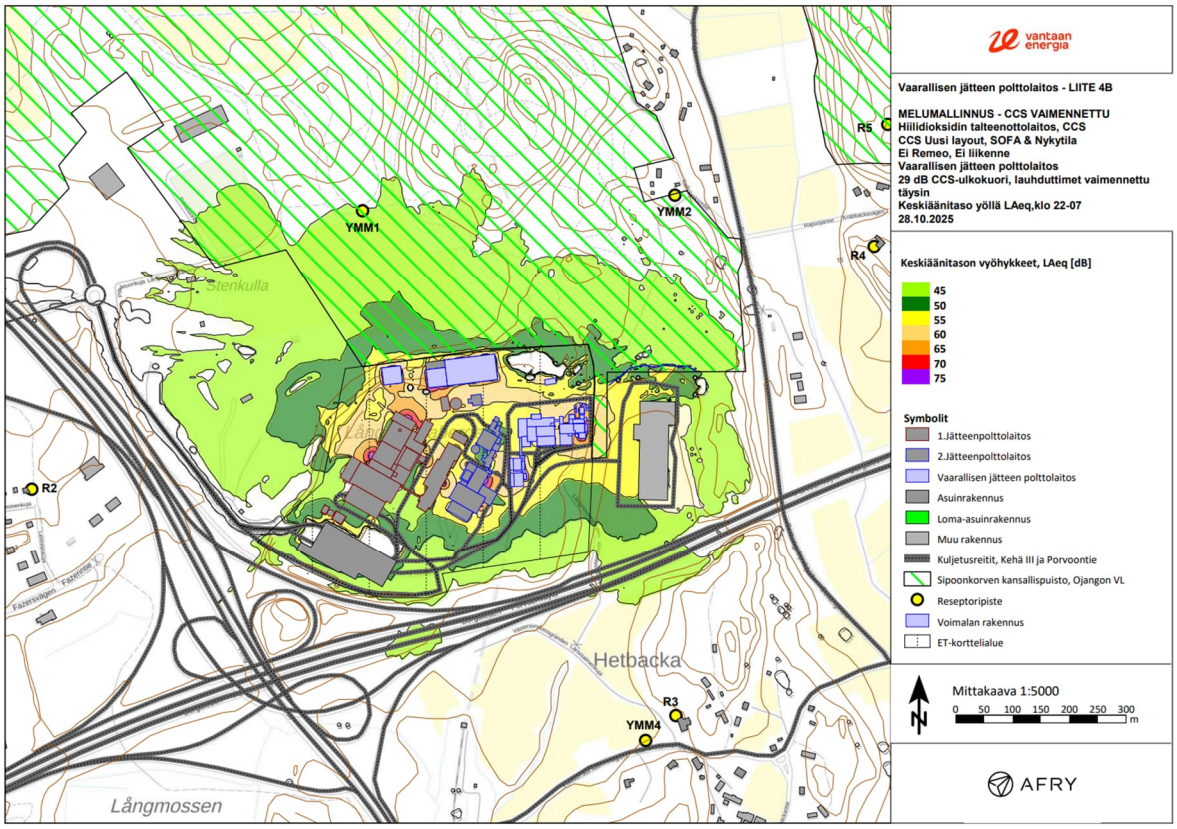
YVA-selostuksen melumallinnusten lisäksi AFRY Finland Oy on laatinut melumallinnuksia asemakaavaa varten. Hiilidioksidin talteenottolaitos sijoittuu jätevoimala-alueen pohjoisreunalle. Talteenottolaitoksen ulkoseinien ääneneristysarvoksi on suunnittelussa määritetty Rw + Ctr = 29 dB (Rw + Ctr tarkoittaa 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.



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 (HUOM! Ei Rudusta) ja tieliikenteen yhteismelun tilanteessa keskiäänitaso LAeq päivällä (AFRY Finland Oy)

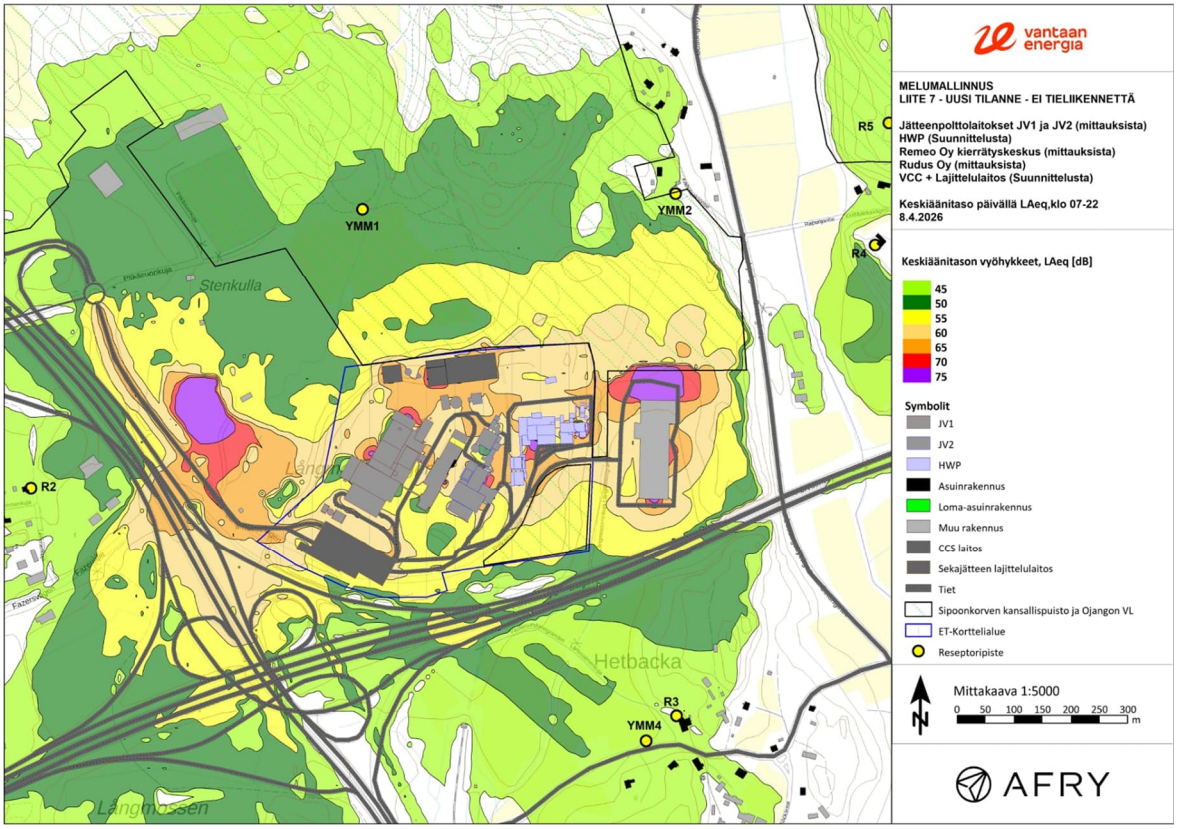


Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan (JV1, JV2, HWP, CO2-laitos, sekajätteen lajittelulaitos) kaikkien toimintojen aiheuttama keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 (AFRY Finland Oy)

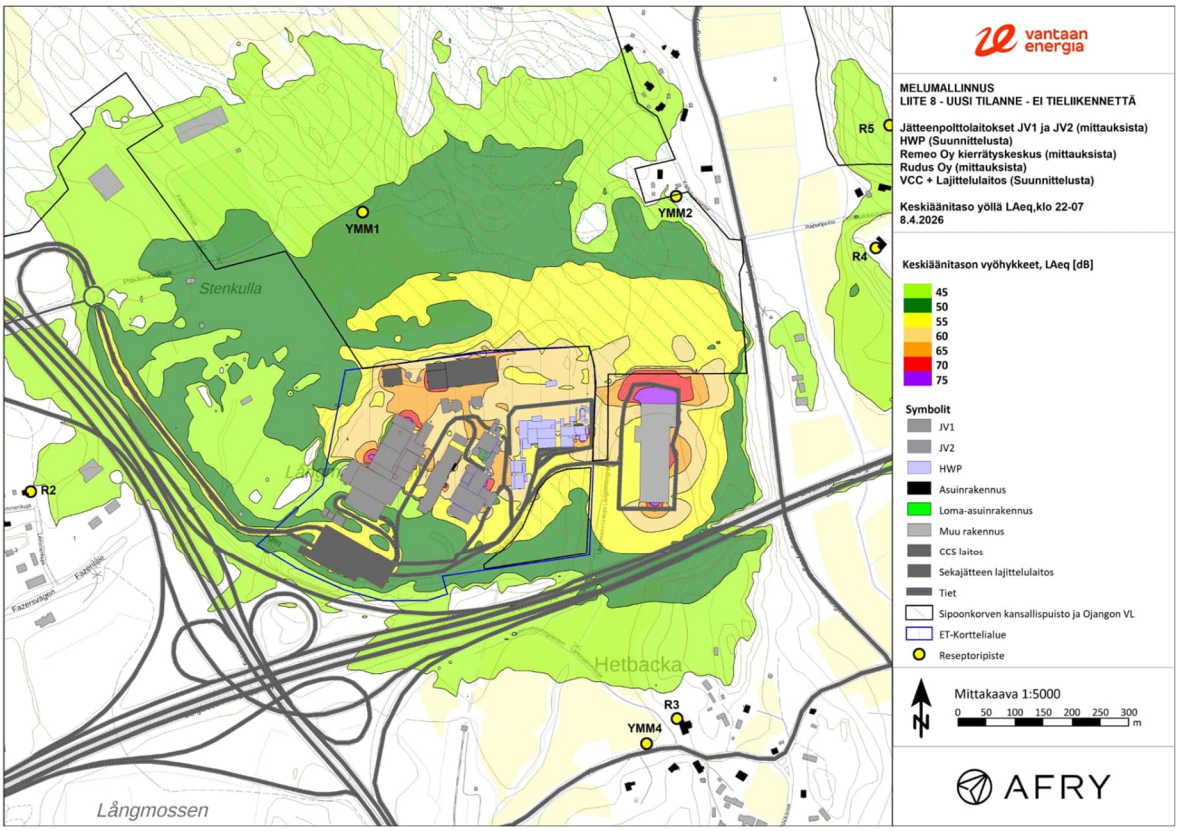


Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan (JV1, JV2, HWP, CO2-laitos, sekajätteen lajittelulaitos) kaikkien toimintojen aiheuttama keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 (AFRY Finland Oy)

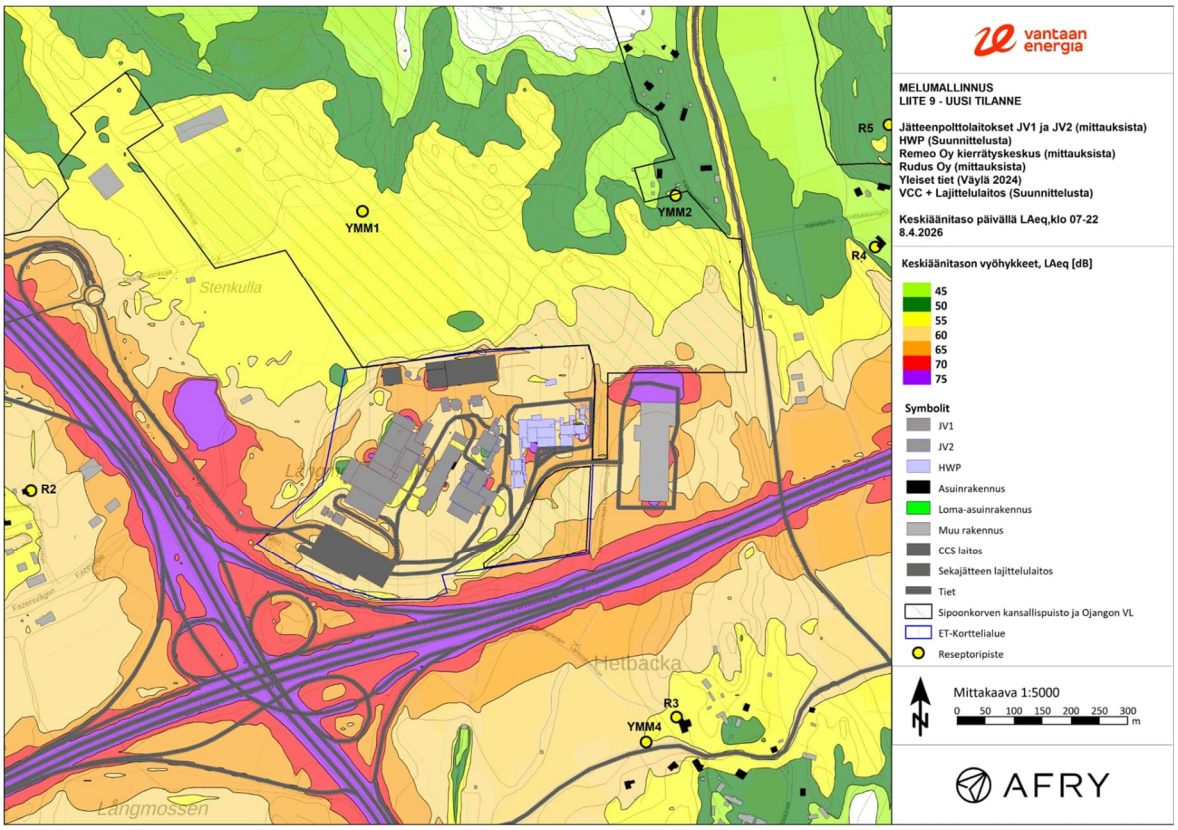
AFRY Finland Oy on lausuntojen takia tarkistanut melumallinnusta siten, että se huomioi myös Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan länsipuolella sijaitsevan Rudus Oy:n murskausaseman aiheuttaman melun. Tarkistettu melumallinnus (10.4.2026) sisältää Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos) ja muuttuvan asemakaavan mahdollistamien uusien laitosten (hiilidioksidin talteenottolaitos, sekajätteen lajittelulaitos) lisäksi Ruduksen murskausaseman, Remeon kierrätyslaitoksen ja tieliikenteen (VT7, Kehä 3, paikallistiet/kadut) aiheuttaman yhteismelun laskennallisen leviämisen alueen ympäristöön sekä päivällä että yöllä. Mallinnukset on laadittu em. laitosten yhteismelusta myös ilman tieliikennettä. Melun nykytilanteen mallinnukset ovat tämän kaavaselostuksen kohdassa *2.1.3 Rakennettu ympäristö* > *Ympäristöhäiriöt*.



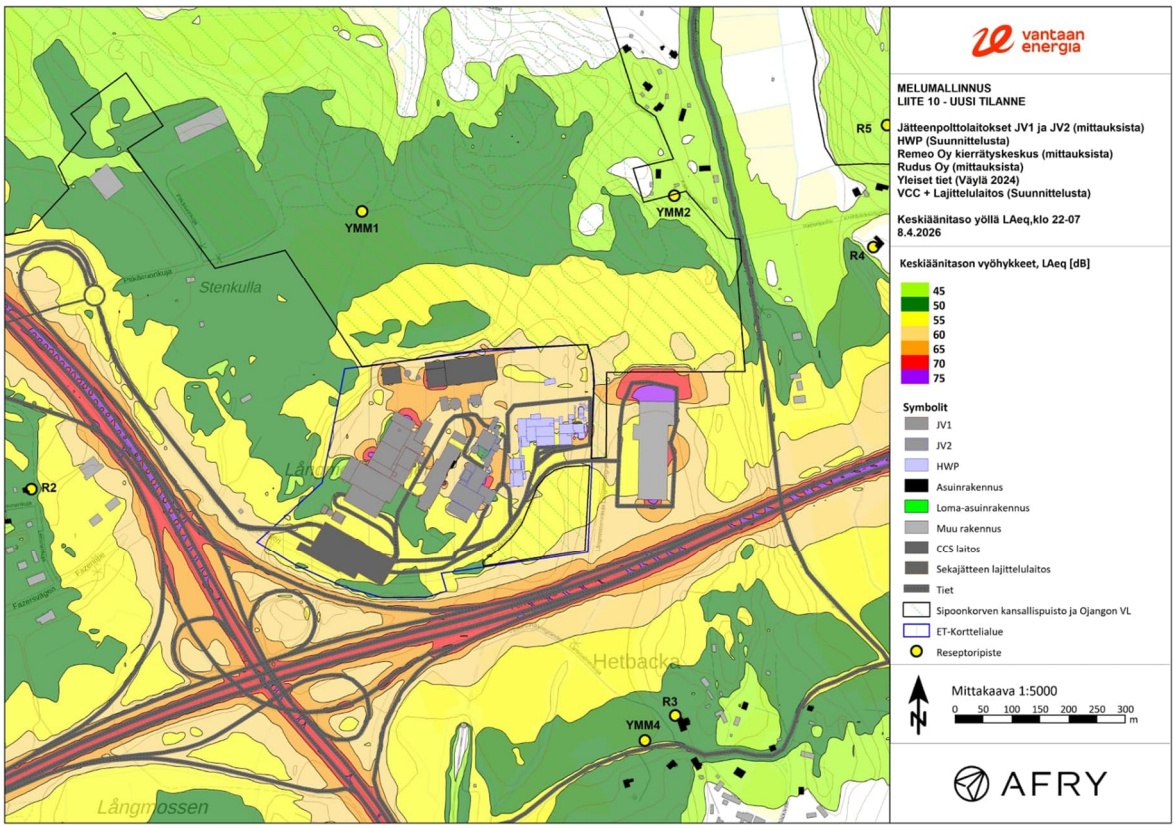
Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos) ja uusien laitosten (CO_2-talteenotto, sekajätteen lajittelulaitos), Remeo Oy:n kierrätyslaitoksen ja Rudus Oy:n murskausaseman melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 ilman tieliikennettä (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos) ja uusien laitosten (CO_2-talteenotto, sekajätteen lajittelulaitos), Remeo Oy:n kierrätyslaitoksen ja Rudus Oy:n murskausaseman melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 ilman tieliikennettä (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos) ja uusien laitosten (CO_2-talteenotto, sekajätteen lajittelulaitos), Remeo Oy:n kierrätyslaitoksen ja Rudus Oy:n murskausaseman melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq päivällä klo 7–22 tieliikenteen kanssa (AFRY Finland Oy)



Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyisten laitosten (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos) ja uusien laitosten (CO_2-talteenotto, sekajätteen lajittelulaitos), Remeo Oy:n kierrätyslaitoksen ja Rudus Oy:n murskausaseman melun nykytilanteen keskiäänitaso LAeq yöllä klo 22–7 tieliikenteen kanssa (AFRY Finland Oy)

Seuraava taulukko osoittaa Vantaan Energia Oy:n asemakaavoitettavien uusien laitosten (CO_2-talteenottolaitos, sekajätteen lajittelulaitos) muutoksen yhteismelun keskiäänitasojen (LAeq) laskennalliseen nykytilaan uuden asemakaavan lähialueen seitsemässä reseptoripisteessä yleisten teiden ja katujen tieliikennemelun kanssa.

Muutos nykytilasta päivällä ja yöllä yleisten teiden tieliikennemelun kanssa, LAeq [dB]

Reseptori	Nykytila 07-22	Uusi tilanne 07-22	Muutos 07-22	Nykytila 22-07	Uusi tilanne 22-07	Muutos 22-07
R2	62	62	-	54	55	+1 dB
R3	58	58	-	51	51	-
R4	47	47	-	41	42	+1 dB
R5	53	53	-	48	48	-
YMM1	55	55	-	48	51	+3 dB
YMM2	49	49	-	43	44	+1 dB
YMM4	62	60	+2 dB	53	53	-

Keskiäänitason LAeq muutokset nykytilasta yleisten teiden tieliikennemelun kanssa päivällä klo 7–22 ja yöllä klo 22–7. Nykytila (JV1, JV2, HWP-korkealämpölaitos, Remeo Oy, Rudus Oy). Uusi tilanne (Nykytila + CO_2-talteenotto, sekajätteen lajittelulaitos)

Yhteismelun keskiäänitason muutoksen havaittavuus on riippuvainen sen hetken taustamelun tilanteesta ja taajuusominaisuuksien eroista. Lähtökohtaisesti yöaikana erottuvuus on suurempi silloin, kun tieliikennemelu on vähäistä (esim. keskiyön jälkeen etenkin talvella) ja vastaavasti heikompaa esim. päivällä, kun tieliikennemelu on suurinta. Laskennallisten tulosten perusteella

yhteismelun päiväajan muutokset eivät ole selkeästi havaittavia, pois lukien piste YMM1 Ojangon ulkoilualueen eteläosassa, jossa uusi tilanne voi vähäisesti erottua taustamelusta sen hetkisen tieliikennemelun ja muun taustamelutilanteen mukaan.

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 Kehä III:n ja Porvoonväylän tieliikenteen melu on merkittävä ympäristöhäiriö. Asemakaava ei oleellisesti muuta alueen ympäristöhäiriöiden tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna.

Asemakaava edellyttää, että rakennuslupaan on liitettävä selvitys melusta ja sen torjumisesta.

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.

Kaikki jätevoimalan sekajätteen lajittelulaitoksen ilma johdetaan aktiivihiilipuhdistukseen, jossa siitä poistetaan hajuja. Laitoksen toiminnasta ei aiheudu hajuja lähimmille asuintaloille tai -alueille tai kouluille. Asemakaava määrää, että jätevoimalan jätteistä, nestemäisistä polttoaineista sekä kemikaaleista ei saa aiheutua pölyämistä ja hajuhaittaa.

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 kohtalaisen iäkästä lahopuustoista metsää, joka linnuston ja muun eläimistön kannalta ei ole erityisen arvokasta, sekä uhanalaisen ja rauhoitetun lahokaviosammalen esiintymiä. Suunnitellun talteenottolaitoksen kohdalla sijaitseva rinnemetsä on luokiteltu luontoselvityksessä Luopas-oppaan (Mäkelä & Salo 2024) mukaisesti arvoluokan 3 kohteeksi. Rakentamisen vaikutus jätevoimalan tontin kasvillisuuteen ja eläimistöön arvioidaan kohtalaisen kielteiseksi. Rakentamisella ei ole merkittäviä välittömiä tai välillisiä vaikutuksia jätevoimala-alueen ympäristössä sijaitseviin Vantaan ja Helsingin luontokohteisiin. Jätevoimalan alueen laajentuvien toimintojen toiminnan aikaiset luontovaikutukset ovat vähäisiä.

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 §). Uudenmaan ELY-keskus on 1.3.2025 myöntänyt hiilidioksidin talteenottolaitoksen alueelle luonnonsuojelulain 83 §:n mukaisen luvan poiketa rauhoitetun lahokaviosammalen hävittämiskiellosta (UUDELY/134/2025).

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse Natura 2000-alueita eikä luonnonsuojelualueita. Neljästä aluekokonaisuudesta muodostuva Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alue sijaitsee lähimmillään noin 1,8 kilometrin etäisyydellä jätevoimala-alueen etelä- ja kaakkoispuolella. Jätevoimala-alueesta noin 3,9 kilometriä koilliseen sijaitsee Sipoonkorven Natura-alue, joka muodostaa osan Sipoonkorven kansallispuistosta.

Jätevoimalan alueen hulevedet päätyvät valtaosin Ojangonojan ja Krapuojan kautta asemakaava-alueesta n. 3,4 km kaakkoon sijaitsevaan Helsingin Kapellvikenin merenlahteen, joka on Östersundomin lintuvedet -Natura-aluetta.

Vantaan Energia Oy:n hankekokonaisuuden YVA:n yhteysviranomainen katsoo, että YVA-selostusvaiheessa on toteutettu riittävät luontoselvitykset, joiden pohjalta voidaan arvioida eri hankevaihtoehtojen toteuttamisen vaikutuksia hankkeen vaikutuspiirissa sijaitseville tunnistetuille keskeisille luontoarvoille. Yhteysviranomainen toteaa, että hanketta varten ei ole tarve laatia luonnonsuojelulain 35 §:n mukaista Natura-arviointia. Merkittävästi heikentäviä vaikutuksia hankealueen läheisyydessä sijaitsevien Natura-alueiden suojeluperusteisille luontoarvoille ei synny.

Jätevoimalan jätteiden, kemikaalien, roskien ja hajujen leviäminen ympäristöön kielletään kaavamääräyksillä. Niistä ei saa aiheutua haittaa ympäristölle.

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.

Jätevoimalan jätteet, nestemäiset polttoaineet sekä kemikaalit eivät saa aiheuttaa maaperän pilaantumisvaaraa.

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 jätteiden ja kemikaalien varastoinnin ja käsittelyn toteuttamista niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään. 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. Vuosittaisesta päästövähenemästä fossiilisia kasvihuonekaasupäästöjä olisi noin 385 000 tCO_2e. Hankkeen elinkaaren aikainen päästövähenemä on suuruudeltaan noin 16 800 000 tCO_2e, josta fossiilisten päästöjen vähenemän osuus on yli 9 000 000 tCO2e. Hankkeessa talteen otetun hiilidioksidin mahdollistama fossiilisten päästöjen vuosittainen vähenemä vastaa potentiaalisesti noin 7 prosenttia Uudenmaan vuoden 2023 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 5.5.2026

Jukka Köykkä	Milja Halmkrona
kaavasuunnittelija	aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	24.3.2026
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]	17,5635	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	0,4858
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,9865	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	17,0777

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	**17,5635**	**100,00**	**80000**	**0,46**	**0,4858**	**30000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,2770	7,3	0	0,00	-0,4140	0
E yhteensä	16,2865	92,7	80000	0,49	0,8998	30000
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

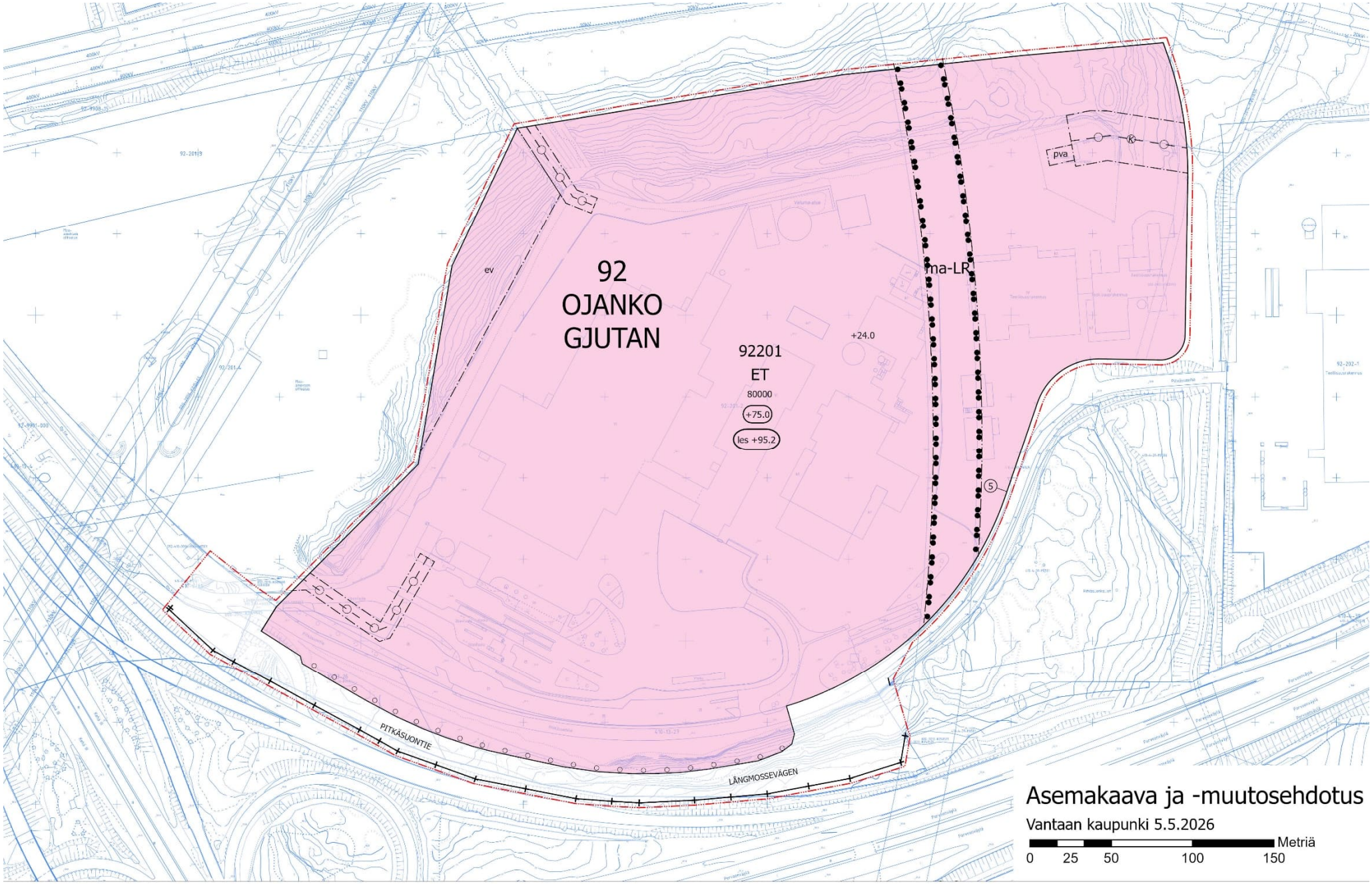
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,9865**	**5,62**	**0**	**0,9865**	**0**

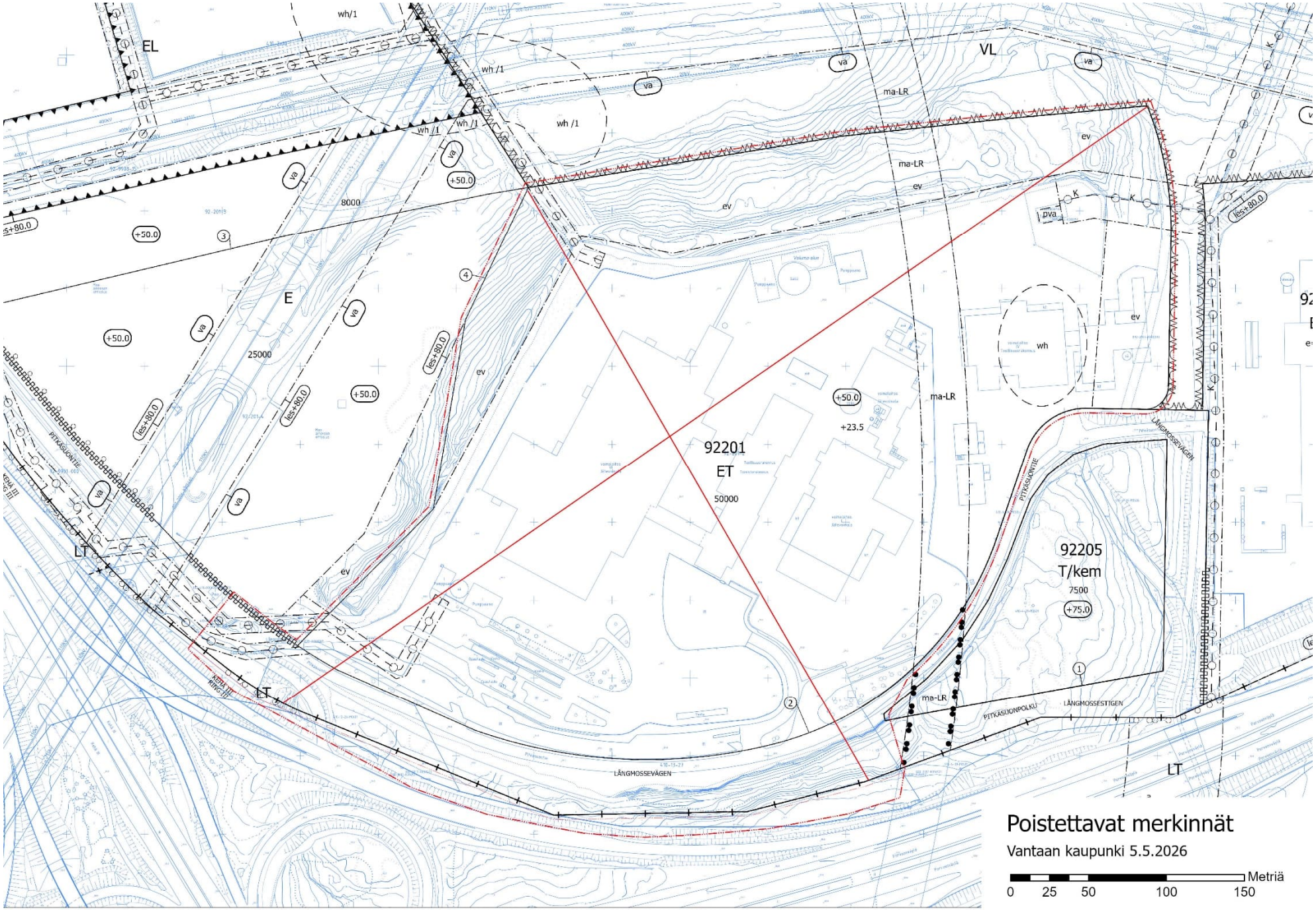
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**17,5635**	**100,00**	**80000**	**0,46**	**0,4858**	**30000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,2770	7,3	0	0,00	-0,4140	0
Kadut	1,2770	100,0	0	0,00	-0,4195	0
LT	0,0000	0,0	0		0,0055	0
E yhteensä	16,2865	92,7	80000	0,49	0,8998	30000
ET	16,2865	100,0	80000	0,49	0,8998	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**	**5,62**	**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-LP
pva
PITKÄSUONTIE
LÅNGMOSSEVÄGEN
Asemakaava ja -muutosehdotus
Vantaan kaupunki 5.5.2026
Metriä
0 25 50 100 150


EL
VL
E
LT
LT
LT
wh/1
wh /1
va
ma-LR
ev
pva
K
wh
+50.0
+23.5
+75.0
8000
25000
92201
ET
50000
92205
T/kem
7500
PITKÄSUONTIE
PITKÄSUONPOLKU
LÅNGMOSSESTIGEN
LÅNGMOSSEVÄGEN
Poistettavat merkinnät
Vantaan kaupunki 5.5.2026
Metriä
0 25 50 100 150

1/4

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 920600 920500ma	Päiväys Datum 5.5.2026

Vantaan kaupunki

PITKÄSUONTIE 10

Kaupunginosa 92, OJANKO

Vanda stad

LÅNGMOSSEVÄGEN 10

Stadsdel 92, GJUTAN

Asemakaava
Katualuetta.

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 92201 ja katualuetta.

Maanalainen asemakaava
Maanalainen rautatiealue.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osa korttelia 92201.

1:2000

Detaljplanen
Gatuområde.

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 varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään.	Lagring och behandling av avfall och kemikalier ska utföras på ett sätt, som förhindrar utsläpp i miljön.
	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 cykeltrafikflederna.
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 lähialueen ympäristöluvanvaraiset toiminnat huomioiden ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla 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, med hänsyn till verksamheter som kräver miljötillstånd i omgivningen, 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 de områden som används för rekreation i Gjutans friluftsområde 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.
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.**
ies +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.**
pva	**Ohjeellinen rakennusala.**	**Riktgivande 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. Aueen 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.
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**

920600 *4/4*



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
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAEHDOTUS/
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
PITKÄSUONTIE 10
MUISTUTUKSET JA VASTINEET

Asemakaavoitus / MHA, JKÖ / 5.5.2026

Asemakaavaehdotus ja asemakaavamuutosehdotus 920600 (ml. maanalainen asemakaava 920500ma) Pitkäsuontie 10 on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 11.2.−12.3.2026. Tänä aikana jätettiin yksi muistutus.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Tarkistukset**
NRO 1, 9.3.2026 Vaarala-Rajakylä Asukasyhdistys ry sekä yksi asukas	Kaavamuutos on hylättävä. Kotimaisen sekajätteen määrä vähenee voimakkaasti eikä sekajätteen lajittelulaitosta tarvita. Hiilidioksidin talteenotto ylläpitää ylisuurta jätteiden polttokapasiteettia eikä kannusta vähentämään jätteen määrää ja polttoa. Jätevoimalan uudet laitokset muodostavat runsasväkisen asutuksen, päiväkotien ja koulujen viereen kaatopaikan ja aiheuttavat vastaavia ympäristöhaittoja kuin läheinen Remeo Oy:n kierrätyslaitos, joka roskaa ympäristöä ja melu häiritsee asutusta. Melua tulee arvioida alueen toimijoiden yhteismeluna. Jätevoimalan uusilla toiminnoilla heikennetään jätevoimalaa ympäröiviä viherkäytäviä, jotka yhdistävät Porvarinlahden Natura 2000 -alueet Sipoonkorven kansallispuiston ja Ojangon virkistysalueiden viheralueisiin. Arvokasta biodiversiteettiä, ml. suojeltu lahokaviosammal, tuhoutuu ja Natura 2000 -alueet vaarantuvat. Kaavaselostus on puutteellinen.	Kaavaselostusta on täydennetty.

NRO 1
Vaarala-Rajakylä Asukasyhdistys ry sekä yksi asukas 9.3.2026

Muistutus:

Vastustamme ehdotettuja kaavamuutoksia jäljempänä esitetyillä perusteilla jaa vaadimme, että ehdotettu kaavamuutos on hylättävä.
Luettuamme kaavaehdotuksen läpi käsityksemme on, että muutoksilla mahdollistettaisiin ulkomaisen jätteen varastoinnin ja käsittelyn siirtäminen Länsisalmeen mm. Loviisan satamasta, jossa se on aiheuttanut merkittäviä ympäristöongelmia. Kotimaisen jätteen lajitteluun ei ole tarvetta esitetylle laitokselle.
Hiilidioksidin talteenottolaitoksen rakentamista ei tule myöskään edistää, ainakaan ei ennen kuin laitoksen lopputuotteen loppusijoituspaikka on ratkaistu ja selvillä.
Vastustamme, että Itä-Vantaan merkittävimmän ulkoilualueen (Ojanko) ja Hakunilan urheilupuiston latuverkoston sekä Sipoonkorven kansallispuiston välittömään läheisyyteen avataan kaatopaikka, jota vastaavan toiminnan ongelmat ovat tiedossa mm. Loviisan sataman lähialueilla sekä myös naapurissa sijaitsevan Remeon toiminnan osalta, mm. hajun ja roskien leviämisen osalta. Olemme epäuskoisia siitä, että Vantaan kaupunki haluaa jatkossa mm. järjestää hiihdon Suomen mestaruuskisat alueella, jossa haisee mätä.
Sijaintitiedoista on jätetty tiivistelmä osuudesta pois lähiluontoalueet (Ojanko ja Sipoonkorpi) sekä maininta, että alueella nyt jo oleva rakentaminen on ollut mahdollista vain säilytettäväksi määrättyjen viherkäytävien/-alueiden vuoksi. Esitetyn toiminnan vaikutukset molemmissa päissä ulottuvat Natura 2000 -alueisiin. Vastustamme suojaviheralueisiin koskemista, koska niiden poistaminen vaikuttaa suoraan Natura 2000 -alueiden luontoarvoihin sekä myös Ojangon virkistysalueeseen. Toimintaa olla sijoittamassa alle 150 metrin päähän Ojangon ulkoilualueen lähimmistä ulkoilureiteistä sekä noin 250 metron päähän lähimmästä asutuksesta, jonka ei pitäisi olla enää nykyisin mahdollista.

<u>Luonnonympäristön (kohta 2.1.2) kuvaus on epätarkka ja puutteellinen</u>

Maisemakuvaus lähialueista on virheellinen. Suunniteltua laajennusta lähempänä sijaitsevat sekä Ojangon virkistysalue, Sipoonkorven kansallispuisto, että alueen viherkäytävät, jotka yhdistävät Porvarinlahden Natura 2000 -alueet Sipoonkorven ja Ojangon virkistysalueiden viheralueisiin. Toisin kuin kaavaselostuksessa mainitaan alueen luonnetta kuvaavat laajat viheralueet, ei teollisuuslaitokset.
Esitetyillä muutoksilla viheraluekokonaisuuteen puututtaisiin pysyvästi ja peruuttamattomasti: Muutokset vaikuttavat siis myös Natura 2000 alueisiin ja niiden luontoarvoon. Vastustamme myös suoja-alueiden supistamista niin että toiminta sijoittuisi lähimmillään hieman yli 100 metrin päähän Ojangon virkistysalueesta.
Toiminta ollaan sijoittamassa myös noin 250 metrin päähän lähimmästä pysyvästä asutuksesta, mikä ei myöskään ole hyväksyttävää.
Suunniteltuja etäisyyksiä ei voida pitää riittävinä huomioiden mm. Valtioneuvoston asetus kaatopaikoista (331/2013). Saman asetuksen mukaan luonnonsuojelu-, maisemansuojelu- tai virkistysalueeksi varatulle alueelle, luonnonperinnön tai kansallisen kulttuuriperinnön säilyttämiseksi suojellulle alueelle taikka niiden välittömään läheisyyteen ei saa sijoittaa kaatopaikkatoimintaa. Noin 100 metriin jäävä etäisyys ei mielestämme ole riittävä ja täyttää selkeästi mm. välittömän läheisyyden vaatimuksen.
Vesistöjen osalta on jätetty edelleen mainitsematta, että valuma-alueena on myös Natura 2000 -alueita ja Ojangonoja sekä Westerkullanoja valuvat alueille.

On erikoista, että Vantaan kaupunki on tukemassa erittäin harvinaisen biodiversiteetin tuhoamista perusteena yhden yrityksen liiketoiminnan maksimointi. Kaavaselostuksessa ei millään tavalla kuvata sammalesiintymien siirtämisen onnistumista, eikä minne se siirrettäisiin. Vastustamme lailla suojellun biodiversiteetin tuhoamista ja vaadimme, että minimissään kaavamuutosalue on rajattava siten, ettei sammal tuhoudu.

Lähialueella pysyvästi asuvat voivat vahvistaa ilman tutkimuksiakin siellä asuvan lepakkopopulaation. Meluavan ja häiritsevän toiminnan siirtäminen monimuotoisen luonnon välittömään läheisyyteen ei aiheuttaa muuta kuin haittaa luonnon biodiversiteetille. Väite, ettei alueella sijaitse lepakkoalueita, ei siis pidä paikkaansa. Alueella on useita ja toistuvia lepakkohavaintoja, myös rakennusten sisällä. On erikoista, etteivät AFRY:n selvityksiä tekevät konsultit ole suoraan yhteydessä alueella asuviin, vaan kirjoittavat johtopäätöksensä ilman selkeitä perusteluita.

<u>Rakennetun ympäristön (kohta 2.1.3) kuvaus sisältää virheitä ja on puutteellinen</u>

Alueen väestö
Selostuksesta jää epäselväksi mihin perustuu arvio, että alueen väestö vähenee. Kaikki alueella ovat asuinkiinteistöt ovat asuttuja ja ne ovat myös myyty hyvin nopeasti tultuaan myyntiin. Alueella on myös rakennettu uusia taloja tai peruskorjattu vanhoja. Mielestämme esitetty väite on väärä. Vantaan ratikan myötä asukkaiden määrä lähialueella tulee kasvamaan monilla tuhansilla asukkailla. Ensimmäinen mittava rakennuskohde on Fazerila-Santamalmi, joka sijaitsee alle kilometrin päässä hankkeesta.

Lähin asutus 250 metrin päässä
On epäselvää mihin kalliokohoumiin selostuksessa viitataan. Sama väite on esitetty Remeon osalta koskien luonnonmuotojen haittojen leviämistä estävää vaikutusta, mutta toiminnasta tuleva melu ja hajuhaitta ovat merkittävästi laskeneet asumisviihtyisyyttä alueella. Nyt tuota rasitusta ollaan edelleen kasvattamassa. Vaadimme, ettei toimintaa saa sijoittaa noin 250 metrin päähän lähimmästä häiriintyvästä asutuksesta.

Lähin koulu noin 400 metrin etäisyydellä
Västersundomin ruotsinkielinen alakoulu on myös selvästi alle 500 metrin etäisyydellä suunnitellusta jätteen lajittelusta. Vastustamme tämän kaltaisen toiminnan tuomista lähelle koulua, jossa ala-asteikäiset ovat päivittäin pitkiä aikoja.
Viistoilmakuva alueesta ei anna oikeaa kuvaa alueen luonteesta, joka on myös hyvin Vantaan kaupungilla tiedossa. Lukuun ottamatta Kehä II:n ja Lahden moottoritien risteysaluetta on alue kaikilta kolmelta sivultaan viherluontoa tai hyvin harvaan asuttua. Nyt viheralueiden kylkeen esitetään jätteenkäsittelytoiminnan laajentamista. mitä emme pidä perusteltuna.

Virkistys ja Natura 2000 – viherkäytävän kuvaus on väärä
Viherkäytävän kuvaus on virheellinen ja viherkäytävä on kuvattu väärin. Viherkäytävä on Porvoon moottoritien alittava alikulku. Porvoon moottoritien ylittävää viherkäytävää ei ole. Sen kohdalla on aidat eikä mitään velvoitetta Vantaan Energialle (eikä Remeolle) ole asetettu vihersillan rakentamiseksi moottoritien yli. Ylityksen estää nykyisin myös alueella olevat riista-aidat. Esitetty kaavamuutos uhkaa alikulun kautta tapahtuvaa eläinten kulkemista ja siten esitetyllä muutoksella on vaikutuksia Sipoonkorven ja etelässä olevien Natura 2000 -alueiden väliseen yhteyteen, eikä esitettyä muutosta tule hyväksyä.

Melu – esitetyt melumittaukset on todettu Vaasan HAO:ssa merkityksettömiksi
Merkittävin ja häiritsevin melun lähde Kalliolaaksontien asutukselle on Remeon laitos. Asiasta on tehty kymmeniä huomautuksia lupaa valvovalle ympäristöviranomaiselle. Pidämme erikoisena, että kaavoitusprosessin lähtötiedoiksi on laitettu AFRY:n mittaukset, joista Vaasan HAO:n on 17.12.2024 (diaarinrot 124/03.04.04.04.19/2023 ja 138/03.04.04.04.19/2023) antamassaan päätöksessä todennut, ettei mittausarvoja voida pitää luotettavina, koska mittauspaikat ovat olleet sijoitettuina notkelmiin tai vastaavalla tavalla suojaisiin paikkoihin. Katsomme, että melun vaikutusten osalta tehdyt selvitykset ovat riittämättömiä myös sen vuoksi, ettei niissä ole mittausten kautta mitattua melutasoja silloin, kun ne ovat korkeimmillaan kaikkien toimintojen ollessa käynnissä. **Vaasan HAO on nimenomaan samaisessa päätöksessään todennut, että meluvaikutuksia ei tule arvioida yksittäisten toimijoiden pistemäisinä vaikutuksina vaan melua tulee arvioida kokonaisuutena.** Konsulttiyritysten käyttämät ns. häiriökorjaukset ovat alueella aiheuttaneet sen, että meluarvot ovat aina niiden jälkeen näennäisesti jäänet alle säädettyjen tasojen.

Kuvauksesta puuttuu myös maininta, että mainituilla mittauksilla ei ole lainvoimaa ja ne on vaadittu uudestaan tehtäviksi, kun Vantaan Energian korkealämpölaitoksen (ongelmajätteiden polttolaitos), ympäristölupa on palautettua uudestaan käsiteltäväksi ympäristölupaprosessissa.
Valitettavasti joudumme myös toteamaan, että alueelle tehdyt melumallinnukset ovat olleet toistuvasti virheellisiä ja antaneet väärän kuvan alueen melutilanteesta-.
Katsomme, että kaavoituksen perusteeksi ei tule laittaa sellaisia päätelmiä, joiden osalta asiaa käsitellyt valitusviranomainen eli tässä tapauksessa Vaasan HAO on katsonut, ettei niille tule antaa merkitystä asian käsittelyssä.

Päästöt ilmaan
Vantaan Energian suunnittelema toiminta on samaa kuin Remeon toiminta alueella ja Remeon toiminnasta saatujen kokemusten vuoksi katsomme, ettei Vantaan Energian alueelle suunnittelema toiminta sinne sovellu. Huomautamme, että ympäristöluvan määräyksestä huolimatta Remeo Oy:ta ei ole velvoitettu tekemään pölypäästömittauksia toiminnastaan. Osa toiminnan haittavaikutuksista on jätetty ympäristöluvan vastaisesti dokumentoimatta. Puun murskauksesta alueella on paljain silmin ollut havaittavissa roskaantumista laajalla alueella. Toiminnasta on siis aiheutunut vaikutuksia, joita ei meille epäselväksi jääneistä syistä ole siis haluttu mittauksialla dokumentoida.

<u>Suunnittelutilanne (kohta 2.2.)</u>

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet
Esitetty toiminta on vastoin seuraavia kaavaselostuksessa esitettyjä tavoitteita:

- Ei vähennä yhdyskuntien päästöjä, vaan luomalla toimintoja yhä suuremmalle jätteiden tuonnille Suomeen, se päinvastoin lisää päästöjä Suomessa. Lisääntyvää tuonti kumoaa tehokkaasti hyödyt, joita syntyy omien jätteidemme kierrättämisestä.
- Ei turvaa luonnon monimonimuotoisuutta, koska lisää kansainvälisiä jätevirtoja, kasvattaa Suomeen jäävää loppujätteen määrää, tuhoaa mm. lahosammaleen kasvuston, tuo haitat merkittävien luontoalueiden viereen, rajoittaa viherkäytävien toiminnallisuutta.
- Ei sopeuta ilmaston muutokseen, vaan jätteiden tuomisella vähennämme niiden syntypaikoilla kannusteita kierrättää jätettä, kun olemme valmiita ottamaan jätteet tänne.
- Polttokapasiteetin ylläpidolla lisäämme aktiivisesti hiilidioksidipäästöjä, koska niitä syntyy poltossa. Mitä vähemmän poltamme, sen vähemmän päästöjä.
- Tuhoaa virkistysalueiden käytettävyyttä sekä heikentää yhteyksiä viheralueiden välillä. Juuri näiden vaikutusten estämiseksi alueella on ne kaavamääräykset mitä siellä nyt on.

Esitetty kaavamuutos ei edistä hiilineutraalisuustavoitetta. Laitosta ei tarvita kotimaisen, Suomessa tuotetun jätteen lajittelemiseksi, koska tuo jäte on jo pitkälti lajiteltua, vaan ulkomailta tuotavan jätteen lajittelemiseksi. Katsomme, ettei pidä kannustaa toimintaan, joka lisää Suomessa päästöjä sekä ikuisesti säilytettävän ongelmajätteen määrää, joka päätyy kaatopaikoillemme, joista meidän ollut tarkoitus päästä eroon.

MAL 2023 -suunnitelma
Esitetty kaavamuutos ei tue MAL 2023 -suunnitelman tavoitteita. Tuomalla kaatopaikkatoiminnan lähelle aluetta, jonne on suunniteltu kymmenien tuhansien ihmisten asuinalue, niin jokainen ymmärtää, ettei se lisää alueen houkuttelevuutta. Katsomme, että kaavamuutos tulee tämänkin vuoksi hylätä. Lähialueet ovat myös alueellisesti merkittäviä virkistysalueita ja monimuotoisia luontokokonaisuuksia.

Asemakaava-alue
Huomautamme, että alueelle rakennetulla HWP-laitoksella ei ole ympäristölupaa eikä sitä tule käyttää miltään osin perustelemaan nyt esitettyjä muutoksia.
Jätteenpolton kasvattaminen alueella on erikoista, kun poltettavaa jätettä ei ole. Jätettä tuodaan valtavia määriä ulkomailta, kun sitä ei saada muualle vietyä. Epäselväksi jää miksi jätteentuonnin kasvattamista

tulisi Vantaan kaupungin puolesta edelleen tukea nyt esitetyillä kaavamuutoksilla. Onko Vantaa kestävyyden edelläkävijä, kun se sallii toiminnallaan alueelleen tuotavan eniten jätettä Suomen ulkopuolelta ja on valmis ylläpitämään kaatopaikkoja tuon polton tuottaman loppujätteen sijoittamiseksi?

Asemakaavan tavoitteet (kohta 3.3.) eivät toteudu

- Jätteetöntä kaupunkia ei edistä jätteiden valtava tuonti ulkomailta.
- Päästötöntä tulevaisuutta ei edistä jätteiden kierrättämisen vastainen toiminta, kun tuomme maailmalta jätteet tänne poltettaviksi ja vähennämme paikallista kierrätystä.
- Päästöjä ei vähennä se, että pidämme yllä ylisuurta polttokapasiteettia.
- Yli suuri poltto ja jätteiden tuonti, molemmat tukevat ylikulutusta maailmassa.
- Esitetty rakentaminen nakertaa viherrakenteita.
- Kaavamuutos ei edistä kiertotaloutta, eikä hiilijalanjäljen vähentämistä.

Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet (kohta 3.4.)

On erikoista kirjoittaa, että käsiteltävät jätteet olisivat kotimaisia. Käsityksemme mukaan Vantaan Energia ei ole millään tavalla siihen sitoutunut eikä se ole niin myöskään toiminut vaan yhtiö tuo Suomeen valtavan määrän jätettä ulkomailta. Emme pidä Vantaan Energian toiminnan ja yhtiön aikaisemmin antamien lupausten perusteella uskottavana, että käsittelylaitos käsittelisi vain kotimaista jätettä. Erikoisemmaksi väitteen ja perustelun tekee myös se, että ympäristöviranomaiset ovat pyydettäessä aina antaneet luvan jätteiden tuomiseen siinä määrin kuin yhtiön on halunnut, vaikka nyt on käynyt mm. YLE:n selvityksissä selväksi, ettei ole edes tarkkaa tietoa mitä jätettä tänne maailmalta tuodaan.
Mikään muu syy Vantaan Energian voiton maksimointi ei vaadi laitoksen sijoittamista tälle samalla paikalle.

<u>Kaavan vaikutukset (kohta 4.4)</u>

Väestön rakenne ja kehitys

Pidämme erikoisena, että kaavaselostuksessa katsotaan, ettei esitetyillä muutoksilla ole vaikutusta väestön määrään ja rakenteeseen, kun keskittämällä alueelle myös kaatopaikamaista toimintaa, lähialueiden houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä varmuudella lasketaan.

<u>Vaikutukset rakennettuun ympäristöön (kohta 4.4.1</u>

Yhdyskuntarakenne

Nykyisessä epävarmassa turvallisuuspoliittisessa ympäristössä Vantaan kaupungin toiminta riskien hajauttamista vastaan on erikoista. Keskittämällä yhä enemmän toimintoja pienelle alueella kaupungista tehdään yhä haavoittuvampi erilaisille vaikuttamisille. Epäselväksi jää miksi Vantaan kaupunki edelleen toimii mallien mukaan, joiden suuri riski on todettu mm. Ukrainassa. Kyse on huoltovarmuuden näkökulmasta menneisyyden toimintamallista.

Kaupunkikuva ja maisema

Vastustamme., että Vantaan kaupunki edelleen tukee kehitystä, jolla Ojangon ulkoilualueen virkistysarvoa vähennetään ja alueen luontoarvoja vähennetään. Kalliorintaus on aikoinaan jätetty paikoilleen juuri maisemallisista syistä ja sen olemassaololla perusteltiin jätevoimaloiden rakentamista. Vastustamme muutosta myös sen vuoksi, että se vie pois perusteet aikaisempien kaavamuutosten ja rakentamisten osalta. Toiminta tulee sijoittumaan myös vain 250 metrin lähimmästä asutuksesta eikä sen pitäisi olla mahdollista. Alueen ahtaus ei ole yllätys Vantaan Energialle ja sen vuoksi yhtiön tarve koko ajan laajentaa aluettaan kohti lähimpiä häiriintyviä alueita ei tule hyväksyä ja kaavamuutos on kumottava.
Positiivisia muutoksia päästöjen osalta saadaan, kun lopetetaan ulkomaisen jätteen tuonti.
Emme pidä uskottavan väiteitä valaistuksen suunnittelusta. Rakennusten valaistuksen suunnittelun täydellisestä epäonnistumisesta on jo alueella esimerkki Remeon osalta, joka ei vastaa lupahakemuksessa esitettyä. Valaistukseen ei ole kuitenkaan puututtu, vaikka se on äärimmäisen häiritsevä.

Kuva Remeon toiminta-alueen valaistuksesta Ojangon ulkoilualueen suuntaan:



Melu
Vaikutusarviossa ei ole huomioitu yhteismelunvaikutusta lähialueille, vaikka mm. Vaasan HAO on viimeisimmässä Länsisalmen aluetta koskevassa päätöksessään katsonut, että niin tulisi tehdä.

4.4.3. Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Laskelmissa on jätetty huomiomatta ulkomaisen jätteen poltto. Laskelmissa on huomioitava jätteen kuljettamisen ilmastopäästö sekä sen vaikutus paikallisesti, Suomessa hiilidioksidipäästöjä lisäävästi sekä vaikutus kiertotalouteen, kun jätettä ei ole sen syntypaikalla tarpeen kierrättää tehokkaammin, kun se voidaan viedä syntypaikaltaan pois. Käsittelykapasiteettien kasvattamisen paikallisesti, ilman että siihen ei ole tarvetta ja polton ylläpito, ilman että siihen on tarvetta, ei lisää hiilineutraalisuustavoitetta vaan toimii sitä vastaan.
Hiilidioksidin käsittelylaitoksen rakentamista ei ole järkevä edistää ennen kuin on selvillä, onko mistään löydettävistä geologista varastoa, jonne uusi tuotettu jätelaji voidaan varastoida. Käsityksemme mukaan ei ole järkevää luoda uutta jätelajiketta, jos ei ole edes tiedossa mitä sillä voidaan tehdä, niin kuin nyt on tilanne.
Kierrätyslaitoksen osalta arvioinnissa ei ole huomioita vaikutusta, joka syntyy siitä, että jätettä tarvittaisiin kierrätyksen tehostuessa entistä enemmän ja kun sitä ei ole, niin sitä olisi tuotava Suomeen entistä enemmän. Mistään materiaalista ei käy ilmi, että jätevoimaloiden toimintaa olisi tarkoitus ajaa alas, jos jätettä ei ole.

Lopuksi

Kaavamuutosta ei ole tule hyväksyä, koska sille ei ole tarvetta. Hiilidioksidipäästöt vähenevät eniten, kun suunnitelmaa ei toteuteta, elinkaaripäästöjä ei synny, eikä jätteen määrää polttoon tarvitse lisätä.
Lisäksi toteamme vielä molempien hankkeiden osalta loppupäätelminä:

Sekajätteen lajittelulaitos
Vastustamme kaavamuutosta, koska sille ei ole tarvetta:

- Voimakkaasti vähenevän sekajätteen uudelle lajittelulaitokselle ei ole tarvetta. lajittelu onnistuu jo nykyisissä laitoksissa. Turha lisärakentaminen ei ole hiilineutraalia, vaan jätealan toimijoiden on kyettävä yhteistoimintaan.
- Suomessa oleva lajittelukapasiteetti riittää.
- Sekajätteen lajittelulaitos kasvattaisi merkittävästi jätemääriä Vantaalla. Ulkomaisen jätteen tuonnin lisääminen, on kansallisen ja Vantaan jätestrategioiden vastaista. Tuodun jätteen määrä on jo nyt kasvanut valtavasti, vaikka laitoksia rakennettaessa Vantaan Energia väitti, että ulkomaiselle jätteelle ole tarvetta.
- Ulkoimaisen jätteen tuonti ja sen käsittelykapasiteetin kasvattaminen ei tue vihertehokkuutta eikä kestävää kehitystä. Pitkät kuljetusmatkat, polttojätteen loppusijoitus Suomessa ja ulkomaisen jätteen epämääräisyys eivät tue Vantaan Energian väitteitä.

- Suunnitellun laitoksen kapasiteetti vastaisi aika tarkasti ulkomailta tuotavan jätteen osuutta Länsisalmen laitoksissa nykyisin poltettavan jätteen kokonaismäärästä. Jos kierrätys tehostuu, niin jätettä lienee tuotava koko ajan yhä enemmän polttoon.
- Ulkomaisen jätteen loppujätteen eli polttotuhkan loppusijoituspaikka on Suomessa ja pääkaupunkiseudulla Ämmässuon kaatopaikka. Vastustamme, että kaavoituksella lisätään kaatopaikkojemme jätekuormitusta, kun sitä on ollut tarkoitus vähentää.
- Nämä uudet jätteet ollaan sijoittamassa hyvin lähelle buddhalaista temppeliä ja Västersundomin ruotsinkielistä alakoulua. Alueella on jo nyt havaittu hajuhaittoja alueella vastaavaa toimintaa harjoittavan Remeo Oy:n alueelta.
- Perustelu, että lajittelulaitoksen eli kaatopaikan olisi sijattava lähellä jätevoimaloita on kestämätön. Laitokset ovat olleet toiminnassa jo usean vuoden eikä niiden toiminta ole vaatinut alueella jätteen lajittelua.
- Ehdotuksesta ei selviä, kuinka biodiversiteettiä tukee kaatopaikka ympäristössä, jonka välittömässä läheisyydessä mm. Sipoonkorven luonnonpuisto sekä Ojangon virkistysalue ml. tikkametsä. Remeon laitos on lisännyt huomattavasti haittaeläinten määrää alueella. Vaikutusalueen rajaamisessa olisi hyödynnettävä tietoa siitä kuinka laajasti vastaava toiminta on vaikuttanut lähialueisiin mm. Loviisan satamassa.

Hiilidioksidin talteenottolaitos
Vastustamme kaavamuutosta tältä osin, koska sille ei ole ilmeistä tarvetta, koska Vantaan Energia muutoksen hakijana on itse todennut, että sillä ei ole käsitystä siihen mihin ja kuinka talteen otettava hiilidioksidi varastoitaisiin. On täysin epäselvä mihin varastoitu lopputuote sijoitettaisiin.
Toisin kuin Vantaan Energia esittää, ei hiilidioksidin talteenotto kannusta vähentämään jätteen määrää ja siirtymään kohti päästötöntä, jätteetöntä ja luonnonvaroja kestävästi käyttävää kaupunkia. Tehokkaampaa olisi lopettaa ulkomaisen jätteen tuonti. On erikoista, että kaupunkistrategian vastaisesti Vantaan Energia lisää ulkomailta tuotavan jätteen määrää samaan tahtiin kuin kaupungin alueella jätteen määrä vähenee, kun kierrätys lisääntyy. Toiminnallaan yhtiö kumoaa kierrätyksen ja lajittelun tuottamat hyödyt, kun se samaan tahtiin kasvattaa ulkomaisen jätteen tuontia. Vastustamme, että yhtiölle luodaan kaavoitusta muuttamalla lisäkannustimia kasvattaa jätemääriä Vantaalla ja kumota vantaalaisten toimet jätemäärien vähentämiseksi.

Vastine:

Vantaan Energian tavoitteena on luopua fossiilisten tuotantopolttoaineiden käytöstä tavanomaisessa energiantuotannossa vuonna 2026 ja ottaa talteen tavanomaisen jätteen lämpökäsittelyn hiilidioksidipäästöt vuoteen 2035 mennessä. Sekajätteen lajittelulaitoksella voidaan vähentää jätteenpolton hiilidioksidipäästöjä noin 30 000 tonnia vuodessa. Tämä päästövähennys syntyy, kun muovi lajitellaan pois poltettavasta materiaalista. Hiilidioksidin talteenottolaitoksella voidaan poistaa lähes kokonaan hiilidioksidi jätteenpolton savukaasuista, millä voidaan saavuttaa suorien fossiilisten kasvihuonekaasupäästöjen vuosittainen noin 385 000 tonnin CO2e päästövähenemä. Laskennallisesti talteenottolaitoksen elinkaaren aikainen fossiilisten päästöjen vähenemä on yli 9 000 000 tonnia hiilidioksidia. Vantaan Energian toiminnan kuljetusten vuosittaiset kasvihuonekaasupäästöt ovat vaihdelleet viime vuosina 15 000–40 000 hiilidioksiditonnin välillä.

Tällä hetkellä Suomi on jäämässä Euroopan komission määrittelemästä 55 %:n yhdyskuntajätteen kierrätystavoitteesta. Tilastokeskuksen mukaan Suomessa kierrätettiin 48 % yhdyskuntajätteistä vuonna 2024. Suurimpana haasteena nähdään kierrätykseen kelpaavan muovin päätyminen jätteen polttoon sekajätteen mukana. Kestävän energiantuotannon kannalta on olennaista lajitella ennen polttoa sellaiset materiaalit, joita voi kierrättää. Sekajätteen lajittelulaitos kykenisi toimittamaan kierrätykseen 18 000 tonnia muovia vuodessa, mikä tarkoittaa lähes kaksinkertaista määrää verrattuna HSY:n alueella nykyisin erilliskerättävään muovijätteeseen.

Lajittelulaitoksessa tullaan lajittelemaan tällä hetkellä jätevoimalan JV1:lle meneviä jätteitä. Lajiteltavia jätejakeita ovat pääasiassa sekajäte ja Sortti-asemilta tuleva jäte. Lajittelulaitokselta toimitetaan muovi ja metallit hyötykäyttöön ja muu jäte eli rejekti ohjataan polttoon. Jätteiden määrä ei lisäänny Vantaan Energian jätevoimalan korttelialueella lajittelulaitoksen toiminnan vuoksi eikä sillä ole vaikutusta jätteiden tuontiin ulkomailta. Mitään jätteitä, kotimaisia tai ulkomaisia, ei varastoida ulkona Vantaan Energian jätevoimalalla. Uuden asemakaavan määräykset myös edellyttävät, että jätteet ja kemikaalit on varastoitava ja käsiteltävä siten, että niiden joutuminen ympäristöön estetään. Niistä ei saa aiheutua epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa eikä muutakaan haittaa ympäristölle. Kaikki jätteet, jotka saapuvat jätevoimalalle, ohjataan portilta suoraan joko lajittelulaitoksen vastaanottohalliin tai jätevoimalan jätebunkkeriin. Lajittelulaitoksen kaikki toiminnot (jätteiden vastaanotto, murskaus, lajittelu ja muovin ja metallien varastointi) sijaitsevat sisätiloissa. Lajittelulaitoksen päästöjä ilmaan tullaan seuraamaan pölypäästömittauksin.

Hiilidioksidin talteenottolaitoksen tarkoituksena on ottaa talteen jätevoimalan alueella sijaitsevien Vantaan Energia Oy:n jätteenpolttoyksiköiden savukaasujen hiilidioksidi, noin 700 000 tonnia vuodessa. Talteen otettu kaasumainen hiilidioksidi johdetaan ensisijaisesti putkella Helsingin Vuosaaren sataman alueelle, jossa se nesteytettäisiin ja sitä varastoitaisiin ennen kuin se lastattaisiin ja kuljetettaisiin laivoilla varastoitavaksi geologiseen varastoon. Talteenottolaitos toimii amiinitekniikalla, jossa savukaasusta erotetaan hiilidioksidi eri pesuvaiheilla. Pesuvaiheissa neste kierrätetään, joten siitä ei synny suuria määriä jätevesiä. Laitoksen toiminnasta syntyy jonkin verran jätettä. Talteenottolaitoksen toiminnan savukaasujen epäpuhtauksia seurataan sen piipusta jatkuvatoimisin mittauksin. Nykyisten jätteenpolttoyksiköiden savukaasujen johtaminen hiilidioksidin talteenottolaitokseen ja sen kautta ilmaan ei lisää jätevoimalan alueella syntyviä savukaasupäästöjä nykytilanteeseen verrattuna.

Talteenottolaitoksen toiminnan arvioidaan käynnistyvän noin 2030–2031. Pysyviä hiilidioksidin varastoja on suunnitteilla lähivuosille. Kun talteenottolaitoksesta voidaan tehdä investointipäätös, Vantaan Energia tekee sopimuksen hiilidioksidin varastoinnista pysyvään geologiseen varastoon sellaisten toimijan kanssa, jolla on paikallinen lupa toiminnalleen.

Valtioneuvoston asetus kaatopaikoista (331/2013) määrittelee, mikä on kaatopaikka. Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan nykyiset ja nyt laadittavan uuden asemakaavan mukaiset laitokset ja toiminta eivät muodosta asetuksen määritelmän mukaista kaatopaikkaa. Uuden asemakaavan määräykset eivät mahdollista kaatopaikan toteuttamista jätevoimalan alueelle.

Sekä talteenottolaitoksen että lajittelulaitoksen meluvaikutus on mallinnettu huomioiden jätevoimalan nykyisten laitosten ja jätevoimalan ulkopuolella sijaitsevien Rudus Oy:n sekä Remeo Oy:n melulähteet ja tieliikenne. Jätevoimalan tontin pohjoisosaan Ojangon lähivirkistysalueen rajan viereen suunnitellun talteenottolaitoksen merkittävimpiä melulähteitä ovat katolla sijaitsevat lauhduttimet. Muut melua aiheuttavat prosessilaitteet on sijoitettu sisätiloihin. Talteenottolaitoksen melua vähennetään teknisin keinoin kuten valitsemalla mahdollisimman hiljaisia lauhduttimia ja rakentamalla lauhduttimien ympärille melueste. Nykyisten ja uusien laitosten toiminnan aikaiset meluvaikutukset on arvioitu vähäisiksi, mikä johtuu ensisijaisesti lähimpien häiriintyvien kohteiden etäisyyksistä laitoksiin, alueen nykyisestä tieliikennemelun korkeasta tasosta sekä meluntorjuntakeinoista, joita on jo hyödynnetty alustavassa suunnittelussa. Jätevoimalan alueen yhteismelu, huomioiden myös uudet laitokset yhdessä Remeon ja Ruduksen kanssa, ei ylitä melun päivän tai yöajan ohjearvoja Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asuinkiinteistöjen pihoilla.

Muistutuksessa esitetyt Vaasan hallinto-oikeuden päätökset koskevat Martinlaakson voimalaitosta, joka sijaitsee Martinlaaksossa (noin 16 km jätevoimalan alueesta länteen). Ko. päätökset eivät liity tässä asemakaavoituksessa oleviin hankkeisiin.

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse Natura 2000 -alueita eikä luonnonsuojelualueita. Neljästä aluekokonaisuudesta muodostuva Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alue sijaitsee lähimmillään noin 1,8 kilometrin etäisyydellä jätevoimala-alueen etelä- ja kaakkoispuolella. Jätevoimala-alueesta noin 3,9 kilometriä koilliseen sijaitsee Sipoonkorven Natura-alue, joka muodostaa osan Sipoonkorven kansallispuistosta. Jätevoimalan alueen hulevedet päätyvät valtaosin Ojangonojan ja Krapuojan kautta asemakaava-alueesta n. 3,4 km kaakkoon sijaitsevaan Helsingin Kapellvikenin merenlahteen, joka on Östersundomin lintuvedet -Natura-aluetta. Vantaan Energia Oy:n hankekokonaisuuden YVA:n yhteysviranomainen katsoo, että YVA-selostusvaiheessa on toteutettu riittävät luontoselvitykset, joiden pohjalta voidaan arvioida eri hankevaihtoehtojen toteuttamisen vaikutuksia hankkeen vaikutuspiirissa sijaitseville tunnistetuille keskeisille luontoarvoille. Yhteysviranomainen toteaa, että hanketta varten ei ole tarve laatia luonnonsuojelulain 35 §:n mukaista Natura-arviointia. Merkittävästi heikentäviä vaikutuksia hankealueen läheisyydessä sijaitsevien Natura-alueiden suojeluperusteisille luontoarvoille ei synny.

Uudenmaan ELY-keskus on 1.3.2025 myöntänyt hiilidioksidin talteenottolaitoksen alueelle luonnonsuojelulain 83 §:n mukaisen luvan poiketa rauhoitetun lahokaviosammalen hävittämiskiellosta (UUDELY/134/2025).

Hiilidioksidin talteenottohankkeen luontoselvityksissä 2024 (AFRY Finland Oy) on arvioitu jätevoimalan korttelialueen pohjoisosaan suunnitellun hiilidioksidin talteenottolaitoksen alueen lepakkopotentiaalia. Alueella viitataan jätevoimalan tontin pohjoisosaan, ei tontin ulkopuoleisiin alueisiin. Selvityksissä ja kaavaselostuksessa todetaan, että alueen metsä on suurelta osin liian tiheää lepakoiden saalistusalueeksi. Alueella ei ole ilmeisiä lepakkoyhdyskuntien paikkoja, kuten kookkaita kolopuita tai vanhoja rakennuksia, eikä selkeitä talvehtimispaikkoja (kellareita, bunkkereita tai kivilouhikoita). 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.

Vantaan Energian nykyisellä toiminnalla, tulevalla lajittelulaitoksella ja hiilidioksidin talteenottolaitoksella ei ole vaikutusta maakuntakaavassa ja yleiskaavassa Remeo Oy:n ja Sotungintien väliin osoitettuun ekologiseen yhteyteen, joka sijaitsee n. 180 m Vantaan Energian tontin itäpuolella. Uusi asemakaava ei myöskään kajoa jätevoimalan korttelialueen ja tontin ulkopuolella sijaitsevaan Ojangon lähivirkistysalueeseen (VL) eikä poista tontin kaakkoispuolella sijaitsevaa Porvoonväylän alikulkua, jota myös eläimet voivat käyttää. Uusi asemakaava määrää, että jätevoimalan toiminnan aiheuttama melutaso ei saa lähialueen ympäristöluvanvaraiset toiminnat (mm. Rudus Oy, Remo Oy) huomioiden ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa 55 dB eikä yöohjearvoa 50 dB. Rakennuslupaan on liitettävä selvitys melusta ja suunnitelma sen torjumisesta. Jätevoimalan jätteet ja kemikaalit on käsiteltävä ja varastoitava siten, että niiden joutuminen ympäristöön estetään eikä niistä saa aiheutua palovaaraa, epäsiisteyttä, roskaantumista, pölyämistä, hajuhaittaa, maaperän tai pinta- ja pohjaveden pilaantumisvaaraa tai muutakaan haittaa ympäristölle. Jätevoimalan korttelialueen valaistus on toteutettava ja suunnattava siten, että rakennukset, julkisivut, mainoslaitteet, rakenteet yms. eivät näy haitallisesti Ojangon lähivirkistysalueelle.

Kaavaselostuksen tiedot väestön määrästä ja sen kehityksestä perustuvat Vantaan kaupungin (Tieto & hallintopalvelut, Strategia ja tutkimus) laatimiin aineistoihin. Väestöennusteen laskennassa käytetään pääkaupunkiseudun yhteistä väestöprojektiomenetelmää. Väestöennusteen laskennassa hyödynnetään Tilastokeskuksen vuosittain toimittamia väestötilastoja kaupungin väestörakenteesta- ja muutoksista, kaupungin omaa asuntorakentamisennustetta sekä pääkaupunkiseudun ennusteiden laskentaan suunniteltuja alue- ja rakennustyypittelyjä parametreineen.

Tarkistukset:
Kaavaselostusta on täydennetty.

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus / MHA, JKÖ

ASEMAKAAVAEHDOTUS/
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
PITKÄSUONTIE 10
LAUSUNNOT JA VASTINEET
5.5.2026

Kaupunginhallitus 26.1.2026 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaava- ja asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **920600, 920500ma** /**Pitkäsuontie 10**. Lausuntoja pyydettiin 16 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 30.1.2026 Telia Finland Oyj	Telia Finland Oy:n kaapeleiden siirto on tehtävä siirtäjän kustannuksella siten, että nykyinen verkko on käytössä uuden verkon valmistumiseen saakka.	-
NRO 2, 3.3.2026 Uudenmaan elinvoimakeskus	Tienpitäjä kehottaa huomioimaan Kehä III (Kt 50) välillä Valtatie 1 – Maantie 170 - kehittämisselvityksen ja siinä osoitetut toimenpiteet kaavaselostuksessa.	Kaavaselostusta on täydennetty.
NRO 3, 3.3.2026 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)	Sekä yleiset että yksityiset vesihuollon putkijohdot siirretään nykysijainnistaan Pitkäsuontien uuden katulinjauksen alle kaavanhakijan toimesta ja kustannuksella.	-
NRO 4, 5.3.2026 Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n maakaapeleiden siirtokustannuksien osalta tulee toimia Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	-
NRO 5, 6.3.2026 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	Tukes ei näe estettä asemakaavan toteuttamiselle. Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö ei edellytä kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin sijoittamista rakennuksien sisälle.	Kaavamääräystä on tarkistettu siten, että kemikaalien käsittelyä ja varastointia ei tarvitse sijoittaa rakennuksien sisälle.

NRO 6, 11.3.2026 Fingrid Oyj	Fingrid Oyj:n nykyiset ja kehitettävät voimajohdot voimajohtoalueineen sijaitsevat asemakaava-alueen ulkopuolella, eikä asemakaavalla ole vaikutusta niihin.	-
NRO 7, 12.3.2026 Lupa- ja valvontavirasto (LVV)	Kaava-aineistoja tulee täydentää alueen kaikkien toimijoiden yhteismelun osalta. Alueen ympäristölupien melumääräykset eivät ole yhteneviä kaavaehdotuksessa esitetyn melumääräyksen kanssa.	Kaavaselostusta ja meluselvitystä on täydennetty. Ympäristömelun kaavamääräys on tarkistettu vastaamaan alueen ympäristölupia.
NRO 8, 12.3.2026 Vantaan kaupunginmuseo	Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavan muutoksesta.	-

NRO 1
Telia Finland Oyj, 30.1.2026

Lausunto:
Telialla on verkkoa suunnitelulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto- ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan osoitteeseen (sähköpostiosoite) hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.

Kaapeleiden katkaisua pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnittelemaan mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun ne mahdollisia. Suunnitelmat on myös pyrittävä laatimaan niin, että siirtoja ei tule kuin pakottavista syistä. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Telia Finland Oyj osallistuu hankkeen johtosiirtosuunnitteluun. Siirto- ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti siirron tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu (MRL, Maankäyttö- ja rakennuslaki).

Kaapelikartat ja -näytöt voitte pyytää (linkki) kautta.

Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivotaan mahdollisimman paljon tietoja. Telialla on kiinnostusta tarkastella aluetta valmisputkituksen varalta. Osallistutaan mahdollisesti tulevaan suunnitteluvaiheeseen.

Vastine:
Alueidenkäyttölain 132/1999 (89 §) mukaan kunta tai se, jonka vastuulla yleisten alueiden toteuttaminen on, vastaa johtojen, laitteiden ja rakennelmien siirtokustannuksista, jollei ole kohtuullista edellyttää johdon, laitteen tai rakennelman omistajan tai haltijan vastaavan siirtokustannuksista kokonaan tai osittain taikka jollei siirtokustannusten jaosta ole toisin sovittu. Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus, jonka mukaan asemakaavan hakija (Vantaan Energia Oy) suorittaa asemakaavan toteuttamisen edellyttämät johto-, kaapeli- tai viemärisiirrot tai niiden rakennustöiden aikaisen suojaamisen kustannuksellaan ja sopii siirroista ko. johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa.

Tarkistukset:
-

NRO 2
Uudenmaan elinvoimakeskus, 3.3.2026

Lausunto:
Vantaan kaupunki pyytää Uudenmaan elinvoimakeskuksen lausuntoa Pitkäsuontie 10 asemakaavamuutoksesta. Kaavamuutoksen tavoitteena on muuttaa asemakaavaa siten, että nykyisen jätevoimalan kiinteistölle voitaisiin rakentaa hiilidioksidin talteenottolaitos sekä sekajätteen lajittelulaitos.

Asemakaavaselostuksessa esitetty liikennevaikutusten arviointi perustuu YVA-menettelyn yhteydessä laadittuihin selvityksiin. Tienpitäjä kehottaa huomioimaan Kehä III (Kt 50) välillä Valtatie 1 – Maantie 170 -kehittämisselvityksen ja siinä osoitetut toimenpiteet osana kaavaselostusta (https://doria.fi/handle/10024/190708).

Tämä on Uudenmaan elinvoimakeskuksen liikenneosaston lausunto. Mikäli kunnan viranomainen katsoo, että asia koskee elinvoimakeskuksen maaseutu ja ympäristöosastoa tai elinkeino ja maahanmuutto-osastoa, tulee asiasta kuulla edellä mainittuja osastoja erikseen. Vesiasioissa tulee kuulla sitä elinvoimakeskusta, johon kyseinen tehtävä on keskitetty.

Vastine:
Asemakaavan selostusta on täydennetty huomioiden Kehä III (Kt 50) välillä Valtatie 1 – Maantie 170 -kehittämisselvitys ja siinä osoitetut toimenpiteet.

Tarkistukset:
-

NRO 3
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY), 3.3.2026

Lausunto:
Suunnittelualueen eteläreunassa Pitkäsuontien nykyisellä katualueella sijaitsee rakennettua yleistä ja yksityistä vesihuoltoa. Aluetta palveleva yleinen vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Kaavamuutos edellyttää rakennetun vesihuollon siirtämistä Pitkäsuontien katualueelta, tulevien uusien laitosten tieltä. Sekä yleiset että yksityiset putkijohdot siirretään nykysijainnistaan Pitkäsuontien uuden katulinjauksen alle kaavanhakijan toimesta ja kustannuksella.

Vastine:
Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus, jonka mukaan asemakaavan hakija (Vantaan Energia Oy) suorittaa asemakaavan toteuttamisen edellyttämät johto-, kaapeli- tai viemärisiirrot tai niiden rakennustöiden aikaisen suojaamisen kustannuksellaan ja sopii siirroista ko. johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa.

Tarkistukset:
-

NRO 4
Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 5.3.2026

Lausunto:

Sähköverkko:
Ei huomauttamista. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.
Kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsee Sipoon Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 110 kV voimajohdot ja kaavamuutosalueen pohjoispuolella Fingrid Oyj 400 kV ja Sipoon Energia Oy 110 kV voimajohto.
Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko:
Ei huomauttamista.

Vastine:
Mikäli maakaapeleita siirretään, niiden siirtokustannuksissa noudatetaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laadittua yhteistyösopimusta.

Tarkistukset:
-

NRO 5
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), 6.3.2026

Lausunto:
Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).

Tukes ei näe estettä asemakaavan toteuttamiselle. Asemakaavan mahdollistamat uudet toiminnot (hiilidioksidin talteenottolaitos ja sekajätteen lajittelulaitos) eivät ole Tukesin käsityksen perusteella kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta merkittäviä tuotantolaitoksen muutoksia, eikä niiden arvioida lisäävän tuotantolaitoksen onnettomuusriskejä. Hiilidioksidi ei ole kemikaaliturvallisuuslainsäädännön tarkoittama vaaralliseksi luokiteltu kemikaali. Sekajätteen lajittelulaitoksessa ei käsitellä tai varastoida merkittäviä kemikaalimääriä. Jatkosuunnittelussa on huomioitava uusien toimintojen turvallinen sijoittaminen tuotantolaitoksen alueelle. Tavoitteena on onnettomuuksien leviämisen ehkäiseminen.

Tukes kiinnittää huomioita uuteen asemakaavamääräykseen "Jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin". Tuotantolaitoksen ulkoalueella on nykyisin useita kemikaali- ja kemikaalijätesäiliöitä; kaavamääräys ei siten ole sovellettavissa olemassa oleviin toimintoihin. Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö ei edellytä kemikaalien käsittely- ja varastointitoimintojen sijoittamista rakennuksien sisätiloihin. Kemikaalien käsittely- ja varastointitoimintojen sijoittaminen rakennuksiin voi olla onnettomuusriskien näkökulmasta myös huonompi vaihtoehto. Sijoituspäätökset tulisi aina tehdä riskiperusteisesti.

Vastine:
Kaavamääräyksellä *"Jätteiden ja kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin."* on haluttu rajoittaa mm. roskien ja jätteiden, ml. haju, mahdollista kulkeutumista mm. tuulen vaikutuksesta jätevoimalan ulkopuolelle. Kemikaaliturvallisuuslaki määrittelee myös monet jätteet kemikaaleiksi, mikä on huomioitava kaavamääräyksen määrittämisessä. Määräys on tarkistettu muotoon *"Jätteiden ja kemikaalien varastointi ja käsittely on toteutettava niin, että niiden joutuminen ympäristöön estetään."* Tarkistettu kaavamääräysmääräys yhdessä ET-korttelialueen jätteiden ja kemikaalien käsittelyä koskevien muiden kaavamääräysten kanssa kieltää em. ympäristöhaittojen aiheutumisen.

Tarkistukset:
Jätteiden ja kemikaalien käsittelyä ja varastointia koskevaa kaavamääräystä on tarkistettu vastineessa esitetyllä tavalla.

NRO 6
Fingrid Oyj, 11.3.2026

Lausunto:
Lausuimme edellisen kerran 13.3.2025 kaavan valmisteluvaiheesta.
Asemakaavoittavaa aluetta sivuavat Fingridin Länsisalmen muuntoasema ja siihen liittyvät nykyiset sekä kehitettävät voimajohtoyhteydet.
Fingrid suunnittelee uutta 400 kilovoltin (kV) voimajohtoyhteyttä Anttilan ja Länsisalmen sähköasemien välille (YVA-menettely). Hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus oli nähtävillä loppuvuodesta 2025. Alustavan aikataulun mukaan voimajohtorakentamisen edellyttämät maastotutkimukset ja yleissuunnittelu tehdään vuosina 2026–2028. Voimajohtoyhteyden rakentamisen arvioidaan tapahtuvan vuosina 2028–2030.Hankkeen verkkosivuilta saa lisätietoa www.fingrid.fi/kantaverkko/rakentaminen/hankkeet/anttila lansisalmi/.

Kaavan laatijan vastineessa Fingridin edelliseen lausuntoon todetaan, että nykyiset ja kehitettävät voimajohdot ja niiden tarvitsemat voimajohtoalueet sijaitsevat asemakaava alueen ulkopuolella, eikä asemakaavalla ole vaikutusta niihin.

Fingridillä ei ole kommentoivaa asemakaavan ehdotuksesta.
Tässä lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin rakentamiseen tai teknisiin ratkaisuihin. Fingridin sähköaseman ja voimajohtojen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto, myös suunnitelmien tarkentuessa ja muuttuessa. Pyydämme toimittamaan risteämälausuntopyynnön ensisijaisesti verkkosivun kautta www.fingrid.fi/risteamalausunnot.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

NRO 7
Lupa- ja valvontavirasto (LVV), 12.3.2026

Lausunto:

Kaavatilanne:
Kaavamuutoksen alue kohdistuu Vantaan yleiskaavassa 2020 pääosin yhdyskuntateknisen huollon alueelle (ET), jonka alle sijoittuu Vuosaaren radan tunneliosuus. Kaavamuutos on ohjaavan yleiskaavan mukainen.

Melu:
Kaavaselostuksessa referoidaan hiilidioksidin talteenottolaitoksen YVA-menettelyn aikana tehtyjen melumallinnusten tuloksia. Kaavaselostuksen mukaan YVA-selostuksen melumallinnusten lisäksi AFRY Finland Oy on laatinut melumallinnuksia asemakaavaa varten, mutta selvitystä/selvityksiä ei ole liitetty aineistoon. Kaavaselostukseen liitettyjen melukuvien perusteella näyttää siltä, että Rudus Oy:n louhintamelua alueen länsipuolella ei ole otettu huomioon yhteismelutasojen laskennassa. Kaava-aineistossa tulee käsitellä kaikkien alueen toimintojen aiheuttamaa yhteismelua ja arvioida ainakin sanallisesti, millainen vaikutus Ruduksen louhintamelulla on kokonaismeluun ja melun leviämiseen. Asemakaavassa on annettu määräys, että 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. Käytännössä kuitenkin alueelle sijoittuvien laitosten melu tulee käsitellyksi tarkemmin ympäristöluvituksen yhteydessä. Tämän osalta on syytä huomioida, että laitosten ympäristölupien melumääräykset voivat olla ristiriidassa kaavaehdotuksessa esitetyn määräyksen kanssa. Esimerkiksi kaavaselostuksessakin referoitu vaarallisen jätteen polttolaitoksen melumääräys on sisällöltään sellainen, että siinä viitataan melun ohjearvojen saavuttamiseen Ojangon ulkoilualueen rakennetulla reiteillä, mutta kaavaehdotuksen määräys viittaa yleisesti virkistysalueeseen. Lupa- ja valvontavirasto kehottaa pohtimaan määräyksen sisällön huolellisesti huomioiden mahdolliset tulevat ristiriidat.

Luonnonsuojelu:
Kaavaselostuksen mukaan hiilidioksidin talteenottolaitoksen rakentaminen tontin pohjoisosaan hävittää sillä sijaitsevaa lahopuustoista metsää sekä uhanalaisen ja rauhoitetun lahokaviosammalen esiintymiä. Uudenmaan ELY-keskus on 10.3.2025 myöntänyt luonnonsuojelulain 83 §:n mukaisen luvan poiketa rauhoitetun lahokaviosammalen lajirauhoituksesta hiilidioksidin talteenottolaitoksen toteuttamiseksi (UUDELY/134/2025).

Liikennejärjestelmän ja maanteiden osalta lausunnonantaja on Uudenmaan elinvoimakeskus.

Vastine:

Kaavaselostusta sekä AFRY Finland Oy:n laatimaa melumallinnusta on täydennetty ympäristömelun osalta Ruduksen toiminnan aiheuttama melu huomioiden. Melumallinnusten perusteella Ruduksen murskausaseman meluvaikutus ilman tieliikenteen melua on suurin Kehä 3:n länsipuolella, mutta muualla vain noin +1 dB. Kun alueen yleinen tieliikennemelu huomioidaan mallissa, on melun lisäysvaikutus asemakaavoitettavaa aluetta ympäröivissä tarkastelupisteissä noin +0,0…+0,1 dB. Ruduksen melun vaikutus Vantaan Energia Oy:n jätevoimalaa ympäröivän alueen yhteismeluun on melumittausten ja -mallinnusten perusteella vähäistä ja se keskittyy päiväsaikaan. Yön aikaiseen meluun Ruduksen toiminnalla ei ole vaikutusta, koska Ruduksen alueella ei ole toimintaa öisin.

Kaavamääräys *”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.”* tarkistetaan alueen nykyiset ympäristöluvat huomioiden muotoon *”Korttelialueen toiminnan aiheuttama melutaso ei saa lähialueen*

ympäristöluvanvaraiset toiminnat huomioiden ylittää Ojangon ulkoilualueen virkistykseen käytettävillä alueilla eikä asumiseen käytettävien kiinteistöjen piha-alueilla melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB."

Uudenmaan elinvoimakeskus on antanut liikennejärjestelmän ja maanteiden osalta lausuntonsa 3.3.2026, minkä perusteella asemakaavan selostusta on täydennetty huomioiden Kehä III (Kt 50) välillä Valtatie 1 – Maantie 170 -kehittämisselvitys ja siinä osoitetut toimenpiteet.

Tarkistukset:
Ympäristömelua koskevaa kaavamääräystä on tarkistettu vastineessa esitetyllä tavalla.

NRO 8
Vantaan kaupunginmuseo, 12.3.2026

Lausunto:

Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavasta nro 920600 ja maanalaisesta asemakaavasta 920500ma Pitkäsuontie 10. Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa hiilidioksidin talteenottolaitoksen sekä sekajätteen lajittelulaitoksen rakentamisen Pitkäsuontie 10 jätevoimalan kiinteistölle. Museo on lausunut mielipiteensä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 26.3.2024 (Dnro VKM/064/2024) ja uudestaan 10.3.2025 (Dnro VKM/021/2025) asemakaavan osallistumis- ja arvionitisuunnitelman päivityksen yhteydessä. Museo toi esiin mielipiteeseen, että suunnittelualueella ei suoraan sijaitse inventoituja kulttuuriympäristön arvokohteita.

Hankeen luonteesta johtuen siihen on kohdistettu YVA prosessi, jossa vaikutuksia lähistön kulttuuriympäristökohteisiin on arvioitu (Vantaan Energia Oy, Hiilidioksidin talteenotto, Vantaa, Helsinki, YVA-menettely: Ympäristövaikutusten arviointiselostus, 20.11.2025).
Hankealueen lähistöllä sijaitsee valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Noin 1 kilometrin etäisyydellä sijaitsee Sotungin kylä ja Håkansbölen kartanoalue sekä noin 1,3 kilometrin etäisyydellä Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet. Maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ovat lähimmillään noin 670 metrin etäisyydellä sijaitseva Länsisalmen kulttuurimaisema sekä noin 490 metrin etäisyydellä sijaitseva Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano (Uudenmaan liitto 2012). Lähin muinaisjäännös on Västersundom (Länsisalmi) Måsbrot hem åkern (1000007051), joka sijaitsee noin 170 metriä kaavamuutosalueesta itään päin. Paikallisesti merkittävät Länsisalmen kylän rakennusperintökohteet sijaitsevat lähimmillään noin 250 metrin etäisyydellä asemakaava-alueen kaakkoispuolella.
Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa todetaan, että jätevoimalan alueelle tulevat laitosrakenteet erottuvat paikoin maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaille maisema alueille ja rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, mutta vaikutus jää vähäiseksi. Jätevoimala-alueen ympäristössä on nykytilassa teollista toimintaa, mikä lieventää hankkeen rakentamisen aiheuttamaa muutosta maisemassa. Myös todetaan, että rakentamisen aikaiset vaikutukset eivät heikennä rakennetun kulttuuriympäristön kohteiden arvoja tai vaaranna niiden säilymisen edellytyksiä. Toiminnan aikainen vaikutus rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen kulttuuriperintöön on arvioitu kaikissa tutkituissa vaihtoehdoissa vähäiseksi kielteiseksi.

Hankkeen vaikutukset kulttuuriympäristöön ovat todettu vähäisiksi ja ympäristövaikutuksia maisemakuvaan on pyritty vähentämään asemakaavassa rakennusten korkeuteen, arkkitehtuuriin, väritykseen ja alueen valaistukseen liittyvissä määräyksissä. Näin ollen kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutoksesta.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

13 **Asemakaavamuutos 002576, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie - Ehdotuksen hyväksymiskäsittely / 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 § 12

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.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 9.2.2026 § 13

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään,
a) asetettaa 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
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 25.2.–26.3.2026. Tänä aikana jätettiin 1 muistutus.

Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Kaikki ratikan johdosta aiheutuvat työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella, eikä töistä saa aiheutua haittaa lentoasemalle. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla ja uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä. Finavia viittaa 29.8.2023 antamaansa lausuntoon ja siinä listattuihin asemakaavan ristiriitojen ja muutostarpeiden kohtiin. Osaa kohteista on muutettu ja osaa on käsitelty maankäyttösopimuksessa. Pyytää kaavoittajalta kohdekohtaista yhteenvetoa tehdyistä muutoksista tai kunkin ratkaisun perustelua, mikäli muutosta ei ole tehty Finavian esitystä noudattaen. Turbiinitien keskiosaan on esitetty pima-merkinnällä alue, joka on kaavan nähtävillä olon todettu aiheettomaksi. Veromiehenkylänpuro on merkittävä lentoasema-alueen vesien lasku puro. Finavia on rakentanut puron valuma-alueelle kosteikon. Turbiinitien ja Aviabulevardin katuvedet nykyisinkin kuormittavat määrällisesti kosteikkoa ja Veromiehenkylänpuroa. Tärkeää on hulevesien viivyttäminen ennen niiden johtamista viemäriin sekä hulevesien hallinnan ja tulvareittien huolellinen suunnittelu. Näiden lisäksi alueen jatkorakentamisessa tulee, aina kun mahdollista, välttää hulevesien johtamista Turbiinitien viemärin kautta Veromiehenkylänpuroon, jotta lentoaseman kuormitteisten hulevesien kosteikkokäsittelyn teho ei näiden ”ylimääräisten” vesien vuoksi heikkene.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 9.2.2026 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 15 ja saatiin 8 kappaletta.

Telia totesi lausunnossaan, että kaapeleiden siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan hyvissä ajoin. Kaapelien katkaisua ja siirtoja pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnitella mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun mahdollisia. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä, korvaavat siirtoreitit valmiina ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti siirron tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu. Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivotaan mahdollisimman paljon tietoja.

Elisa lausui, että alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Mikäli tietoliikennerakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään, pitää siirron tarvitsijan olla ajoissa (väh. 12kk ennen tarvetta) yhteydessä Elisaan. Siirtotyöt ovat hitaita ja kalliita.

ELTEL lausui, että katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten. Suunnitelmat on pyrittävä laatimaan niin, että kaapelien siirtoja tai katkaisuja ei tule kuin pakottavista syistä. Kaapeleiden siirto- ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Jos sivuttaissiirto ei onnistu, vanhan reitin pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Tukes totesi lausunnossaan, että se on antanut aiemmin lausunnon asemakaavamuutokseen 002576. Tukesilla ei ole lausuntoon lisättävää.

Vantaan Energia lausui, että aikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen mukaisesti. Kaavamuutoksen et-alueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaapeleita. Vantaan ratikan suunnittelijat ovat tietoisia kaapeleista sekä niiden siirtotarpeesta. Katualueelle sijoittuva puistomuuntamo M38 tulee siirtää katualueen reunaan, mikäli jalankulkutie suunnitellaan kulkemaan sen kohdalta. Nykyisen raitiotien toteutusversion perusteella muuntamon siirtotarvetta ei kuitenkaan ole. Tilanne tulee arvioida uudelleen, kun raitiotien reittisuunnittelu jatkuu lentoasemalle asti.

Uudenmaan liitolla ja Lupa- ja valvontavirastolla ei ollut lausuttavaa.

HSY lausui, että asemakaavan muutosalueella on siirrettävä vesihuoltoverkostoa Aviabulevardilla. Uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

Tehdyt tarkistukset
Saatujen lausuntojen ja muistutuksien takia on tehty tarkistuksia.

Poistettiin Turbiinitietä koskenut pilaantuneiden maa-alueiden (pima) -kaavamerkintä tarpeettomana saadun muistutuksen perusteella.

Tarkistettiin ajoneuvoliittymäkieltojen merkintöjä ja tehtiin teknisiä tarkistuksia.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien perusteella. Selostuksen pilaantuneita maa-alueita koskeneet tekstit (luvut 2.1.3 ja 4.4.1) on päivitetty viimeisimpien selvityksien mukaisiksi.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimukset, 2 kpl (KH 26.1.2026 § 20).

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutukseen ja lausuntoihin ja tehdä 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 saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 5.5.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002576, 52 Veromies ja 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 5.5.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 5.5.2026
- Muistutukset ja vastineet 5.5.2026
- Lausunnot ja vastineet 5.5.2026

Asiaan liittyvä muu aineisto:
- Selvennys Finavian esittämiin muutostarpeisiin ja tehtyihin tarkistuksiin, 22.4.2026 (Sijainti: Extranet)
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Aviabulevardi 58677-1 ja 58677-2. Ramboll (10.2.2023). Aviabulevardi välillä Turbiinitie–Karhumäenportti, katusuunnitelma 58677-1 Aviabulevardi välillä Karhumäenportti–Tikkurilantie, katusuunnitelma 58677-2
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Karhumäentie 58681-1. Ramboll (10.2.2023) Karhumäentie välillä Turbiinitie–Aviabulevardi, katusuunnitelma
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Turbiinitie 58678-1. Ramboll (10.2.2023). Turbiinitie välillä Ilmakehä–Turbiinikuja, katusuunnitelma
- Kadun yleissuunnitelmat, Turbiinitie 59717/1 ja Turbiinitie, Mekaanikontie 59717/2. Ram boll 28.2.2025. (Sijainti: Extranet)
- 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. vantaa.fi/sites/default/files/document/ratikan-luontoselvitykset-liitteineen-16032022.pdf
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020 Design Manual, Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet, päivitys 30.3.2022
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kau punki & - WSP Finland Oy, 9.10.2020. (Sijainti: Extranet)
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020 Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella-raportti
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020. (Sijainti: Extranet)
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020 Vantaan ratikan suunnittelun resurssiviisauden suuntaviivat
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019 vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-yleissuunnitelma.pdf
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019Liite 11: Vantaan ratikan hulevesiraportti
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019 Liite-15-Investointikustannukset-sivut-1-85.pdf

- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019 Liite 14: Hankearviointi
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022 Vantaan resurssiviisauden tiekartta
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki Yleiskaava 2020 Historiallisen tieston inventointi.pdf
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017 Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki. Vantaan väestö 2021/2022 | Vantaa
- Muukka, L. & Mäkynen, A. 2005: Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 22.3.2005 Kulttuurimaisemaselvitys_kopio.indd
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys 2023, Sweco, 17.2.2023. Lentokenttä–Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan runkomelun riskialueet ja vaimennus, Sweco, 31.1.2023. Vantaan ratikan runkomelun riskialueet ja vaimennus
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-meluselvitysraportti-2023.pdf
  - Ratikan meluselvityksen liite 1.1 Nykytilanteen päiväajan melutasot
  - Ratikan meluselvityksen liite 1.2 Nykytilanteen yöajan melutasot
  - Ratikan meluselvityksen liite 2.1 Yhteismelutilanne ilman uutta torjuntaa, päiväajan keskiäänitaso
  - Ratikan meluselvityksen liite 2.2 Yhteismelutilanne ilman uutta torjuntaa, yöajan keskiäänitaso
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.1 Raitioliikenteen päiväajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.2 Raitioliikenteen yöajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.3 Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 4.1 Yhteismelutilanne, suunniteltu meluntorjunta, päiväajan keskiäänitaso
  - vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-meluselvitys-2023-liite-4.2-yhteismelutilanne-suunniteltu-meluntorjunta-yoajan-keskiaanitaso.pdf
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 2.9.2022 Haasta nykyhetki Kuvittele huominen Luo tulevaa
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022. Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki. Vantaan ratikan kustannusraportti 2023
- Lentoradan YVA, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Suomi-rata Oy, 6/2023. Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostus
  Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava
- Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Lentorata Oy,

3/2025. Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys

- Liski, J., Oksanen, B., Tervo, S. & huhtala, T. 2025: Tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentoradan yleissuunnitelma. – A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2/2025. Lentoradan YVA tärinä- ja runko meluselvitys
- Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma, 8.10.2025 Vantaan ratikan tarkistettu han kesuunnitelma
- Pöyry Environment Oy 2009: Finnair Facilities Management Oy, Maaperän pilaantuneisuu den selvittäminen, Air Cargo Center 1, Raportti 5.3.2009. (Sijainti: Extranet)
- Golder Associates Oy 2021: Ympäristötekninen maaperätutkimus, Vantaan ratikka länsiosa 1 ja 2, 23.11.2021. (Sijainti: Extranet)

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö / 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

5.5.2026

Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKKA: AVIABULEVARDI JA TURBIINITIE

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katu- ja katuaukioalueet sekä kaupunginosan raja.

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

1:2000

Vanda stad

VANDASPÅRAN: AVIABULEVARDEN OCH TURBINVÄGEN

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatu- och tårgområden samt stadsdelsgräns.

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

52

Kaupunginosan numero.

Stadsdelsnummer.

VERO

Kaupunginosan nimi.

Stadsdelens namn.

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.

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.

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.

e

Eritasoristeys.

Planskild korsning.

et

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.

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.

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.

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.

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.

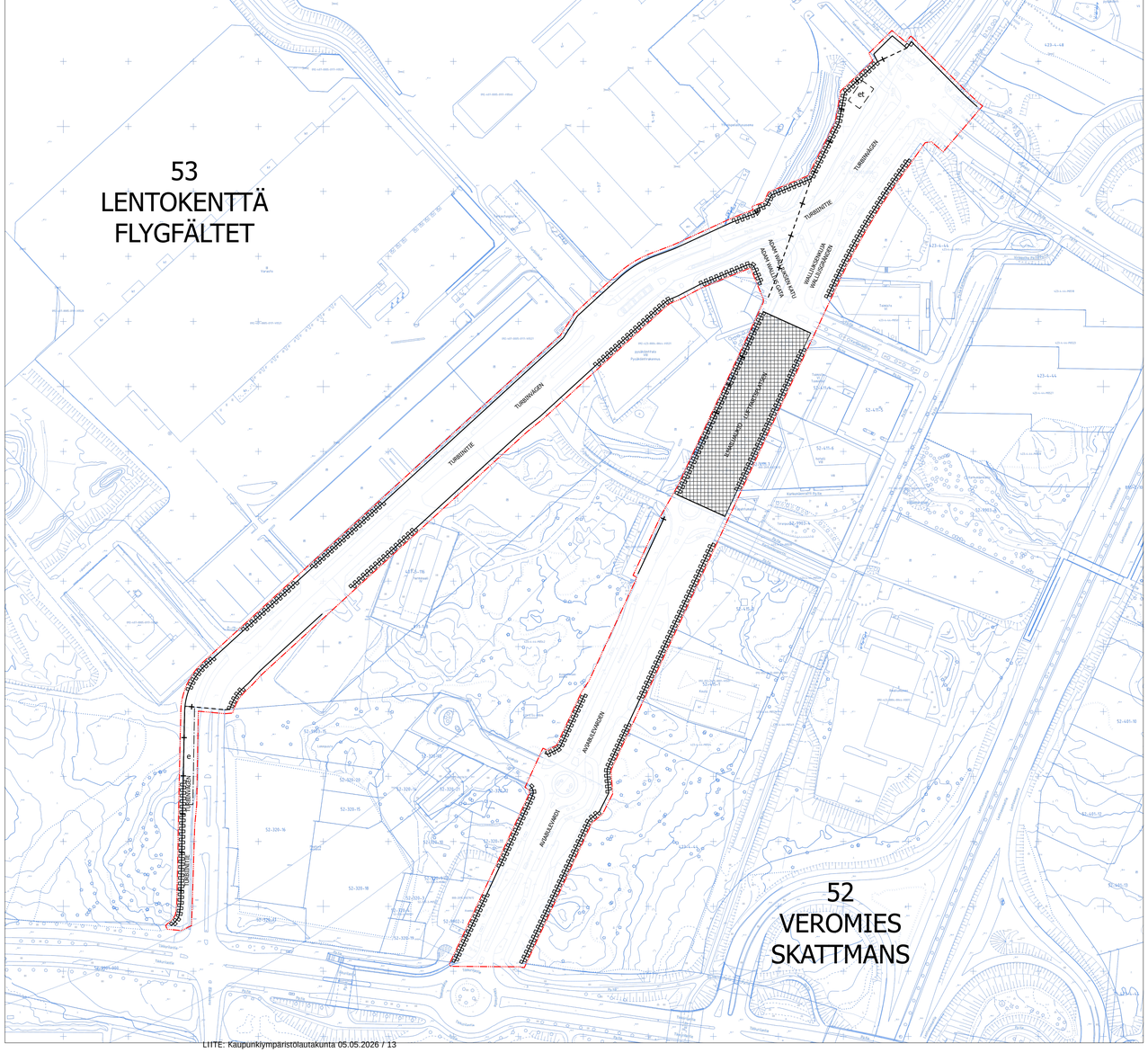
Johanna Rajala, Aluearkkitehti, 20.4.2026 17.10

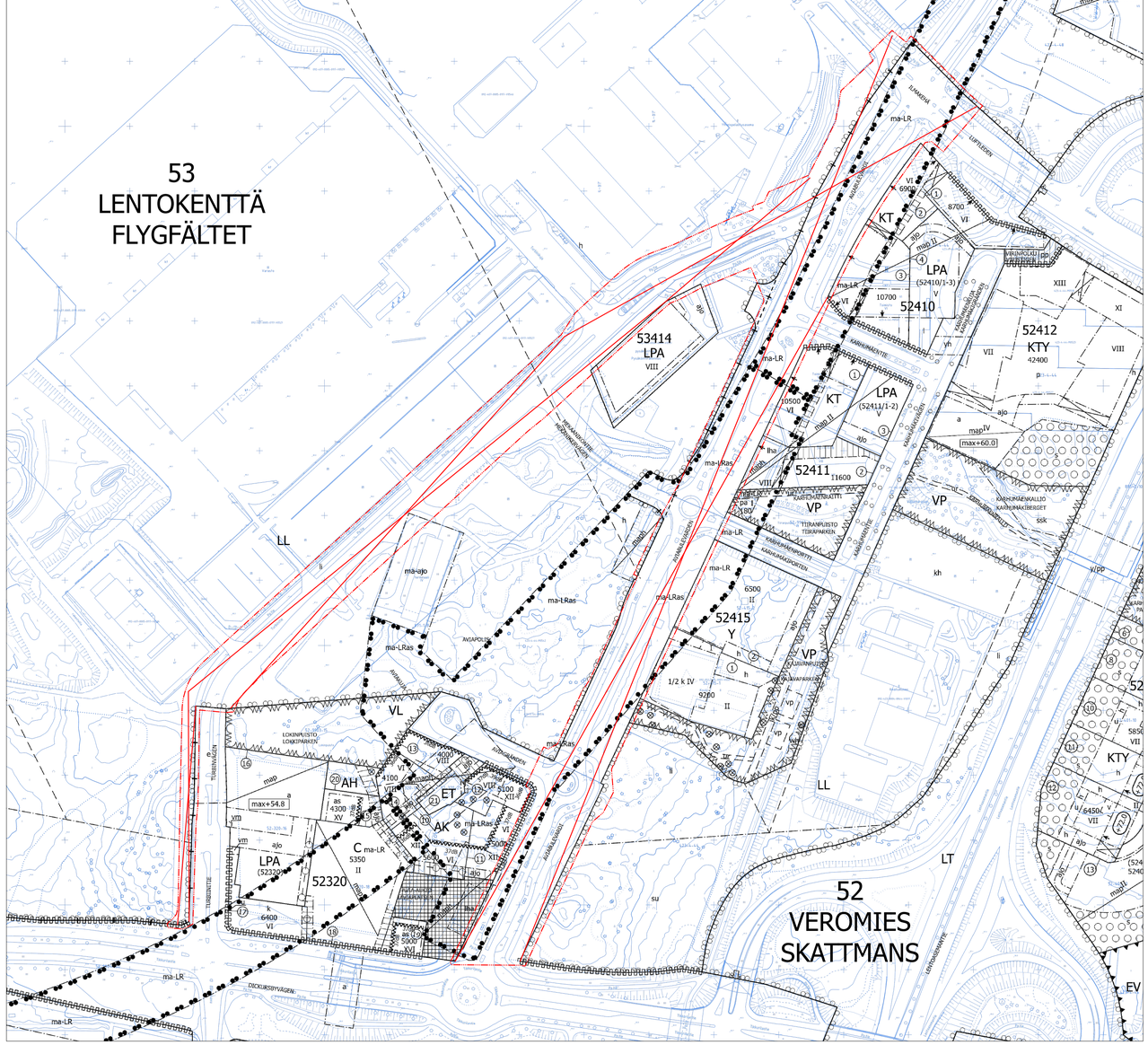
{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

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 5.5.2026 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.

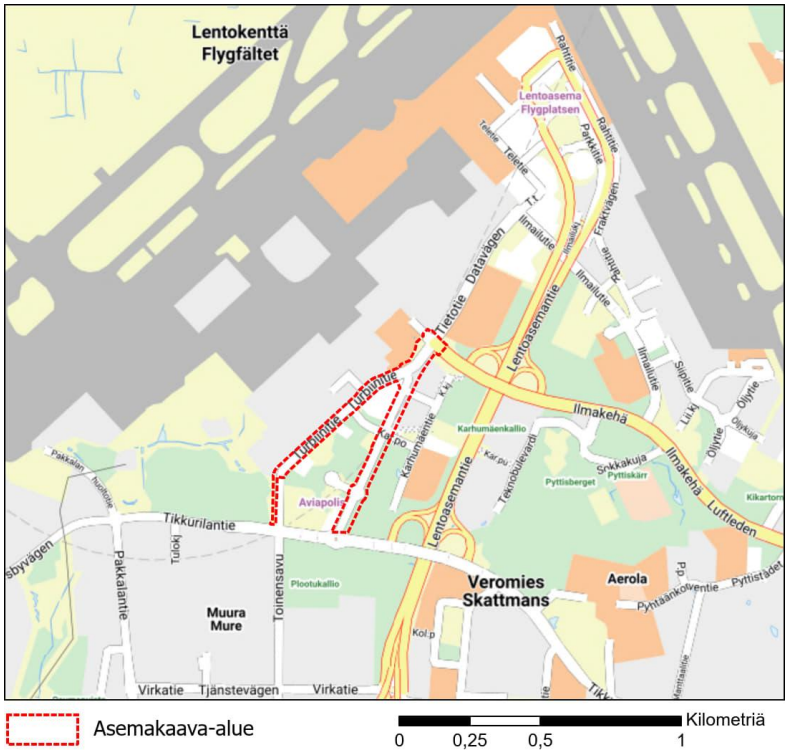
PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

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.
- Kaupunginhallitus 9.2.2026 päätti asettaa asemakaavamuutosehdotuksen uudelleen nähtäville MRA 27 § ja 32 §:ien mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 25.2.–26.3.2026 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 15 kappaletta ja niitä saatiin 8 kappaletta. Muistutuksia saatiin 1 kappale.
- Asemakaavamuutosehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Poistettiin Turbiinitietä koskenut pilaantuneiden maa-alueiden (pima) -kaavamerkintä tarpeettomana saadun muistutuksen perusteella.
    - Tarkistettiin ajoneuvoliittymäkieltojen merkintöjä.
    - Tehtiin teknisiä tarkistuksia.
- Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien perusteella. Selostuksen pilaantuneita maa-alueita koskeneet tekstit (luvut 2.1.3 ja 4.4.1) on päivitetty viimeisimpien selvityksien mukaisiksi.

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 40
3.4 Asemakaavaratkaisu 42
4. Asemakaavan kuvaus 42
4.1 Kaavan rakenne 42
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 44
4.3 Aluevaraukset 44
4.4 Kaavan vaikutukset 44
4.5 Ympäristön häiriötekijät 55
4.6 Nimistö 55
5. Asemakaavan toteutus 55
6. Kaavatyöhön osallistuneet 55
7. Asemakaavan seurantalomake 57

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 17.11.2025
- Asemakaavakartta ja -määräykset 5.5.2026

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 2.9.2022
- 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 ja 58677-2. 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
- Pöyry Environment Oy 2009: Finnair Facilities Management Oy, Maaperän pilaantuneisuuden selvittäminen, Air Cargo Center 1, Raportti 5.3.2009.
- *Golder Associates Oy 2021: Ympäristötekninen maaperätutkimus, Vantaan ratikka länsiosa 1 ja 2, 23.11.2021.*.

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.

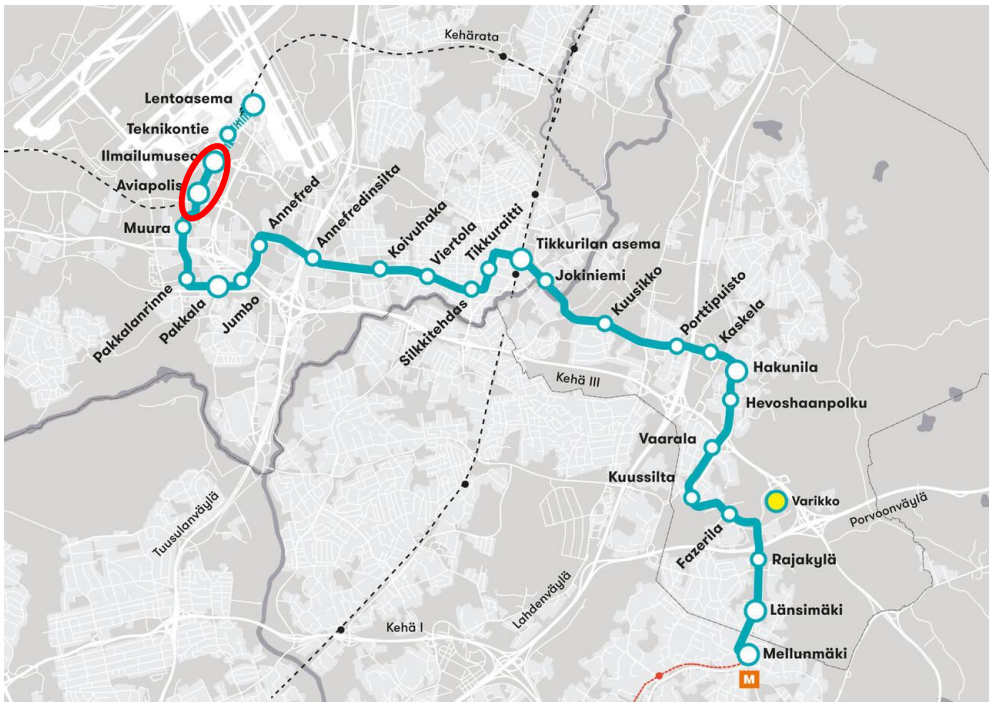
Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä lentokenttäaluetta (LL). Aviabulevardilta, Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliseltä 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 2026 työohjelmassa.

Kaavamuutoshankkeeseen liittyy maankäyttösopimus.



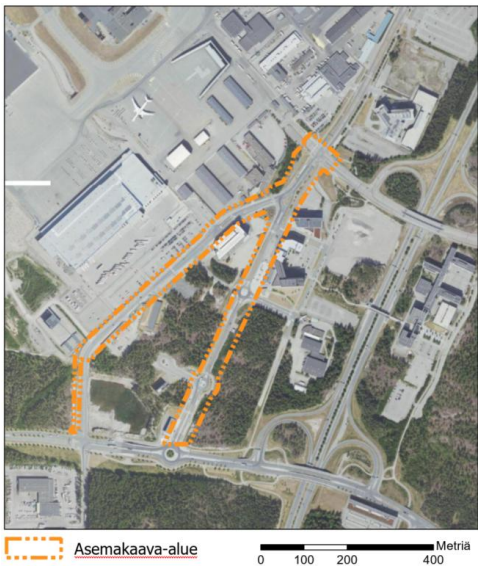
Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Ratikan päätepysäkkinä lännessä on ensimmäisessä vaiheessa tarkoitus olla kaavamuutosalueelle sijoittuva Ilmailumuseon pysäkki. Jatkoa Lentoasemalle asti tarkastellaan. Kaava-alueen likimääräinen 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

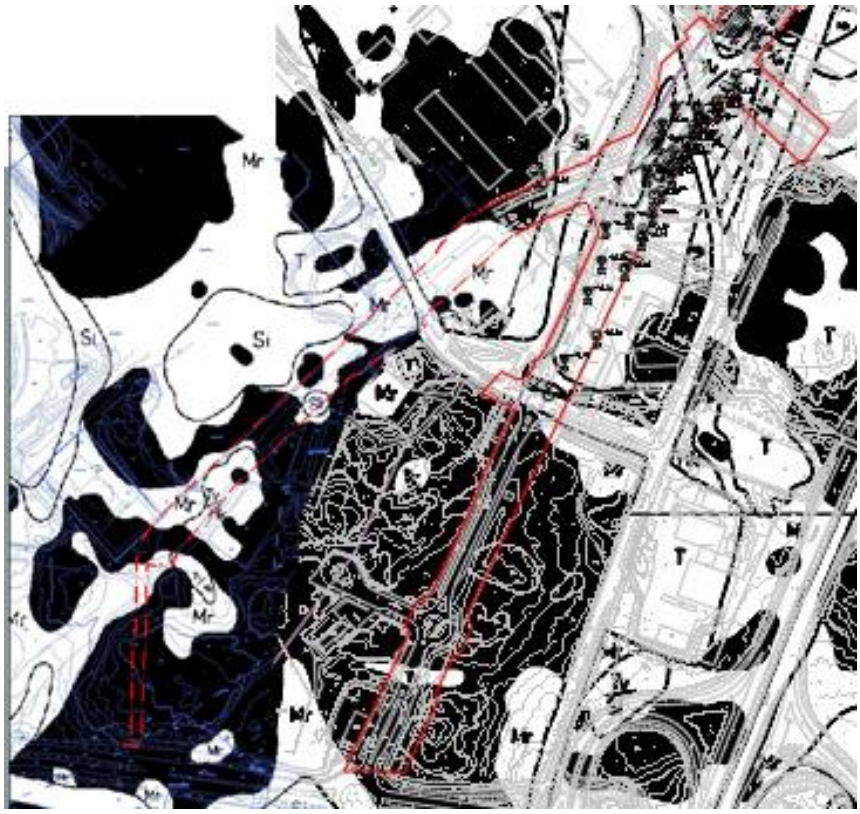
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee osin Krakanojan sekä Palo-ojan valuma-alueilla. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

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.

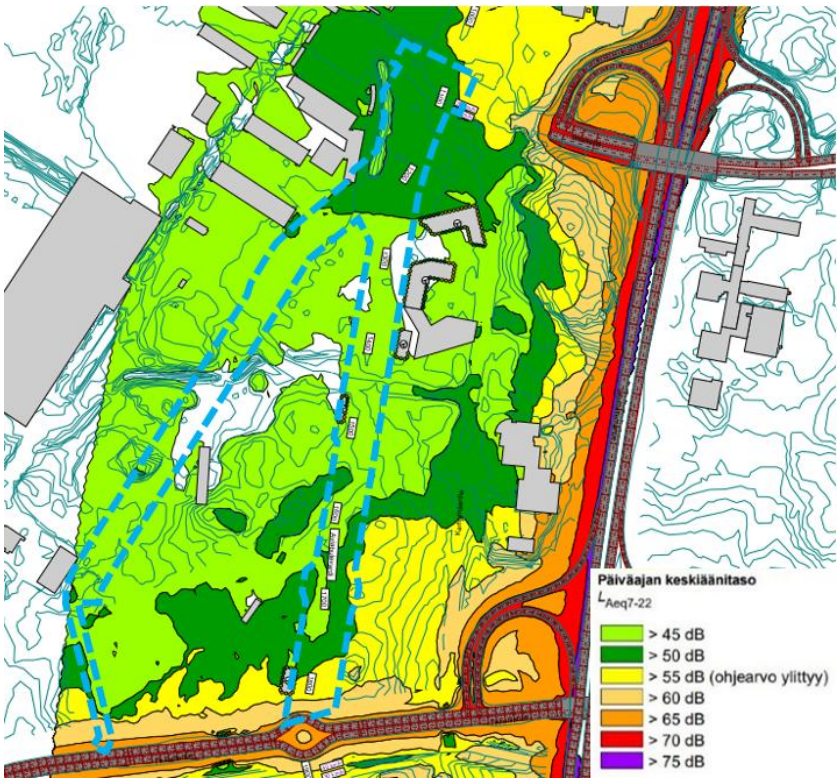
Ympäristöhäiriöt

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 vuonna 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. *Golder Associates Oy 2020.)*

Vuoden 2020 riskiselvityksen mukaan Turbiinitiellä sijaitsi alue, jolta pilaantuneet maa-alueet tulee selvittää ja tarvittaessa kunnostaa ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Kyseisen Matti-merkinnän mukaiselta alueelta on laadittu vuonna 2009 maaperätutkimukset, joidenka yhteydessä Turbiinitien alueelta ei kuitenkaan löytynyt PIMA-asetuksen (214/2007) mukaisia pilaantuneita maa-alueita (Pöyry Environment Oy 2009: Finnair Facilities Management Oy, Maaperän pilaantuneisuuden selvittäminen, Air Cargo Center 1, Raportti 5.3.2009).

Vuoden 2009 tutkimusraportin mukaan tutkimusalueen maaperä on pääosin puhdasta, mutta kahdessa tutkimuspisteessä havaittiin maaperän likaantuneen haitta-aineilla. Kaava-alueen läheisyydessä yhdestä tutkimuspisteestä löytyi kynnysarvot ylittäneitä haitta-ainepitoisuuksia (bentso-a-pyreeni ja fluoranteeni), mutta pitoisuudet eivät ylittäneet PIMA-asetuksen alempien tai ylempien ohjearvojen pitoisuuksia. (Pöyry Environment Oy 2009)

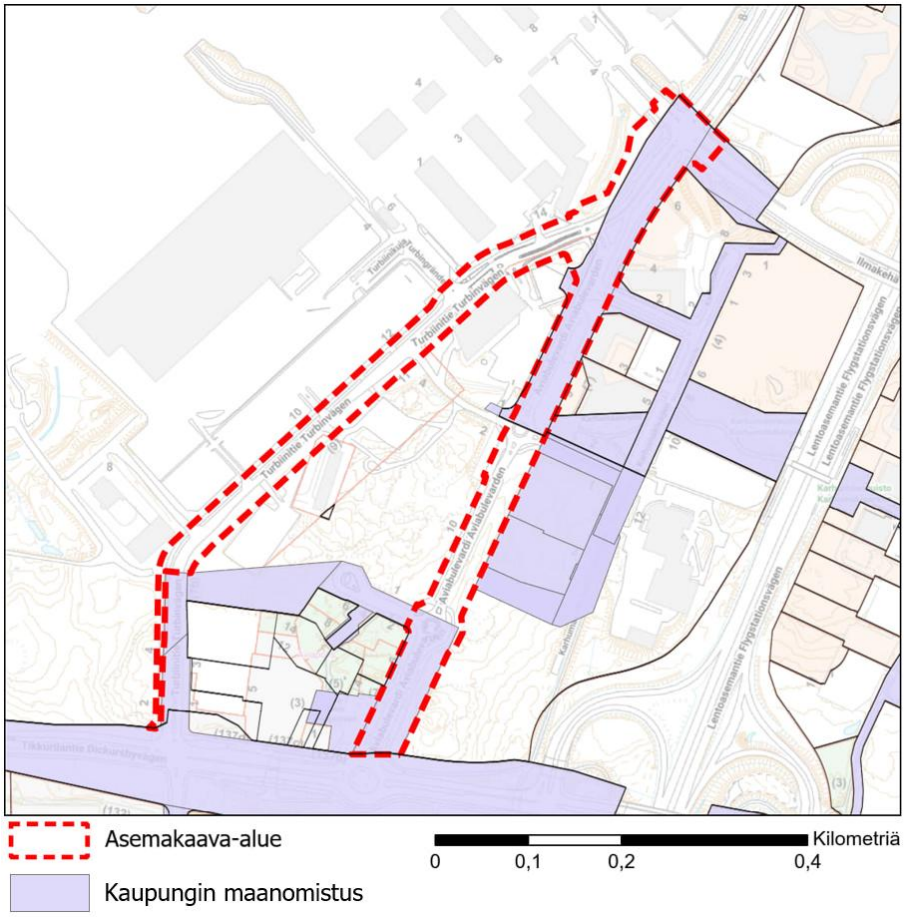
Vantaan raitiotielinjan länsiosassa tehtiin vuonna 2021 ympäristötekniset maaperätutkimukset. Tutkimusraportissa todetaan, että alueella, jota käytetään liikennealueena, maaperää pidetään yleensä pilaantuneena, jos yhden tai useamman aineen pitoisuus ylittää ylemmän ohjearvon, ellei kohdekohtaisesta riskinarviosta muuta johdu. Kohde ei sijaitse tärkeällä pohjavesialueella tai muulla herkällä alueella. Raportin johtopäätöksissä todetaan, että kohteen käyttötarkoituksen ja olosuhteiden perusteella vertailuarvoina voidaan käyttää ylempiä ohjearvoja. Kohdealueelle tehdyistä tutkimuspisteistä otetuissa näytteissä ei todettu ylemmän ohjearvon ylittäviä haitta-aineiden pitoisuuksia. Viitearvovertailun perusteella kohteen maaperää ei luokitella pilaantuneeksi eikä

kohteessa ole pilaantuneen maaperän kunnostustarvetta. *(Golder Associates Oy 2021: Ympäristötekninen maaperätutkimus, Vantaan ratikka länsiosa 1 ja 2, 23.11.2021.)*

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

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

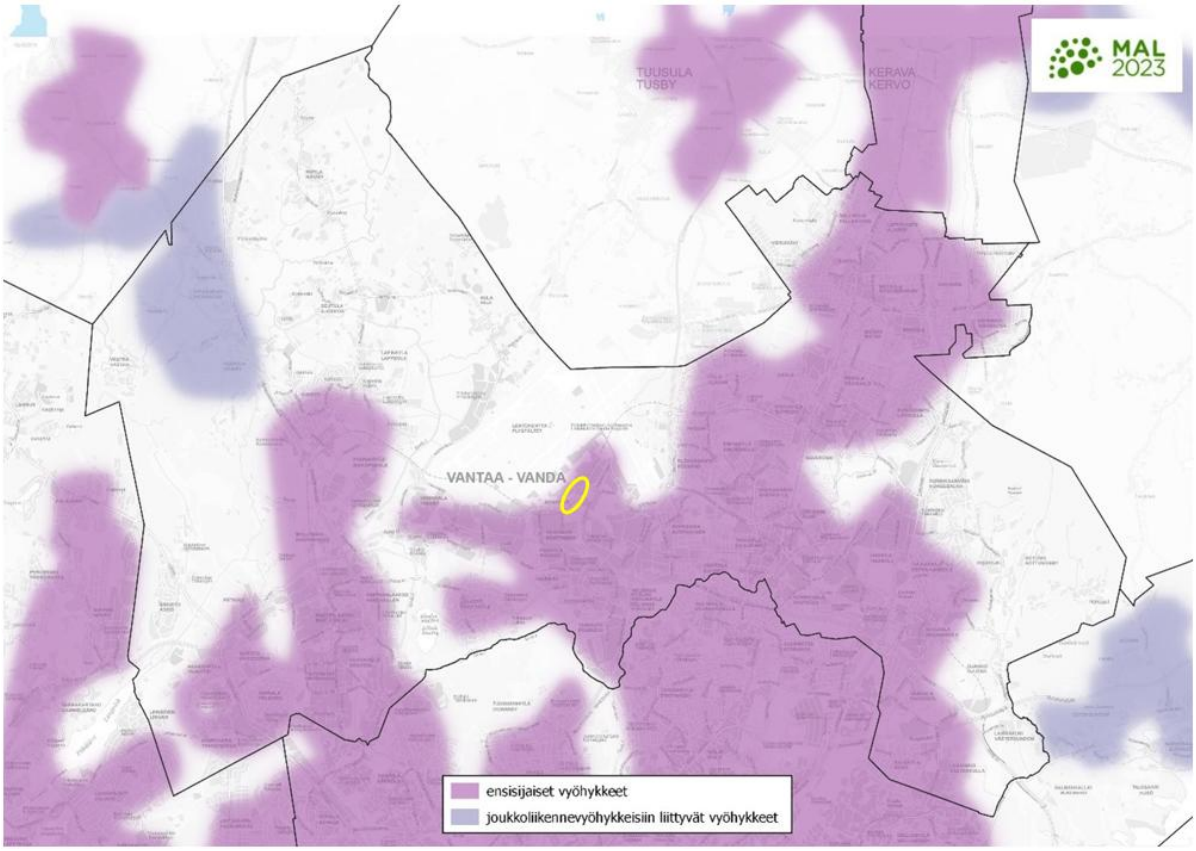
Kuva 7. *Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy pinkillä soikiolla.*

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 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän

maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman 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.

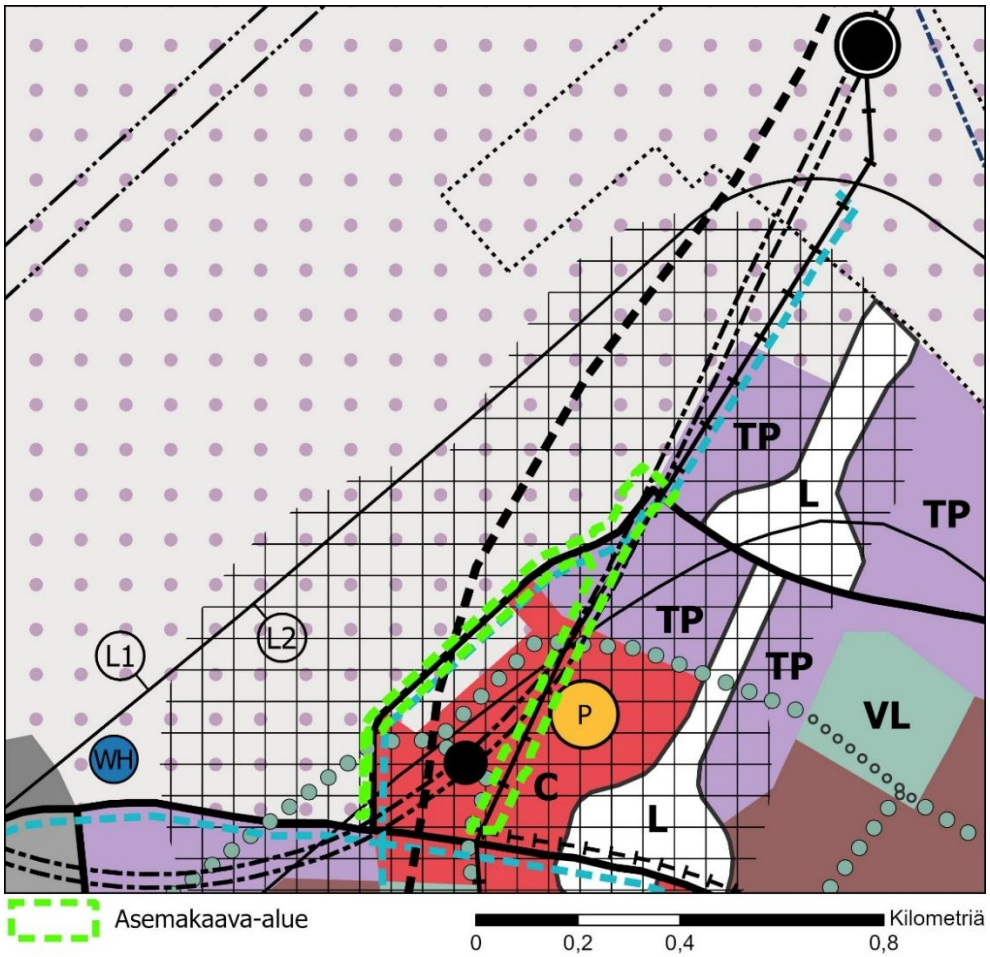
Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla 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.



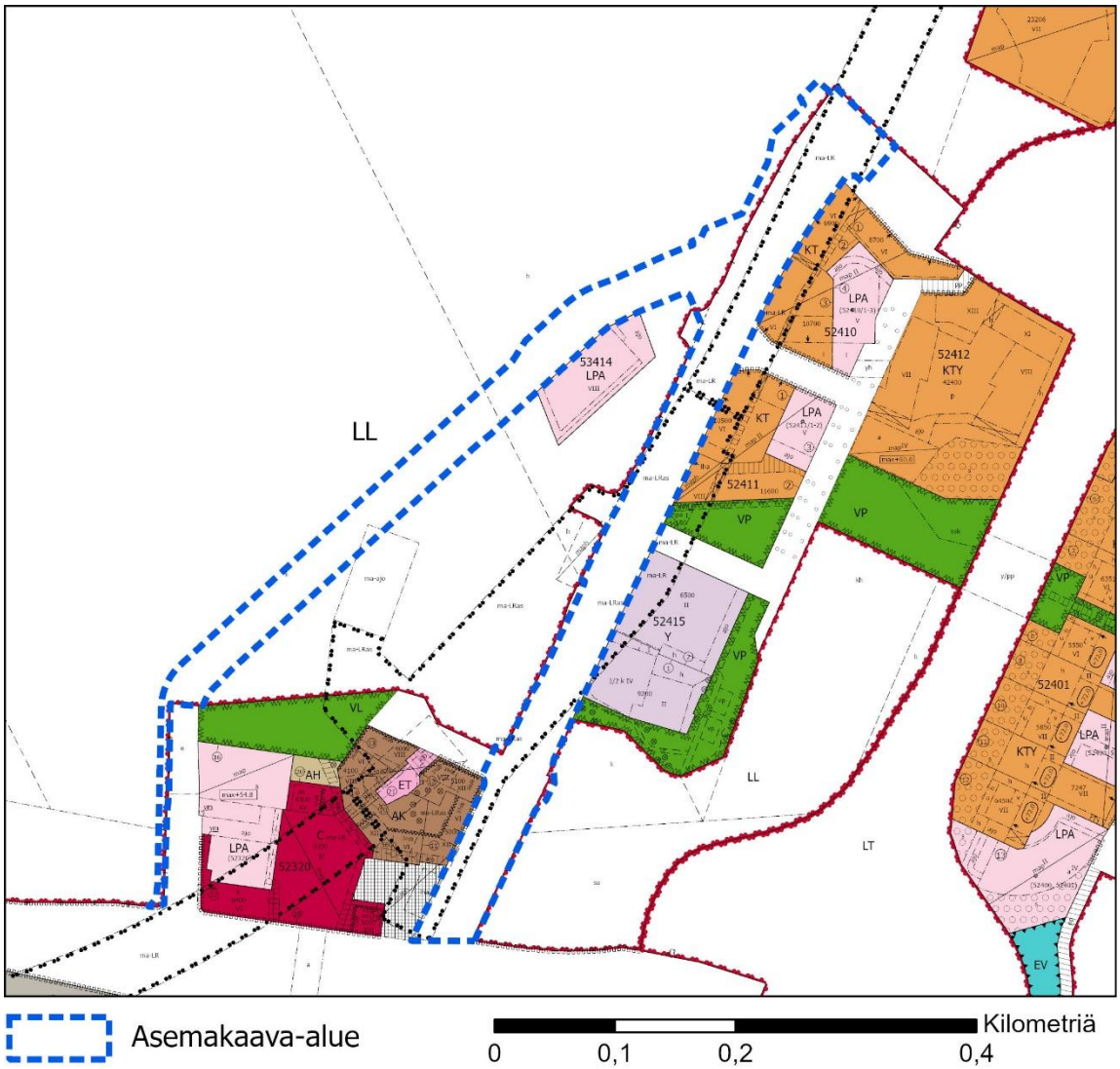
Kuva 9. *Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu vihreällä katkoviivalla.*

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:

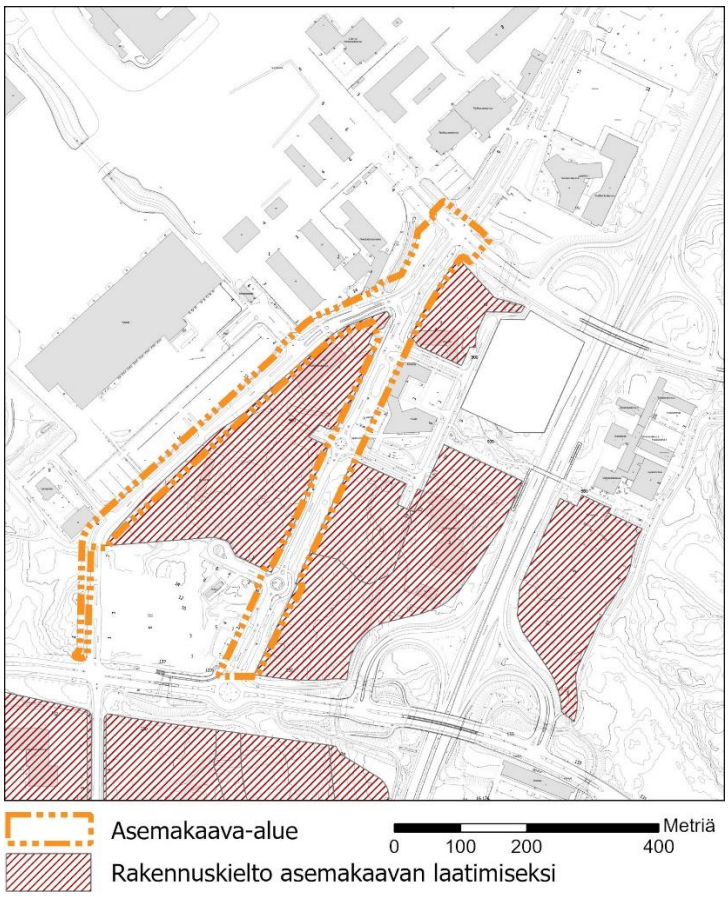
- Asemakaava Lentokenttä 1, 530100 (KV 14.8.1978)
- Asemakaavan muutos kortteli 52320 sekä katu- ja torialueet, 002151 (KV 14.12.2015)
- Maanalainen asemakaava Kehärata 4, 530800 (KV 18.6.2012)



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.



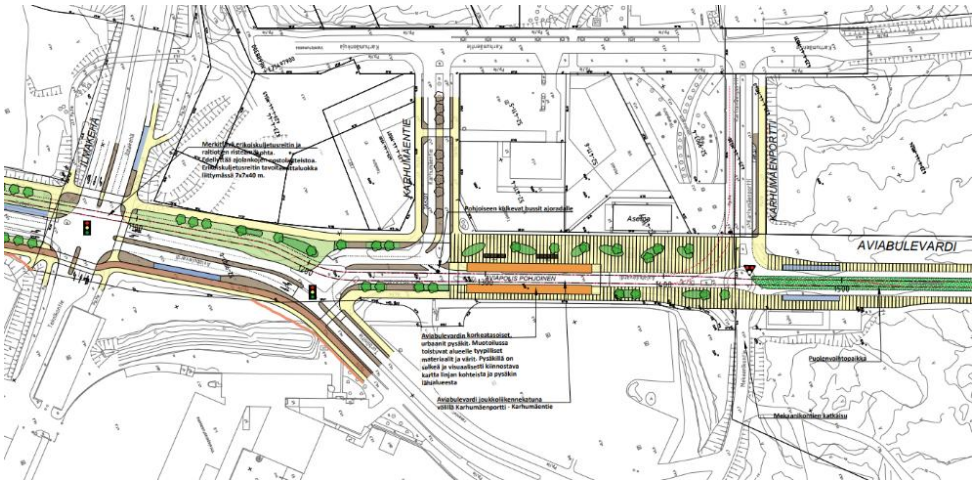
Kuva 11. Rakennuskieltoalue kaava-alueen 002576 läheisyydessä. Kaava-alueelle osuu osa rakennuskieltoaluetta 90099R.

Muut päätökset ja suunnitelmat

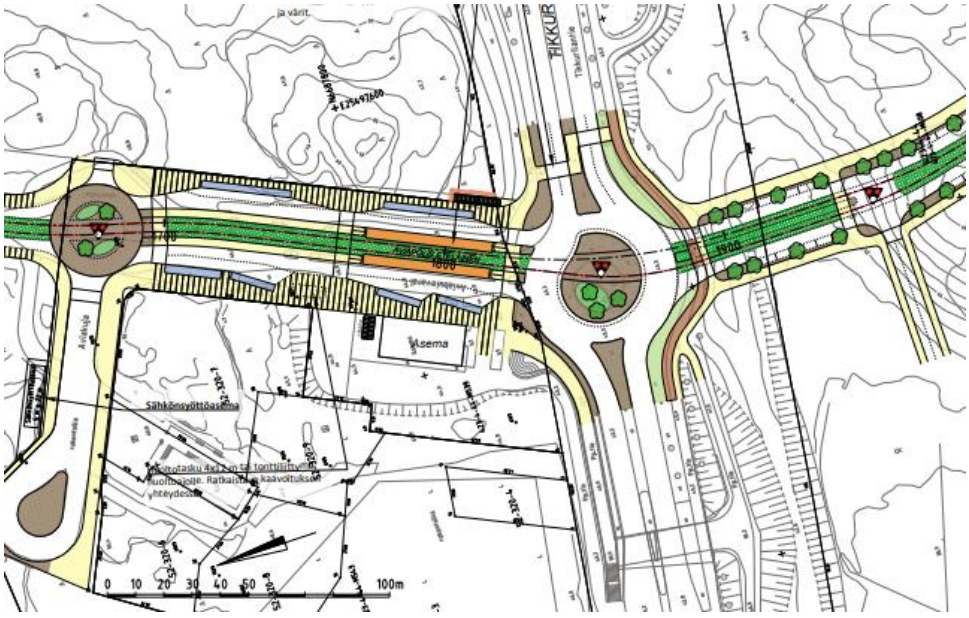
Ratikan yleissuunnitelma

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

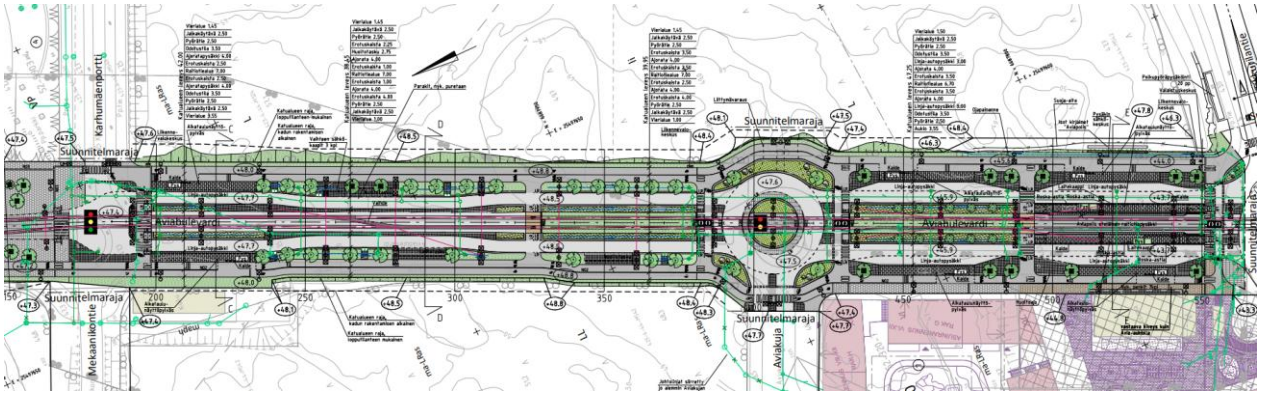
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan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

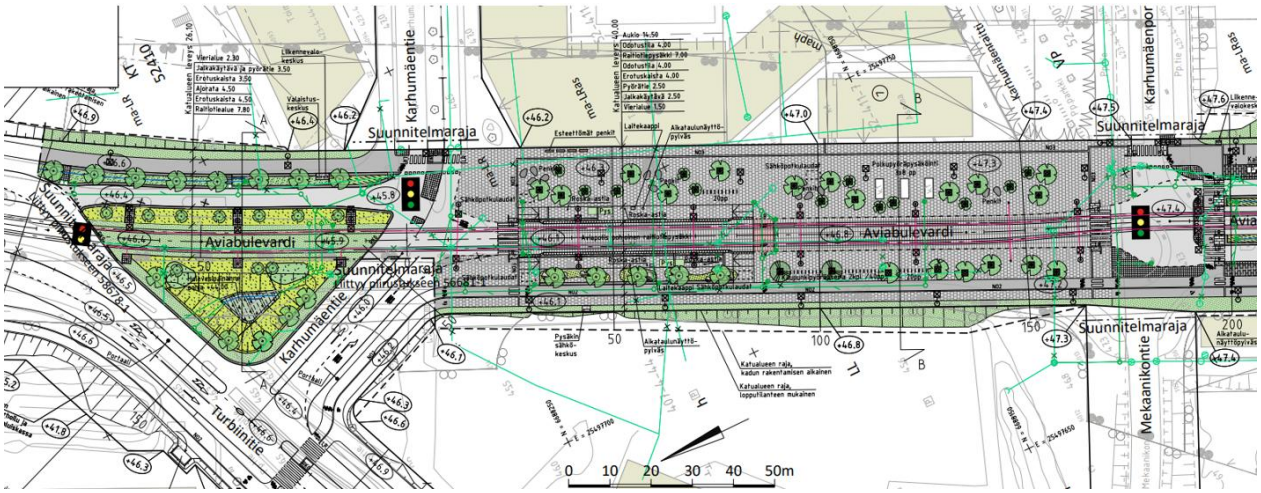
Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laadittiin tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville.

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.

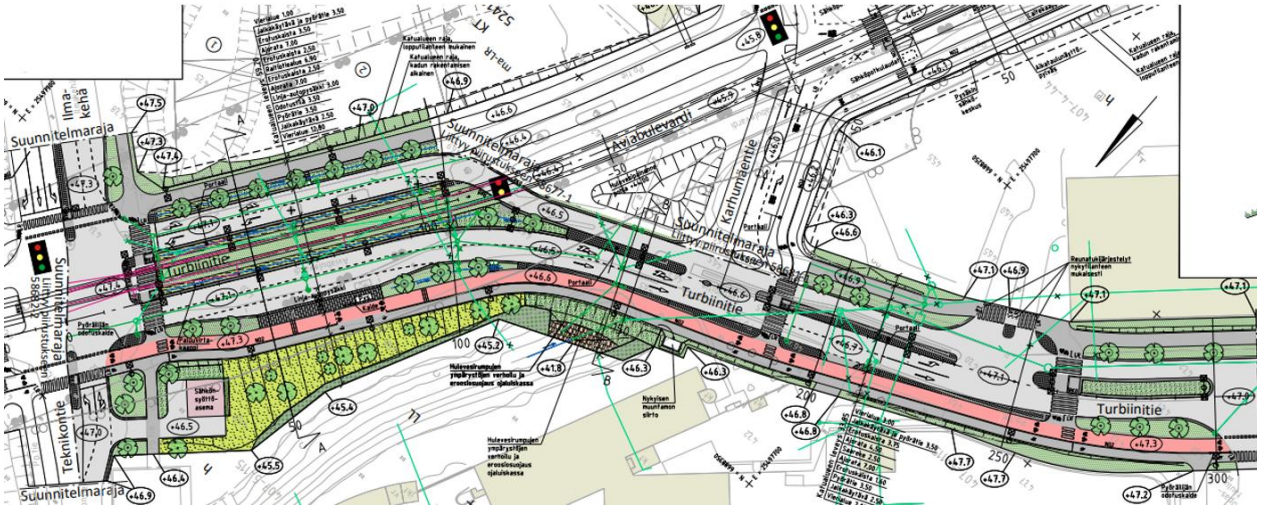
Kaavamuutosalueen katusuunnitelmaehdotukset valmistuivat 10.2.2023 ja ne esiteltiin 21.6-31.8.2023.



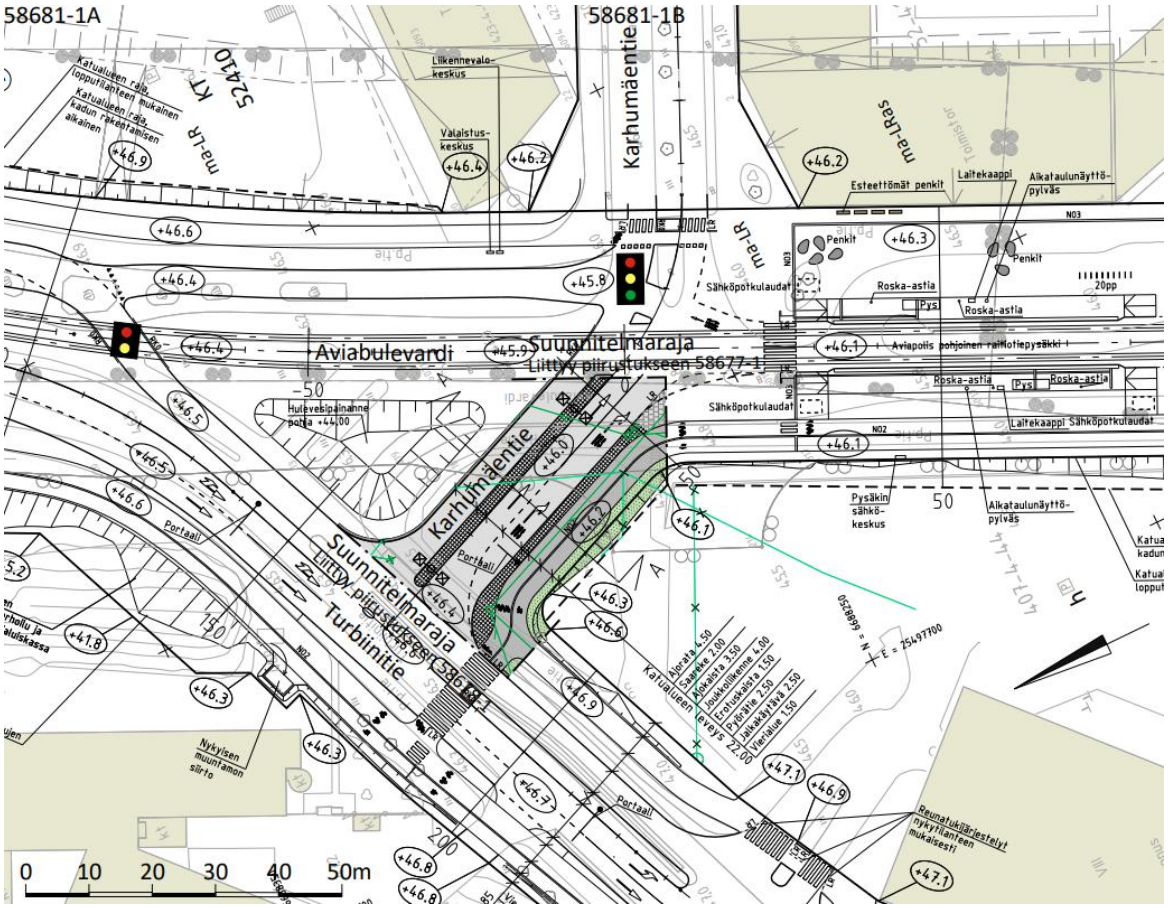
Kuva 14. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Karhunmäenportti-Tikkurilantie (Ramboll 10.2.2023).



Kuva 15. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Turbiinitie-Karhunmäenportti (Ilmailuaukio, Walliuksenkuja), (Ramboll 10.2.2023).



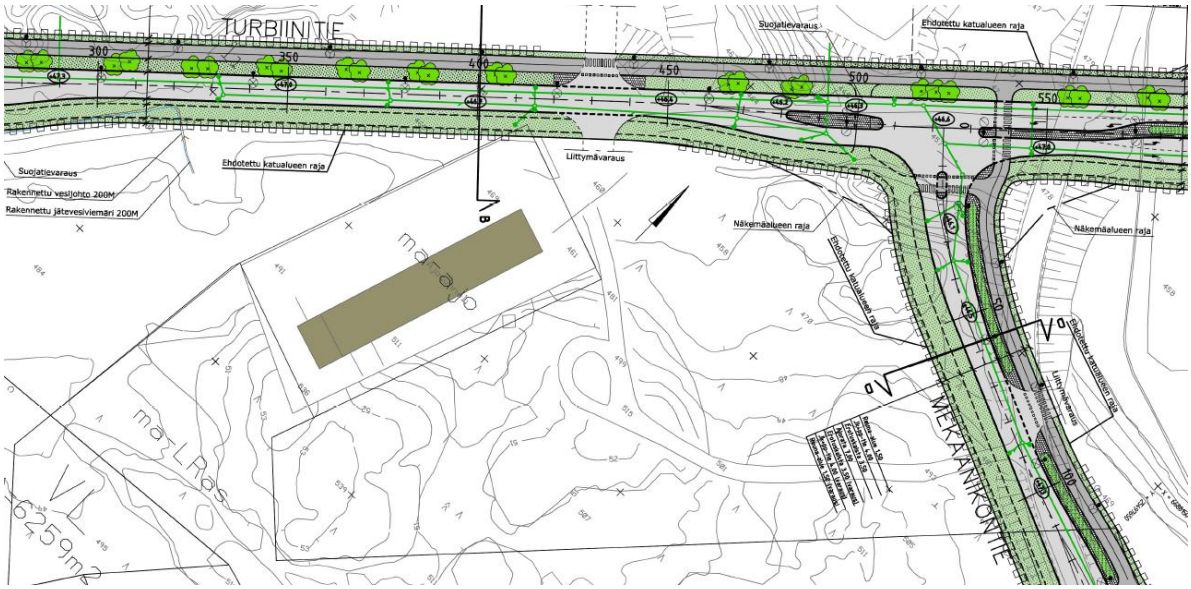
Kuva 16. Katusuunnitelmaehdotus Turbiinitie välillä Ilmakehä-Turbiinikuja (Ramboll 10.2.2023).



Kuva 17. Katusuunnitelmaehdotus Karhumäentie välillä Turbiinitie-Aviabulevardi (Adam Walliuksen katu) (Ramboll 10.2.2023).



Kuva 18. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Tikkurilantie – Lokinpuisto (WSP Oy 8.9.2015).

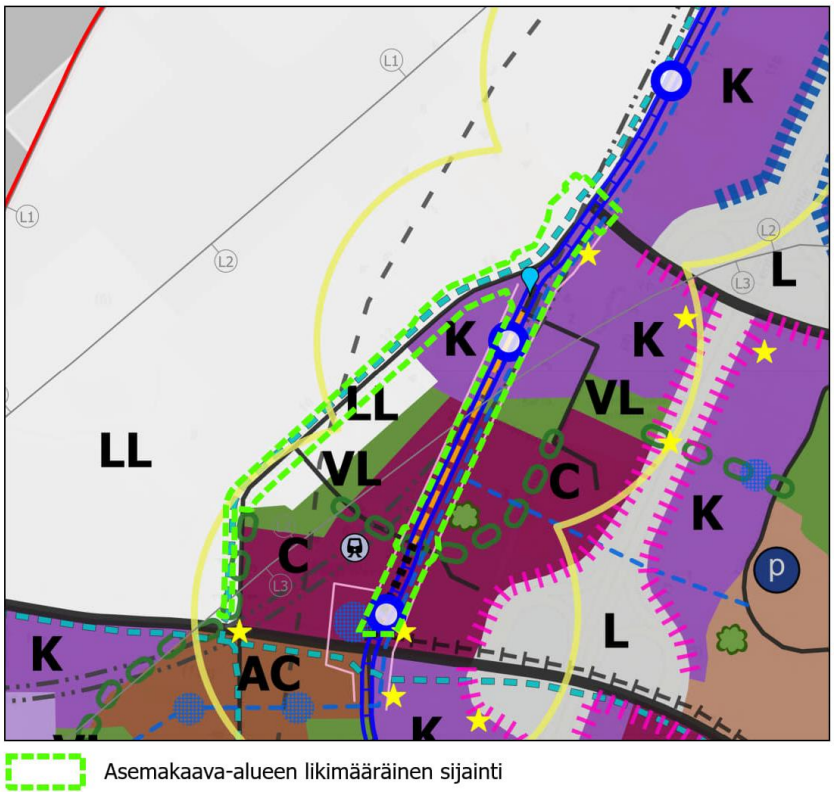


Kuva 19. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Lokinpuisto – Mekaanikontie (WSP Oy 8.9.2015).



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.

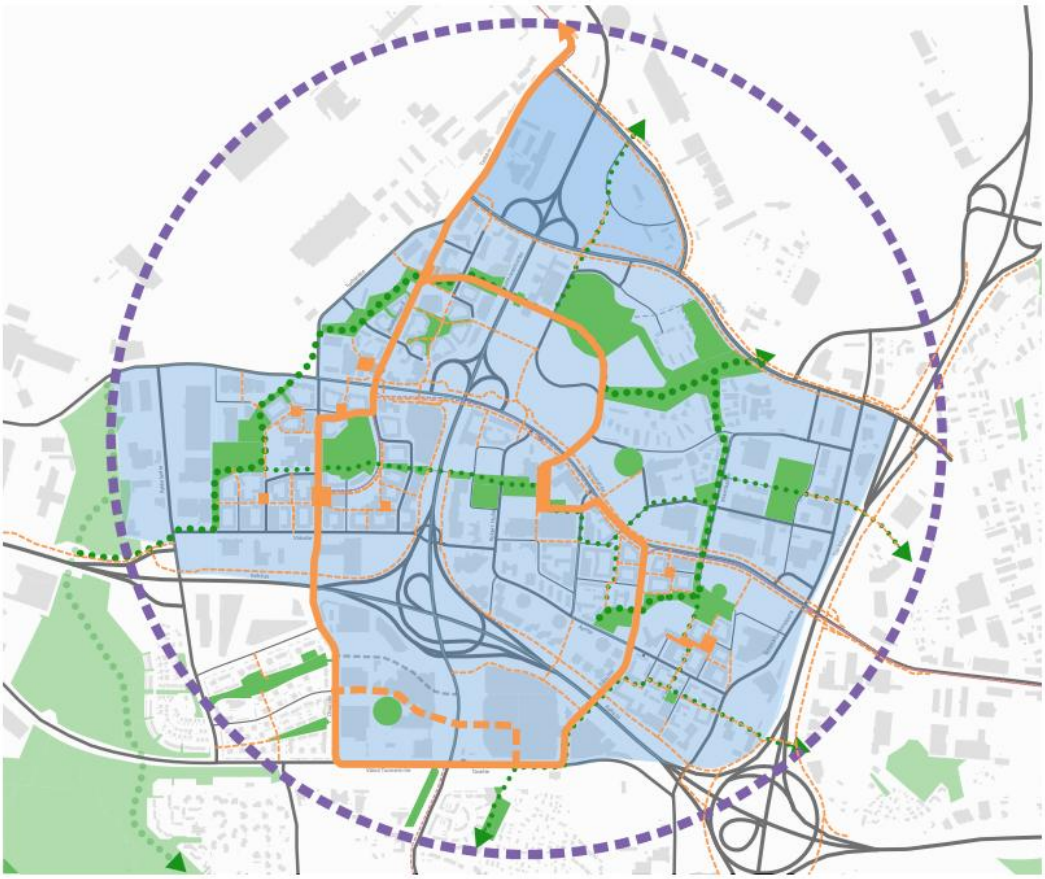
Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva

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

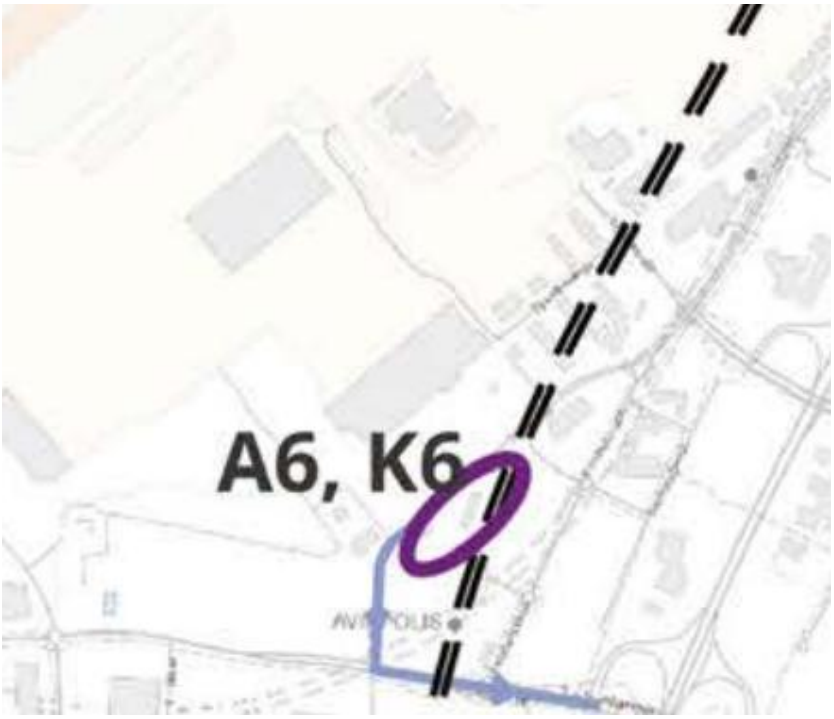
Lentorata mahdollistaisi toteutuessaan suoran kaukojunayhteyden sekä suoran yhteyden Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Pääradan kapasiteetti Pasilan ja Keravan välillä on nykyisin lähes kokonaan käytössä. Raideliikenteen kapasiteetin lisääminen parantaisi myös junaliikenteen häiriönsietokykyä 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.

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 21.6.-31.8.2023 välisenä aikana.

Kaupunginhallitus 9.2.2026 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen uudelleen nähtäville MRA 27 § ja 32 §:ien mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 25.2.-26.3.2026 välisenä aikana.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2026.

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 yritykselle 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.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo 25.2.-26.3.2026 ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunginhallitus 9.2.2026 päätti asettaa asemakaavamuutosehdotuksen uudelleen nähtäville MRA 27 § ja 32 §:ien mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 25.2.–26.3.2026 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 15 kappaletta ja niitä saatiin 8 kappaletta. Muistutuksia saatiin 1 kappale.

Lausunnot ja vastineet tiivistettyinä:

Telia Finland Oyj
Kaapeleiden siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan osoitteeseen hyvissä ajoin. Kaapelien katkaisua ja siirtoja pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnitella mahdolliset työt

sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun mahdollisia. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä, korvaavat siirtoreitit valmiina ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Telia osallistuu hankkeen johtosiirtosuunnitteluun. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti siirron tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivotaan mahdollisimman paljon tietoja.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Telian kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Elisa Oyj
Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Mikäli tietoliikennerakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään, pitää siirron tarvitsijan olla ajoissa (väh. 12kk ennen tarvetta) yhteydessä Elisaan. Siirtotyöt ovat hitaita ja kalliita. Kyseisessä tapauksessa siirrot ja niiden laskutus menee erillisen sopimuksen mukaan.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Elisan kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

ELTEL
Katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten. Suunnitelmat on pyrittävä laatimaan niin, että kaapelien siirtoja tai katkaisuja ei tule kuin pakottavista syistä. Kaapeleiden siirto- ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Jos sivuttaissiirto ei onnistu, on korvaava siirtoreitti oltava valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu tietoliikenneoperaattoreiden kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Tukes
Tukes on antanut aiemmin lausunnon asemakaavamuutokseen 002576. Tukesilla ei ole lausuntoon lisättävää.

Vastine:
Aikaisemmassa Tukesin lausunnossa otettiin kantaa pelastuslaitoksen reitteihin Turbiinitien varrella. Kaavaehdotuksen ajoneuvoliittymäkiellon merkintää Turbiinitien varrella on tarkistettu aikaisemman lausunnon perusteella ja tieto lausunnon sisällöstä on toimitettu alueen liikenteen suunnittelusta vastaaville.

Vantaan Energia
Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen mukaisesti. Kaavamuutoksen etalueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaapeleita. Vantaan ratikan suunnittelijat ovat tietoisia kaapeleista sekä niiden siirtotarpeesta. Katualueelle sijoittuva puistomuuntamo M38 tulee siirtää katualueen reunaan, mikäli jalankulkutie suunnitellaan kulkemaan sen kohdalta. Nykyisen raitiotien toteutusversion perusteella muuntamon siirtotarvetta ei kuitenkaan ole. Tilanne tulee arvioida uudelleen, kun raitiotien reittisuunnittelu jatkuu lentoasemalle asti.

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa. Kyseinen Turbiinitien kevyenliikenteenväylä ei ole osa Vantaan ratikan allianssin toteutuslaajuutta tämänhetkisen suunnitelman mukaan. Muuntamosiirto realisoituu, mikäli joskus myöhemmin Turbiinitie tullaan toteuttamaan katusuunnitelman nro 58678-1 mukaisesti kevyenliikenteenväylän osalta.

Uudenmaan liitto
Ei lausuttavaa.

Lupa- ja valvontavirasto
Ei lausuttavaa.

HSY
Asemakaavan muutosalueella on siirrettävä vesihuoltoverkostoa Aviabulevardilla. Uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

Vastine:
Uudet ja siirrettävät vesihuoltolinjat on huomioitu Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä.

Muistutus ja vastine tiivistettynä:

Finavia
Finavialla tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.

Ratikan toteuttaminen aiheuttaa lentoaseman ja Finavian omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä. Kaikki ratikan johdosta aiheutuvat työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella, eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla ja uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä.

Finavia viittaa 29.8.2023 antamaansa lausuntoon ja siinä listattuihin ratikan asemakaavan ristiriitojen ja muutostarpeiden kohtiin. Osaa kohteista on muutettu ja osaa on käsitelty maankäyttösopimuksessa. Finavia toteaa, että koska tähän kaavaehdotukseen tehtyjen mahdollisten korjausten todentaminen on mittakaavasyistä vaikeaa, Finavia toteaa seuraavassa muutostarvekohdat uudelleen ja pyytää kaavoittajalta kohdekohtaista yhteenvetoa tehdyistä muutoksista tai kunkin ratkaisun perustelua, mikäli muutosta ei ole tehty Finavian esitystä noudattaen.

Turbiinitien keskiosaan on esitetty pima-merkinnällä alue, joka on kaavan nähtävillä olon aikana asiaa selvitetty Finavian ja Vantaan kaupungin kesken ja merkintä todettu aiheettomaksi.

Veromiehenkylänpuro on merkittävä lentoasema-alueen vesien lasku puro. Finavia on rakentanut puron valuma-alueelle kosteikon. Turbiinitien ja Aviabulevardin katuvedet nykyisinkin kuormittavat määrällisesti kosteikkoa ja Veromiehenkylänpuroa. Kosteikon toiminnan ja puron virtaamien kannalta on tärkeää, että vesiä viivytetään ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, kuten selostukseen on kirjattu. Tarpeellisia ovat myös hulevesien hallinnan ja tulvareittien huolellinen suunnittelu. Näiden lisäksi Aviapoliksen alueen jatkorakentamisessa tulee, aina kun mahdollista, välttää hulevesien johtamista Turbiinitien viemärin kautta Veromiehenkylänpuroon, jotta lentoaseman kuormitteisten hulevesien kosteikkokäsittelyn teho ei näiden ”ylimääräisten” vesien vuoksi heikkene.

Vastine:
Kaupungin kaavoitus ja ratikkahanke jatkavat yhteistyötä, kuten kunnallistekniikan suunnittelun ja siirtojen yhteensovitustyötä, Finavian kanssa. Kaavoittaja on toimittanut Finavialle kohde kohtaisen selvityksen muistutuksissa esiin nostettuihin asiakohtiin. Kaavaehdotus on kaupungin ja Finavian / Aviatontti II:n välisien maankäyttösopimuksien (kh 26.1.2026) mukainen. Kaavaehdotuksesta on poistettu Turbiinitietä koskenut pima-merkintä tarpeettomana. Katualueiden hulevesien käsittely suunnitellaan katusuunnitelmien yhteydessä. Hulevesien johtamisesta on sovittu kaavaan liittyvässä maankäyttösopimuksessa (kh 26.1.2026) Kaavaehdotuksessa on määrätty hulevesien käsittelystä, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit. Muistutus on toimitettu vantaan ratikan allianssille (osaprojekti 1) sekä kaupungin vesihuollon suunnittelulle tiedoksi.

Nähtävilläolon 25.2.-26.3.2026 jälkeen tehdyt muutokset

Poistettiin Turbiinitietä koskenut pilaantuneiden maa-alueiden (pima) -kaavamerkintä tarpeettomana saadun muistutuksen perusteella.

Tarkistettiin ajoneuvoliittymäkieltojen merkintöjä.

Tehtiin teknisiä tarkistuksia.

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien perusteella. Selostuksen pilaantuneita maa-alueita koskeneet tekstit (luvut 2.1.3 ja 4.4.1) on päivitetty viimeisimpien selvityksien mukaisiksi.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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

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

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

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen

kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

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

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

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.

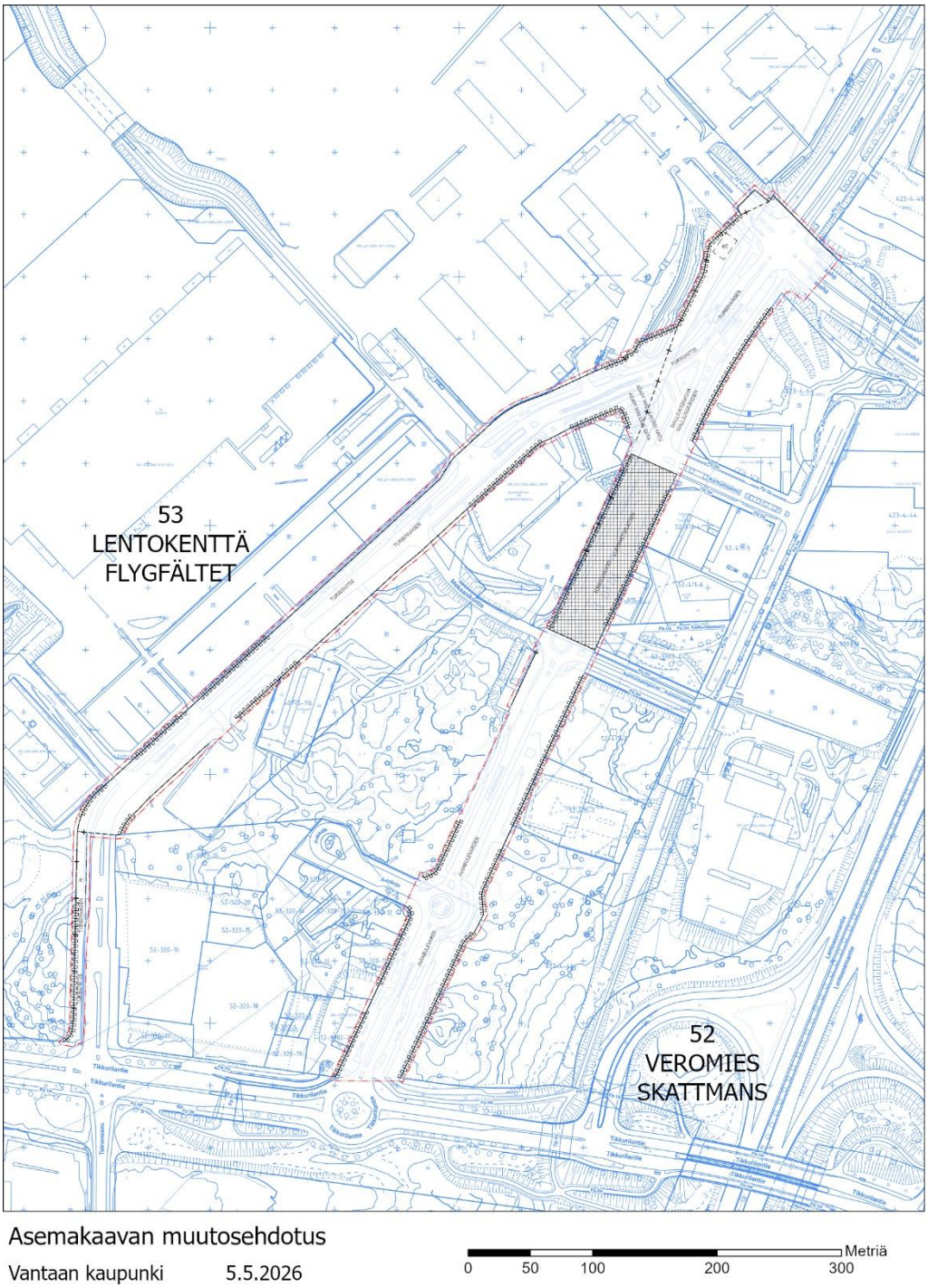
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

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 alueraukset sähkönsyöttöasemaa varten (et).

Asemakaavassa on muutettu kaupunginosan rajausta.



Kuva 24. 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.

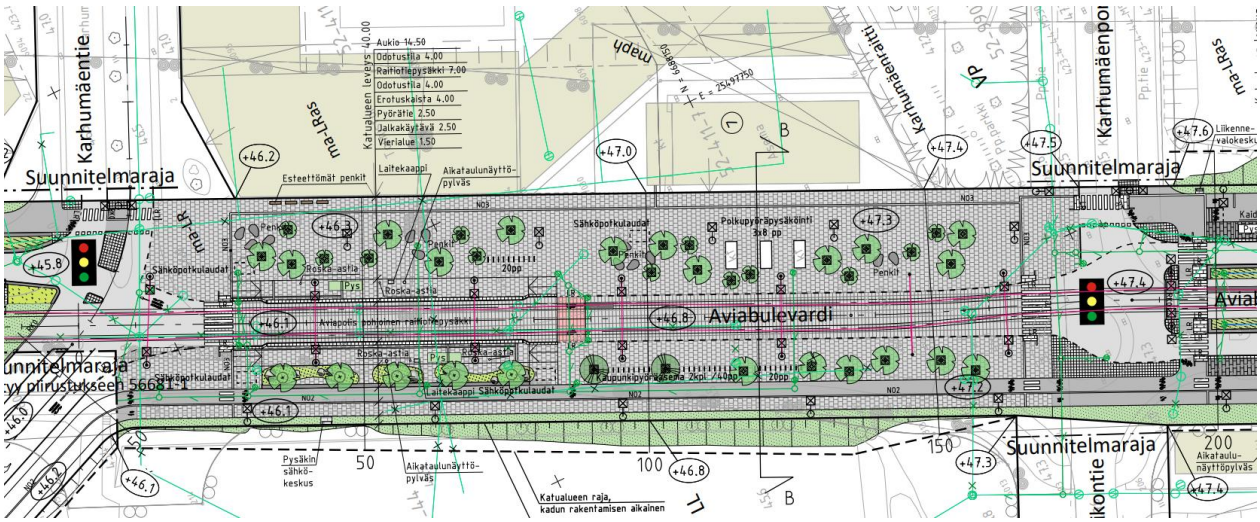
Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin *(Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020)* mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa 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.

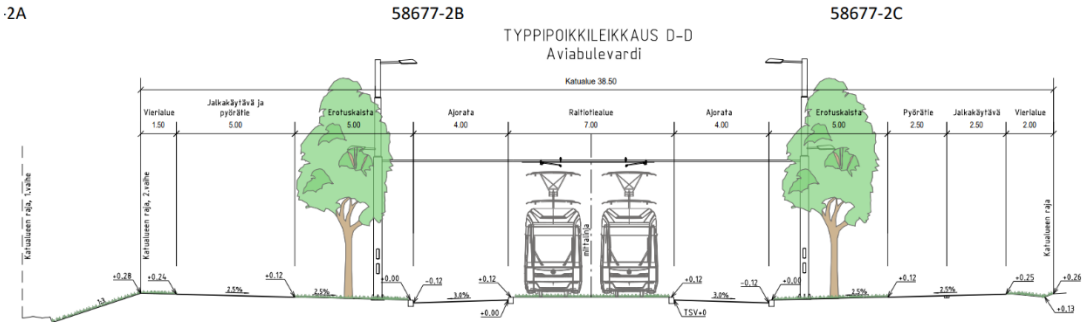
Kaava-alueella merkittävin muutos on Ilmailuaukion osoittaminen Karhumäentien ja Karhumäenportin välisellä alueella ainoastaan raitiotien ja kevyen liikenteen käyttöön. Ajoneuvoliikenne ohjautuu Mekaanikontien kautta Turbiinitielle.



Kuva 26. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi (Ilmailuauko). (Ramboll 10.2.2023)

Katusuunnitelmaehdotuksissa on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (eriväriä 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*).

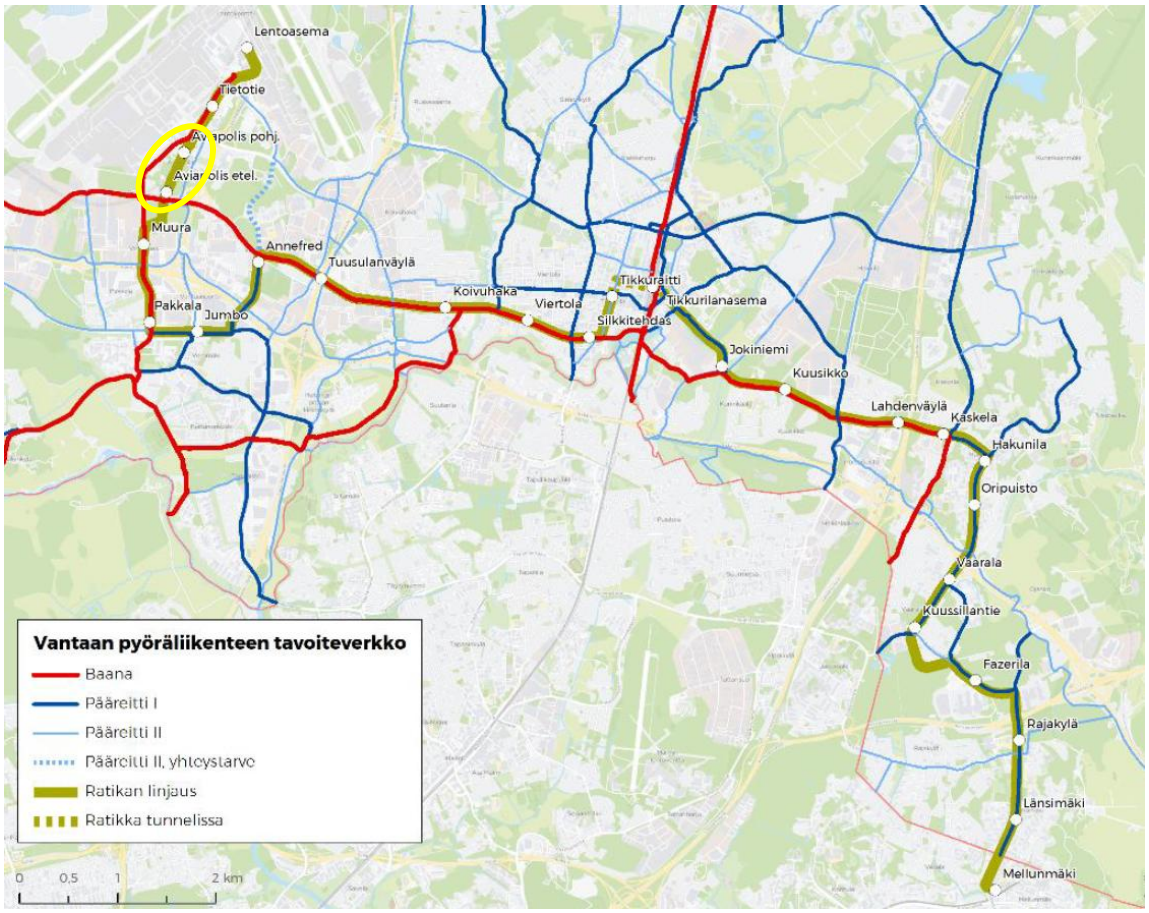
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen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



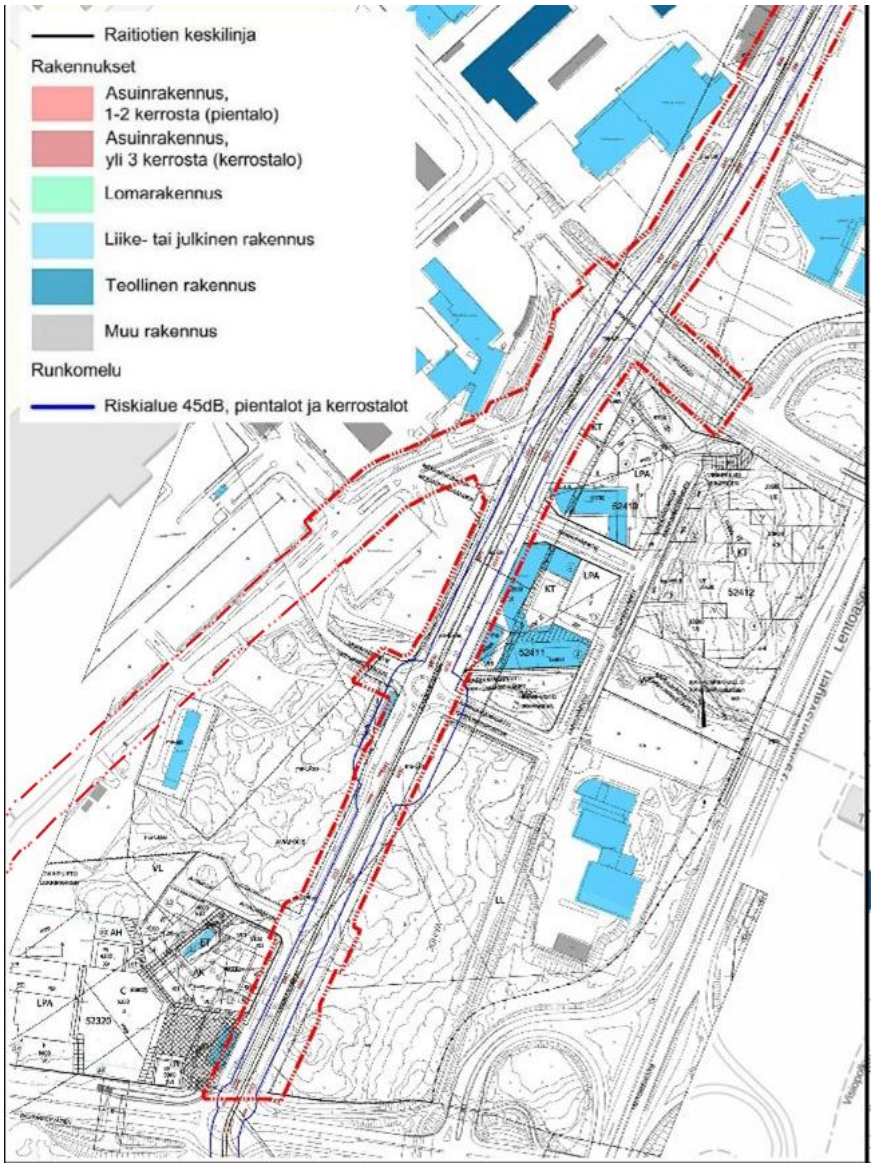
Kuva 29. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella. (Sitowise 31.1.2023) Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty kuvassa turkoosilla katkoviivalla.

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

Asemakaavamuutoksen alueella ei tiedettävästi ole pilaantuneita maa-alueita.

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

Koko Vantaan ratikkahankkeesta on tehty investointipäätös vuonna 2023. Ratikan rakentaminen tapahtuu 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, 5. päivänä toukokuuta 2026

Johanna Rajala	Tea Taponen
aluearkkitehti	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**

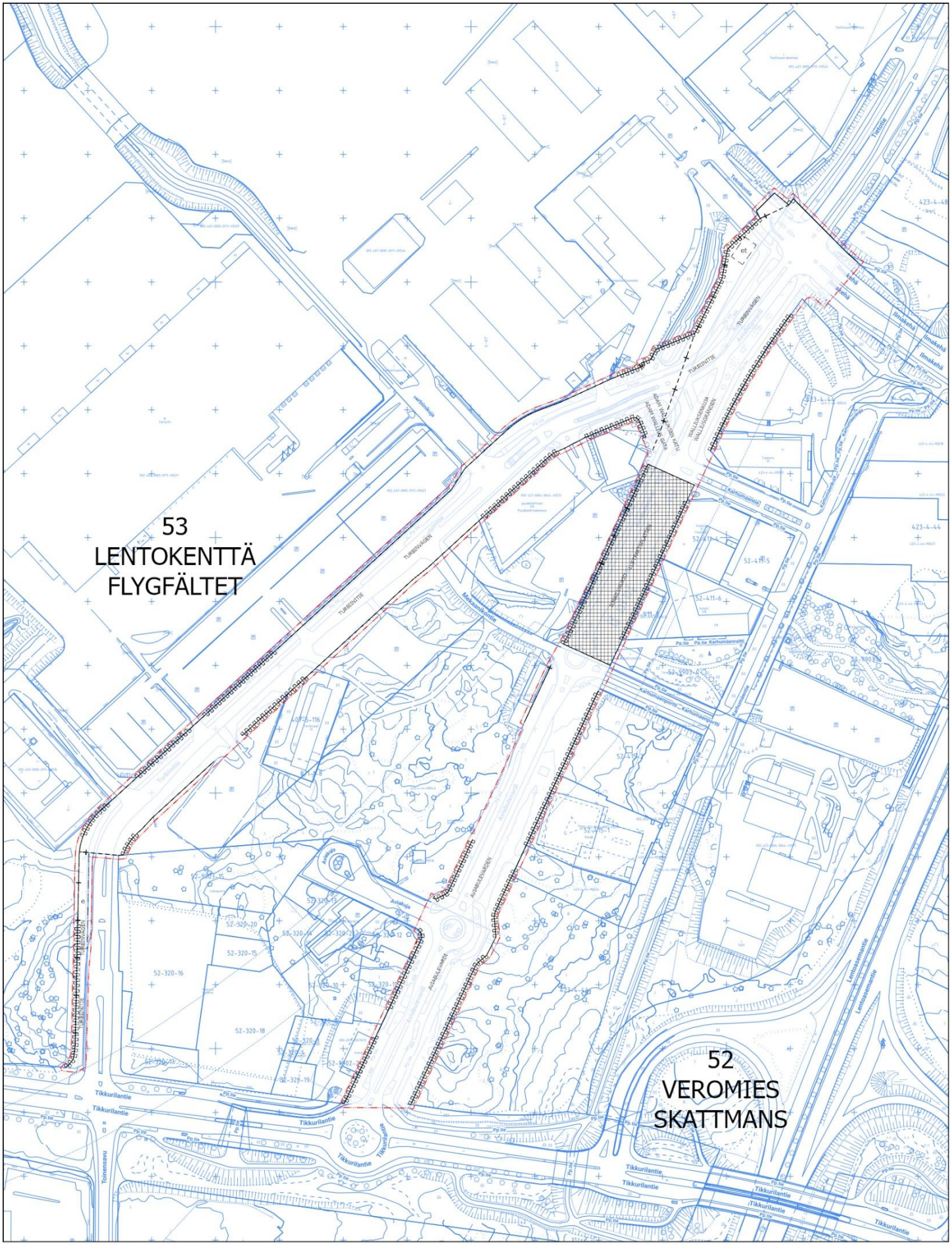
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**5,8144**	**100,01**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
T yhteensä						
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

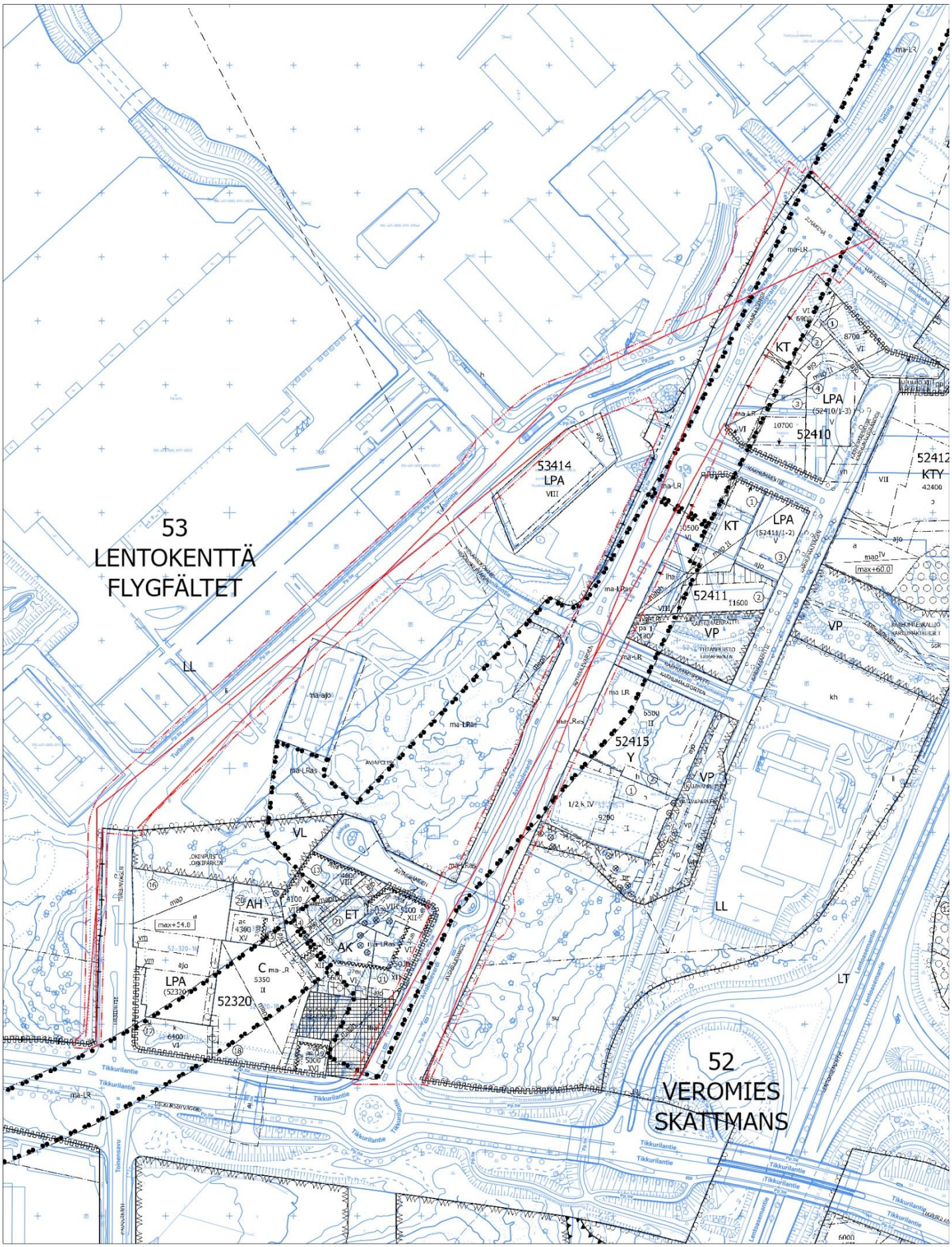
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**5,8144**	**100,01**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
KT	0,0000	0,0	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 5.5.2026

0 50 100 200 300 Metriä



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 5.5.2026

0 50 100 200 300 Metriä

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002576	5.5.2026

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

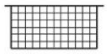
Ändring av detaljplan
Gatu- och tårgområden samt stadsdelsgräns.

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. 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.

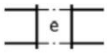
Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen 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.

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

Asemakaavoitus / JRA, TTA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie
MUISTUTUKSET JA VASTINEET
5.5.2026

Asemakaavamuutosehdotus Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 25.2.-26.3.2026. Tänä aikana jätettiin 1 muistutus.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Tarkistukset**
NRO 1, 26.3.2026 Finavia	Finavialla tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Ratikan toteuttaminen aiheuttaa lentoaseman ja Finavian omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä. Kaikki ratikan johdosta aiheutuvat työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella, eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla ja uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä. Finavia viittaa 29.8.2023 antamaansa lausuntoon ja siinä listattuihin ratikan asemakaavan ristiriitojen ja muutostarpeiden kohtiin. Osaa kohteista on muutettu ja osaa on käsitelty maankäyttösopimuksessa. Finavia toteaa, että koska tähän kaavaehdotukseen tehtyjen mahdollisten korjausten todentaminen on mittakaavasyistä vaikeaa, Finavia	Kaupungin kaavoitus ja ratikkahanke jatkavat yhteistyötä, kuten kunnallistekniikan suunnittelun ja siirtojen yhteensovitustyötä, Finavian kanssa. Kaavoittaja on toimittanut Finavialle kohde kohtaisen selvityksen muistutuksissa esiin nostettuihin asiakohtiin. Kaavaehdotus on kaupungin ja Finavian / Aviatontti II:n välisien maankäyttösopimuksien (kh 26.1.2026) mukainen. Kaavaehdotuksesta on poistettu Turbiinitietä koskenut pima-merkintä tarpeettomana. Katualueiden hulevesien käsittely suunnitellaan katusuunnitelmien yhteydessä. Hulevesien johtamisesta on sovittu kaavaan liittyvässä maankäyttösopimuksessa (kh 26.1.2026) Kaavaehdotuksessa on määrätty hulevesien käsittelystä, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit. Muistutus on toimitettu vantaan ratikan allianssille (osaprojekti 1) sekä kaupungin vesihuollon suunnittelulle tiedoksi.

	toteaa seuraavassa muutostarvekohdat uudelleen ja pyytää kaavoittajalta kohdekohtaista yhteenvetoa tehdyistä muutoksista tai kunkin ratkaisun perustelua, mikäli muutosta ei ole tehty Finavian esitystä noudattaen. Turbiinitien keskiosaan on esitetty pima-merkinnällä alue, joka on kaavan nähtävillä olon aikana todettu aiheettomaksi. Veromiehenkylänpuro on merkittävä lentoasema-alueen vesien lasku puro. Finavia on rakentanut puron valuma-alueelle kosteikon. Turbiinitien ja Aviabulevardin katuvedet nykyisinkin kuormittavat määrällisesti kosteikkoa ja Veromiehenkylänpuroa. Kosteikon toiminnan ja puron virtaamien kannalta on tärkeää, että vesiä viivytetään ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, kuten selostukseen on kirjattu. Tarpeellisia ovat myös hulevesien hallinnan ja tulvareittien huolellinen suunnittelu. Näiden lisäksi Aviapoliksen alueen jatkorakentamisessa tulee, aina kun mahdollista, välttää hulevesien johtamista Turbiinitien viemärin kautta Veromiehenkylänpuroon, jotta lentoaseman kuormitteisten hulevesien kosteikkokäsittelyn teho ei näiden ”ylimääräisten” vesien vuoksi heikkene.	

NRO 1
Finavia, 23.3.2026

Lausunto:
Finavia lausuu asemakaavaehdotuksesta seuraavaa.

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 Finavian omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä (mm. sähkönsyöttö, tiedonsiirtokuidut, kaukolämpö ja 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. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla, ja mikäli johtoja tai kaapeleita siirretään katualueen ulkopuolelle, uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä (maanvuokrasopimukset, asemakaavat, asemakaava ehdotukset ja asemakaavaluonnokset).

Asemakaavamuutoksen ehdotuksessa on esitetty ratikan asema kaava-alueiden rajaukset, sähkönsyöttöaseman ja Lentoradan ilman vaihtokuilun sijainnit sekä liittymäkieltoalueet. Asemakaavarajausta on muutettu aiemmasta siten, että Tietotien osuus kaavoitetaan erillisellä kaavalla 002644. Turbiinitien eteläosassa on voimassa Vero mies/Aviapolis -aseman ympäristön ja lentokenttäalueen kaava 002151.

Asemakaavaehdotuksen ristiriidat ja muutostarpeet Finavia Oyj:n omistamien kiinteistöjen osalta

Finavia viittaa 29.8.2023 antamaansa lausuntoon ja siinä listattuihin ratikan asemakaavan ristiriitojen ja muutostarpeiden kohtiin. Osaa kohteista on muutettu ja osaa on käsitelty maankäyttösopimuksessa. Finavia toteaa, että koska tähän kaavaehdotukseen tehtyjen mahdollisten korjausten todentaminen on mittakaavasyistä vaikeaa, Finavia toteaa seuraavassa muutostarvekohdat uudelleen ja pyytää kaavoittajalta kohdekohtaista yhteenvetoa tehdyistä muutoksista tai kunkin ratkaisun perustelua, mikäli muutosta ei ole tehty Finavian esitystä noudattaen. Seuraavassa on esitetty tiivistetty listaus kohteista. Kohteet on yksilöity lausunnon liitteessä (Asemakaavojen rajatarkastelu 26032026).

Ratikan kaavan edellisen kaavalausunnon jälkeen AVIARE Oy on sulautettu osaksi Finaviaa. Tämän vuoksi aiemmin AVIARE:n omistamat kiinteistöt ovat nykyisin suoraan Finavian omistuksessa ja tämän vuoksi lausuttavaan kaavaan liittyvät kohteet on käsitelty Finavian kohteiden yhteydessä.

Finavia katsoo, että ratikan kaavarajaus edellyttää tarkistamista/perusteiden selvittämistä seuraavissa kohteissa, joissa ratikan kaavarajaus tai liittymän rajaus on liian leveä tai ulottuu muuhun maankäyttöön varatulle alueelle:

- Kohde F6 Turbiinikujan liittymä
- Kohde F7 Turbiinitien länsireuna

- Kohteet F9, F10 ja F11 Turbiinitien itäreuna
- Kohde F12 Kolmiokorttelin kohta
- Kohteet F14, F15 ja F16 Mekaanikontie

Finavia katsoo, että ratikan kaavarajaus edellyttää tarkistamista/perusteiden selvittämistä seuraavissa kohteissa, joissa ratikan kaavaraja ulottuu Aviapoliksen keskustan asemakaavan kortteleiden alueille:

- Kohde F13 Aviabulevardi Ilmailuaukion kohdalla
- Kohteet A3 ja A5 Kortteli 52414
- Kohde A6 Drakeninkujan liittymä
- Kohde A7 Kortteli 52417

Kohteessa A8 esitetyt Aviabulevardin katuluiskat ulottuvat kortteleiden 52415 ja 52416 rakennusalojen sisään, joka estää kortteleiden massoittelun Aviapoliksen keskustan kaavan mukaisesti. Finavia katsoo, että asia tulee huomioida korttelin suunnittelun etenemisen yhteydessä.

Finavia katsoo, että kohteessa A4 Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty kadun reunan reunaviheralue Aviapoliksen keskustan asema kaavan korttelin 52414 kohdalla on poistettava ja katusuunnitelmaa on muutettava vastaamaan Aviapoliksen keskustan asemakaavaa.

Pilaantuneet maat

Asemakaavaehdotuksessa on Turbiinitien keskiosaan esitetty pima merkinnällä alue, joka kaavamääräyksen mukaan on selvitettävä maaperän pilaantumisen osalta ja tarvittaessa kunnostettava. Kaavan nähtävillä olon aikana asiaa on selvitetty Finavian ja Vantaan kaupungin kesken ja merkintä on todettu aiheettomaksi. Finavia ja kaupunki ovat sopineet, että perusteeton merkintä poistetaan kaavasta.

Vesienhallinta

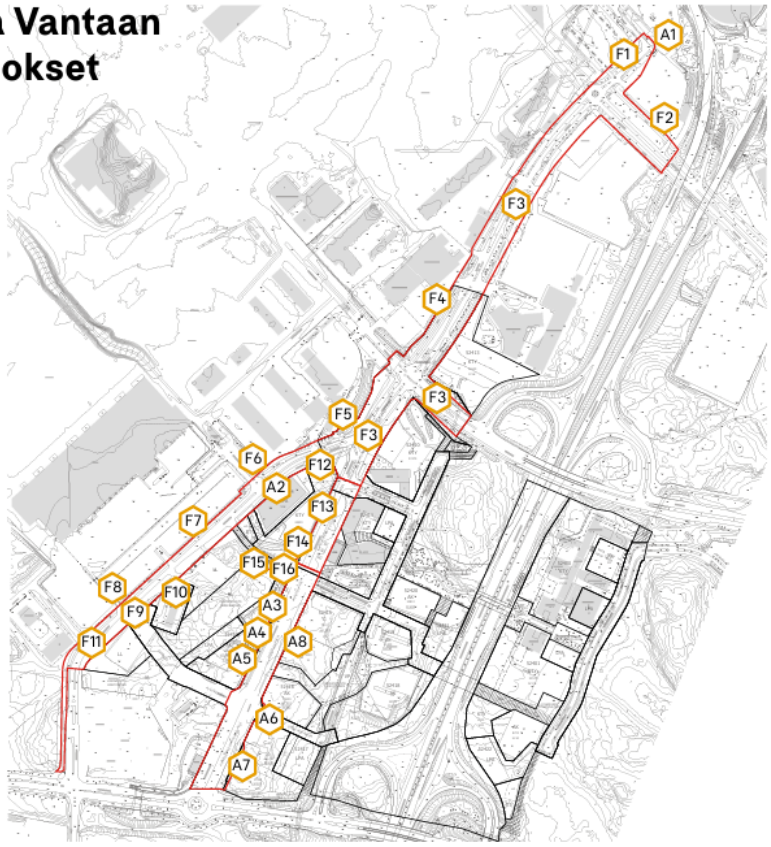
Hulevedet Turbiinitien ja Aviabulevardin alueelta johdetaan Veromiehenkylänpuroon, joka on merkittävä lentoasema-alueen vesien lasku puro. Finavia on rakentanut Veromiehenkylänpuron valuma-alueelle liukkaudentorjunta-aineita ja lentokoneiden jäänpoistoaineita sisältävien vesien käsittelyyn ilmastetun kosteikon. Kosteikkoon ohjautuu nykytilanteessa Turbiinitien ja Aviabulevardin alueilta myös tavallisia katuvesiä, jotka kuormittavat määrällisesti kosteikkoa ja Veromiehenkylänpuroa. Kaavaselostuksessa todetaan, että Vantaan ratikkaa varten tehtävä katualueen levennys ei oleellisesti lisää hulevesimäärää. Kosteikon toiminnan ja Veromiehenkylänpuron virtaamien kannalta on tärkeää, että vesiä viivytetään ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, kuten selostukseen on kirjattu. Tarpeellisia ovat myös hulevesien hallinnan ja tulvareittien huolellinen suunnittelu. Näiden lisäksi Aviapoliksen alueen jatkorakentamisessa tulee, aina kun mahdollista, välttää hulevesien johtamista Turbiinitien viemärin kautta Veromiehenkylänpuroon, jotta lentoaseman kuormitteisten hulevesien kosteikkokäsittelyn teho ei näiden ”ylimääräisten” vesien vuoksi heikkene.

Liite Asemakaavojen rajatarkastelu 26032026

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija

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)

Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO 1/10

Muutostarpeet A1, F1-4

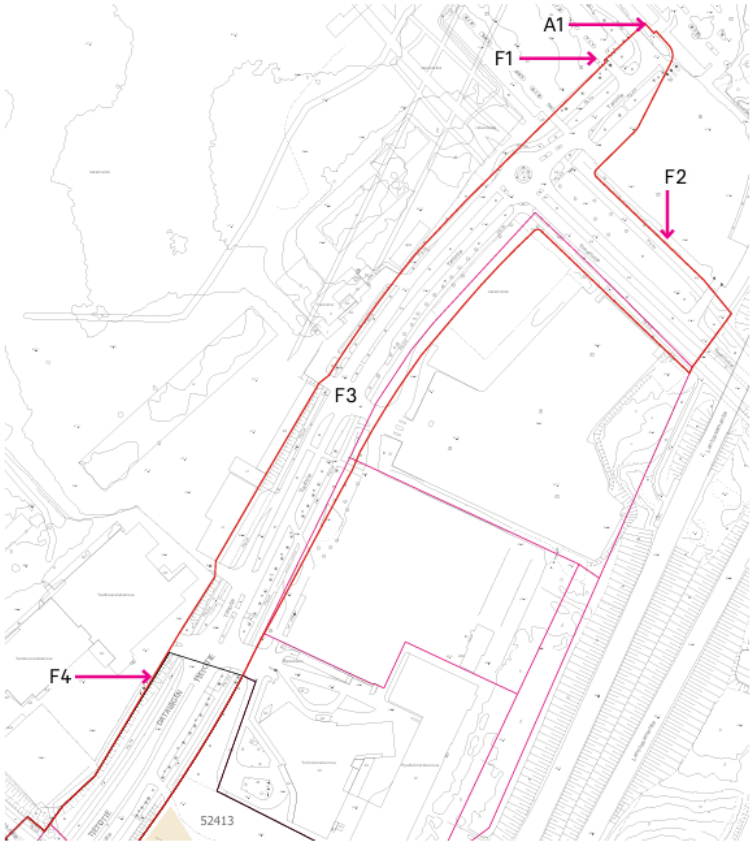
A1: Kaavaraja Tietotien päässä liian laaja

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

Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO 2/10

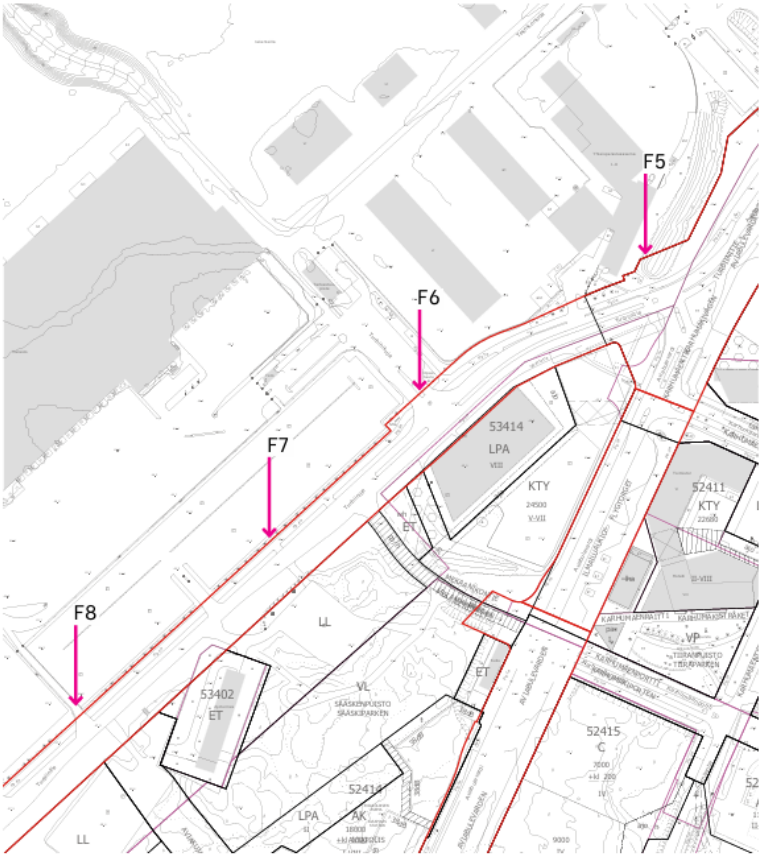
Muutostarpeet F5-8

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

Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO 3/10

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

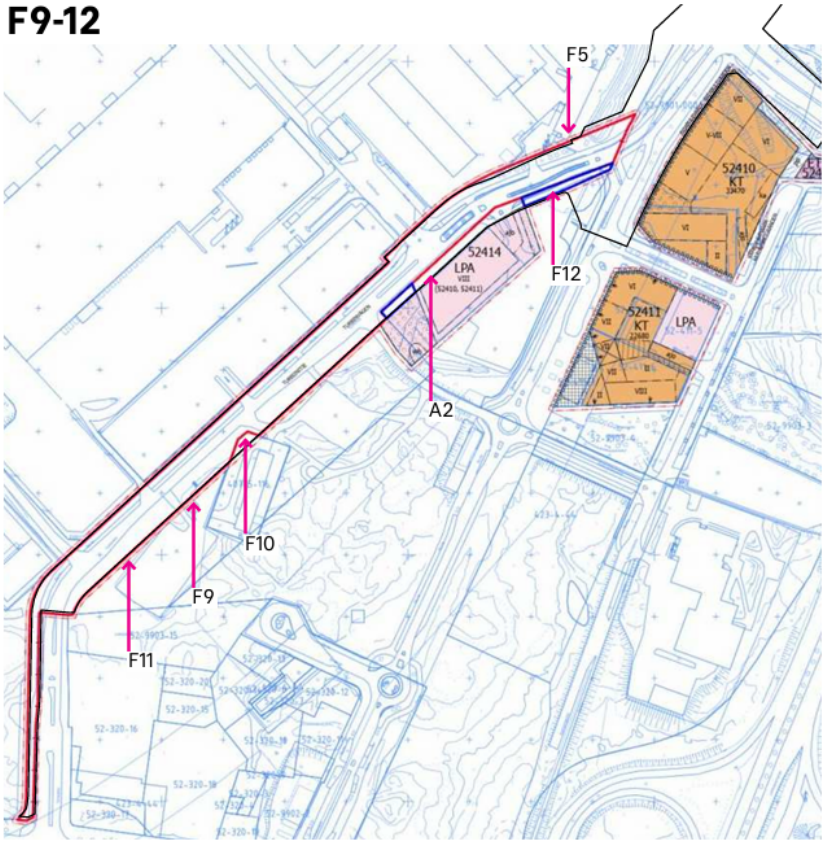
F5: Ylileveä luiska. Yhteensovitettava, ei luovuteta vielä katualueeksi. Luovutusalue rajattava mahdollisimman pieneksi.
Finaviassa tarkistetaan vielä kesän aikana alueella olevan hulevesialtaan rooli.

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

Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO 4/10

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

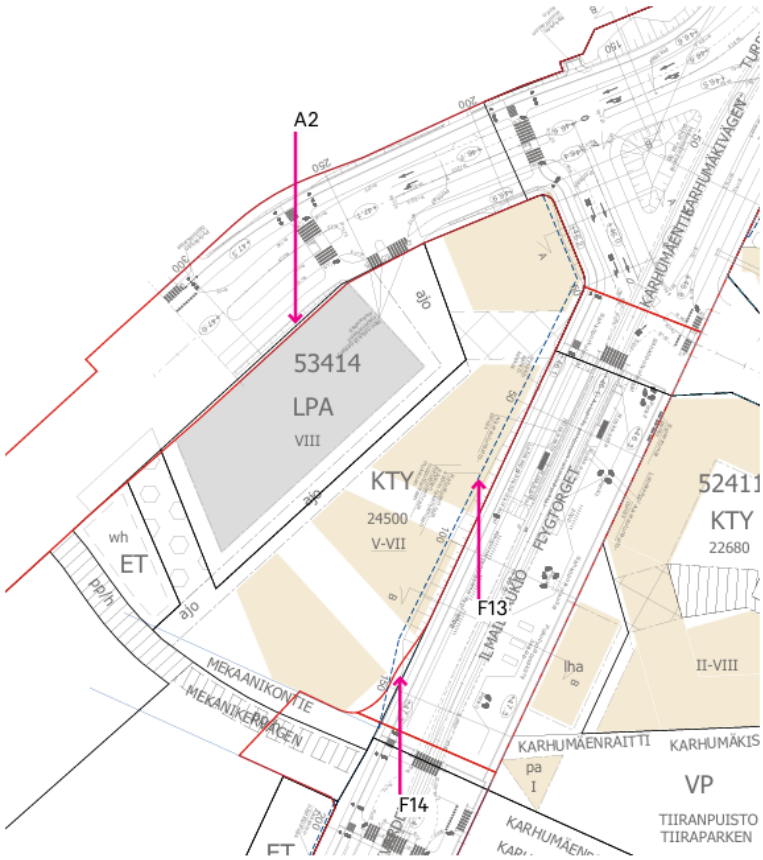
Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

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



Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO 5/10

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

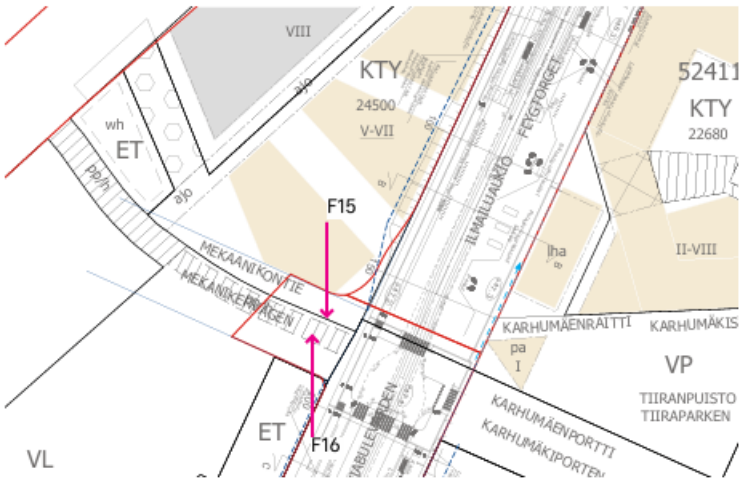
Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

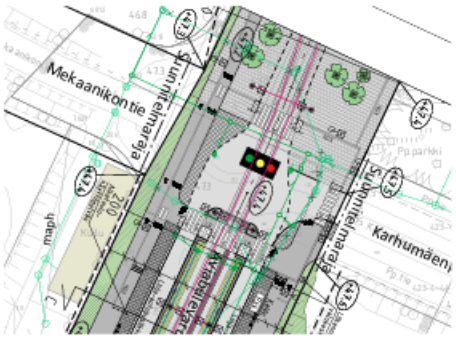
Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Kuva 2: Ote ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotuksesta





Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO 6/10

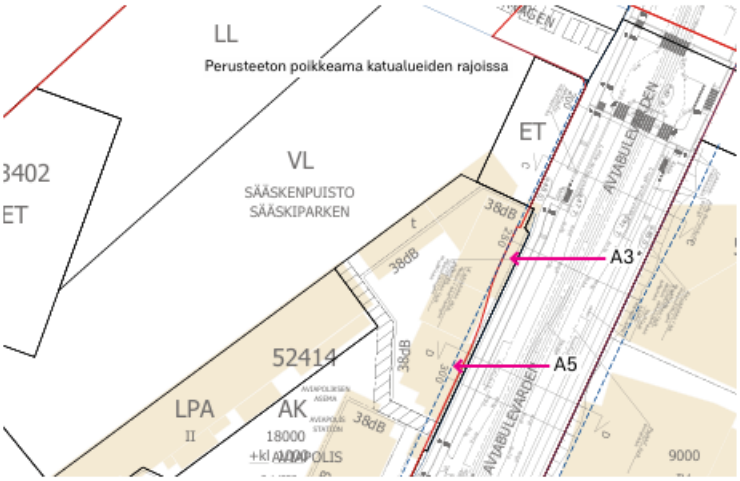
Muutostarpeet A3-5

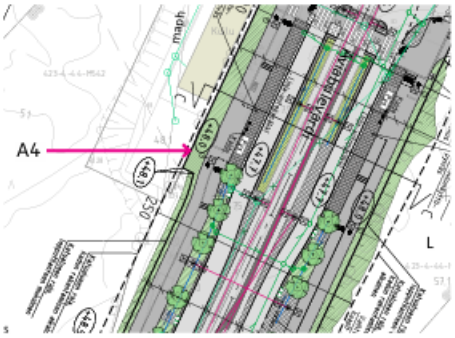
Korttelin 52414 pohjoisosassa on merkittävä poikkeama Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnokseen nähden. Katusuunnitelmasta ei löydy perustetta korttelin toteuttamista merkittävästi haittaavalle rajaukselle.

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

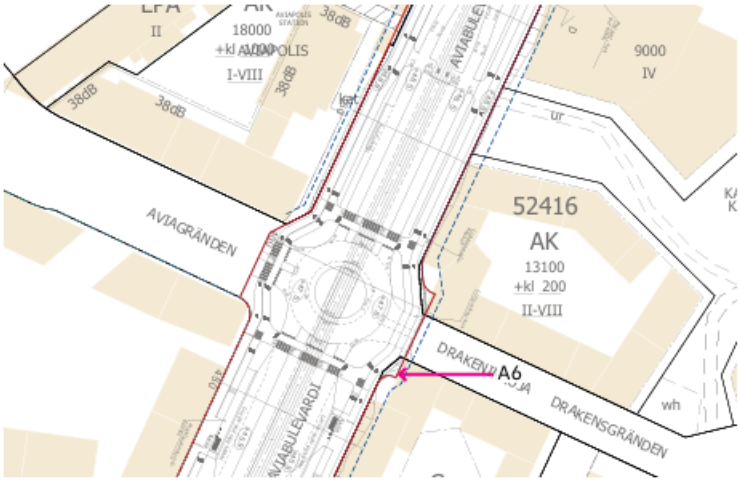
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

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

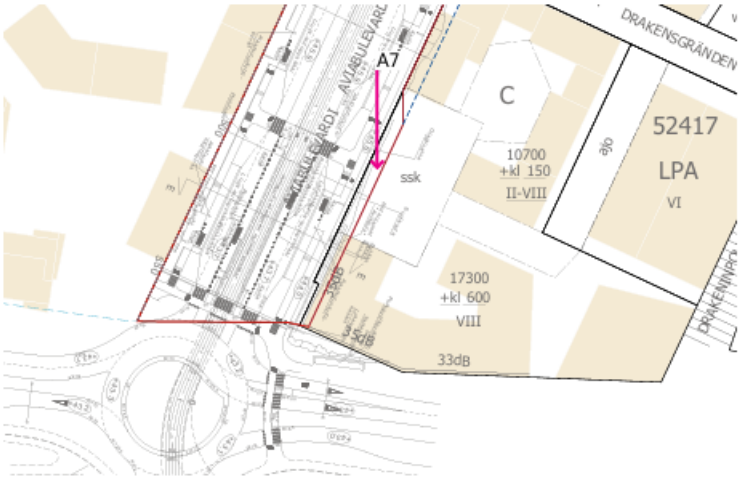
Kuva 2: Drakeninkujan liikenteellinen periaate ja tilantarve Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen viitesuunnitelmassa



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

Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

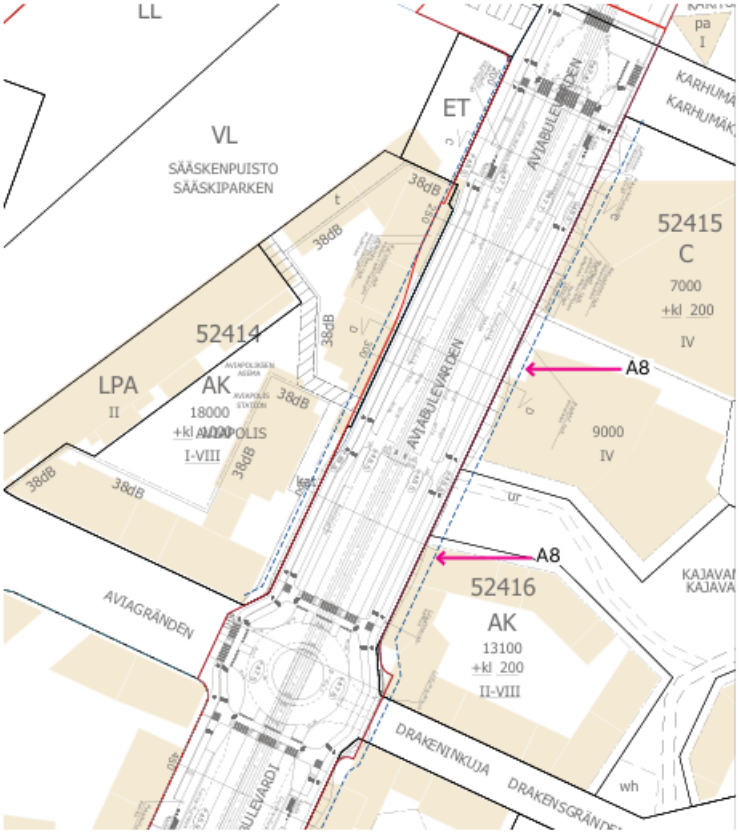


Kuva 2: Aviapolis- kyltti ja verkkoaita (maps.google.fi)

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:
Kaupungin kaavoitus ja ratikkahanke jatkavat yhteistyötä, kuten kunnallistekniikan suunnittelun ja siirtojen yhteensovitustyötä, Finavian kanssa.

Kaavoittaja on toimittanut Finavialle kohde kohtaisen selvityksen muistutuksissa esiin nostettuihin asiakohtiin. Kaavaehdotus on kaupungin ja Finavia Oyj:n / Kiinteistö Oy Aviatontti II:n välisien maankäyttösopimuksien (kh 26.1.2026) mukainen. Kaavaehdotuksen pinta-alat vastaavat sopimuksien liitekarttojen mm. B1 (Aviabulevardi) ja C1 (Turbiinitie) pinta-aloja. 002576-kaavan ja siinä osoitetun katualueen rajoja ei ole päivitetty 19.1.2026 päivätyn kaavamuutosehdotuksen jälkeen.

F6 ja F7 Turbiinitien länsireuna
Turbiinikujan risteyksessä kaava- ja katualuetta on hieman pienennetty 19.1.2026 päivätyssä ratikan kaavaehdotuksessa. Kaava- ja katualue eivät ulotu Turbiinitien länsipuoliselle vuokra-alueille lukuun ottamatta Turbiinikujan risteystä, jossa länsipuolinen kevyenliikenteenväylä on suunniteltu nykyiselle sijainnilleen niin, että väylä levenee nykyisestä itään päin. Katualue ulottuu kyseisessä kohdassa vähäisesti Turbiinikujan viereiselle vuokra-alueelle.

F9-12 Turbiinitien itäreuna
Kaava- ja katualueen rajoja on tarkistettu 19.1.2026 päivätyssä kaavaehdotuksessa. Turbiinitien itäreunassa katualue muutoin vastaa tai on hieman kapeampi, kuin 052400 Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa esitetty raja, mutta Kolmioparkin pohjoiskulmassa raja on jouduttu tuomaan n. 1 m päähän rakennuksesta, jotta kevyenliikenteen väylän suojatie saadaan sopimaan katualueelle. Asiasta on sovittu kaavatyöhön liittyvässä maankäyttösopimuksessa. F10: Kaupunki on lähettänyt Väylävirastolle lausuntopyynnön ratikan kaavaehdotuksesta 002576.

F14 Mekaanikontie
Kaava- ja katualuetta on pienennetty 19.1.2026 päivätyssä ratikan kaavaehdotuksessa ja katualue on Mekaanikontien pohjoispuolella risteyksen kulmauksessa aavistuksen Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa osoitettua katualuetta kapeampi.

F15 ja F16 Mekaanikontie
Kaava- ja katualue on muutettu 19.1.2026 päivätyssä ehdotuksessa kohdissa F15 ja F16 Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa osoitetun katualueen rajan mukaiseksi.

A5, A8 ja F13 Luiska-alueet, Aviabulevardi
Kyseisissä kohdissa suunnitellut kadun luiskaukset eivät ole osa ratikan kaavamuutosaluetta eikä siten myöskään kaavamuutoksen katualuetta. Luiskauksien toteutuksesta tontin puolelle sekä katualueen ja tontin rajakohdan yhteensovittamisesta on sovittu maankäyttösopimuksessa. Kohdassa A5 ratikan kaavaehdotuksen raja on 002564 - *Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle* -kaavaehdotuksen viimeisimmän luonnoksen mukainen ja katualue on paikoin aavistuksen kapeampi, kuin 052400 Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa osoitettu katualue. Kohdissa A8 ja F13 ratikan kaavaehdotuksen katualueen raja on Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa esitetyn rajan mukainen.

A3 ja A4 Aviabulevardi, kaavaluonnoksen kortteli 52414
Kaava- ja katualueen rajaa on pienennetty kyseisessä kohdassa, mutta rajassa on edelleen vähäinen poikkeama Aviapoliksen keskustan kaavaluonnokseen nähden. Ratikan 19.1.2026 päivätyssä kaavaehdotuksessa esitetty raja on kuitenkin kaavaehdotuksen 002564 - *Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle* viimeisimmän luonnoksen mukainen.

A6 Aviabulevardi, Drakeninkuja
Kaava- ja katualueen rajausta on muutettu hieman 19.1.2026 päivättyyn ratikan kaavaehdotukseen, mutta raja poikkeaa edelleen vähäisesti Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksen katualueen rajasta. Katualueen tilavaraus on mitoitettu ratikan kaavaehdotuksessa niin, että Aviabulevardin katusuunnitelman (piir. nro 58677-1) mukainen kevyenliikenteenväylä mm. valaisimineen ja lumitiloineen mahtuu kaavassa osoitetulle katualueelle.

A7 Aviabulevardi
Kaava- ja katualueen rajaus on muutettu 19.1.2026 päivättyyn kaavaehdotukseen niin, että se vastaa muutoin Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa esitettyä katualueen rajaa, mutta kadun eteläpäässä raja on suoristettu ja katualue on ratikan kaavaehdotuksessa hieman kapeampi, kuin 052400 Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa.

Kaavaehdotuksesta on poistettu Turbiinitietä koskenut pilaantuneiden maa-alueiden (pima) -kaavamerkintä tarpeettomana.

Katualueiden hulevesien käsittely suunnitellaan katusuunnitelmien yhteydessä. Hulevesien johtamisesta on sovittu kaavaan liittyvässä maankäyttösopimuksessa (kh 26.1.2026) Kaavaehdotuksessa on määrätty hulevesien käsittelystä, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit. Muistutus on toimitettu vantaan ratikan allianssille (osaprojekti 1) sekä kaupungin vesihuollon suunnittelulle tiedoksi.

Tarkistukset:
Kaavaehdotuksesta on poistettu Turbiinitietä koskenut pilaantuneiden maa-alueiden (pima) -kaavamerkintä tarpeettomana.

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002576
Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus JRA/TTA **5.5.2026**

Kaupunginhallitus 9.2.2026 tai oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002576 Aviabulevardi ja Turbiinitie**. Lausuntoja pyydettiin 15 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 23.2.2026 Telia Finland Oyj	Kaapeleiden siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan hyvissä ajoin. Kaapelien katkaisua ja siirtoja pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnitella mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun mahdollisia. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä, korvaavat siirtoreitit valmiina ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Telia osallistuu hankkeen johtosiirtosuunnitteluun. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti siirron tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu. Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivotaan mahdollisimman paljon tietoja.	Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Telian kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään. Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 23.2.2026 Elisa Oyj	Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Mikäli tietoliikennerakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään, pitää siirron tarvitsijan olla ajoissa (väh. 12kk ennen tarvetta) yhteydessä Elisaan. Siirtotyöt ovat hitaita ja kalliita.	Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Elisan kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään. Ei toimenpiteitä.

	Kyseisessä tapauksessa siirrot ja niiden laskutus menee erillisen sopimuksen mukaan.	
NRO 3, 24.2.2026 ELTEL	Katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten. Suunnitelmat on pyrittävä laatimaan niin, että kaapelien siirtoja tai katkaisuja ei tule kuin pakottavista syistä. Kaapeleiden siirto- ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Jos sivuttaissiirto ei onnistu, on korvaava siirtoreitti oltava valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.	Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu tietoliikenneoperaattoreiden kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään. Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 6.3.2026 Tukes	Tukes on antanut aiemmin lausunnon asemakaavamuutokseen 002576. Tukesilla ei ole lausuntoon lisättävää.	Aikaisemmassa Tukesin lausunnossa otettiin kantaa pelastuslaitoksen reitteihin Turbiinitien varrella. Kaavaehdotuksen ajoneuvoliittymäkiellon merkintää Turbiinitien varrella on tarkistettu aikaisemman lausunnon perusteella ja tieto lausunnon sisällöstä on toimitettu alueen liikenteen suunnittelusta vastaaville.
NRO 5, 13.3.3036 Vantaan Energia	Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen mukaisesti. Kaavamuutoksen et-alueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaapeleita.	Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa. Kyseinen Turbiinitien kevyenliikenteenväylä ei ole osa Vantaan ratikan allianssin

	Vantaan ratikan suunnittelijat ovat tietoisia kaapeleista sekä niiden siirtotarpeesta. Katualueelle sijoittuva puistomuuntamo M38 tulee siirtää katualueen reunaan, mikäli jalankulkutie suunnitellaan kulkemaan sen kohdalta. Nykyisen raitiotien toteutusversion perusteella muuntamon siirtotarvetta ei kuitenkaan ole. Tilanne tulee arvioida uudelleen, kun raitiotien reittisuunnittelu jatkuu lentoasemalle asti.	toteutuslaajuutta tämänhetkisen suunnitelman mukaan. Muuntamosiirto realisoituu, mikäli joskus myöhemmin Turbiinitie tullaan toteuttamaan katusuunnitelman nro 58678-1 mukaisesti kevyenliikenteenväylän osalta. Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 26.3.2026 Uudenmaan liitto	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 7, 26.3.2026 Lupa- ja valvontavirasto,	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 8, 10.4.2026 HSY	Asemakaavan muutosalueella on siirrettävä vesihuoltoverkostoa Aviabulevardilla. Uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.	Uudet ja siirrettävät vesihuoltolinjat on huomioitu Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Telia Finland Oyj, 23.2.2026

Lausunto:
Telialla verkkoa suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan osoitteeseen [redacted] hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.

Kaapelien katkaisua pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnitellaan mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun ne mahdollisia. Suunnitelmat on myös pyrittävä laatimaan niin, että siirtoja ei tule kuin pakottavista syistä.

-Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä.
-Korvaava siirtoreitit pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti.
-Osallistutaan hankkeen johtosiirtosuunnitteluun.

Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti siirron tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivotaan mahdollisimman paljon tietoja.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Telian kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Elisa, 23.2.2026

Lausunto:
Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa. Kyseiset tietoliikennerakenteet palvelevat Vantaan keskustaa ja aluetta laajemminkin.

Mikäli tietoliikennerakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin (väh. 12kk ennen tarvetta) yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Huomioitavaa on, että siirtotyöt ovat hitaita ja kalliita.

Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§)

Kyseisessä tapauksessa siirrot ja niiden laskutus menee erillisen sopimuksen mukaan.

[Lausunnon mukana on toimitettu karttaliite alueen tietoliikennekaapeleista]

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu Elisan kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Eltel, 24.2.2026

Lausunto:
Lausunto tietoliikenneoperaattoreiden Elisan, DNA:n ja GlobalConnetin verkoista (Telia lausunto [redacted]):
Kaikilla on olevaa verkkoa suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

Katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten.
Vastaanottajina johdonomistajat: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] sekä Elteliltä [redacted]

-Suunnitelmat on myös pyrittävä laatimaan niin, että siirtoja ei tule kuin pakottavista syistä.
-Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä yo osoitteisiin hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.
-Kaapelien katkaisua pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnitellaan mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun ne mahdollisia.

-Jos sivuttaissiirto ei onnistu, on korvaava siirtoreitti oltava valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti.

-Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä.
-Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu (MRL, maankäyttö- ja rakennuslaki).

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu tietoliikenneoperaattoreiden kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, 6.3.2026

Lausunto:
Tukes on antanut aiemmin lausunnon (Tukesin diaarinumero: Tukes 6853/03.00.02/2023) asemakaavamuutokseen 002576 (Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie). Tukesilla ei ole lausuntoon lisättävää.

Vastine:
Aikaisemmassa Tukesin lausunnossa otettiin kantaa pelastuslaitoksen reitteihin Turbiinitien varrella. Kaavaehdotuksen ajoneuvoliittymäkiellon merkintää Turbiinitien varrella on tarkistettu aikaisemman lausunnon perusteella ja tieto lausunnon sisällöstä on toimitettu alueen liikenteen suunnittelusta vastaaville.

Tarkistukset:
Tarkistettiin ajoneuvoliittymäkiellon merkintää Turbiinitien varrella.

NRO 5
Vantaan Energia, 13.3.3036

Lausunto:
Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti.

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

Asemakaavan muutosalueella et-alueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy kaapeleita. Vantaan ratikan suunnittelijat ovat tietoisia kaapeleista sekä niiden siirtotarpeesta.

Katualueelle sijoittuva puistomuuntamo M38 tulee siirtää katualueen reunaan, mikäli jalankulkutie suunnitellaan kulkemaan sen kohdalta. Nykyisen raitiotien toteutusversion perusteella muuntamon siirtotarvetta ei kuitenkaan ole. Tilanne tulee arvioida uudelleen, kun raitiotien reittisuunnittelu jatkuu lentoasemalle asti.

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. 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

LIITTEET
1. Keskijänniteverkon kartta 1:4000

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa. M38 muuntamo sijaitsee Turbiinitien reunalla. Vantaan ratikan allianssin mukaan Turbiinitien katusuunnitelman nro 58678-1 mukainen kevyenliikenteenväylä ei ole osa allianssin toteutuslaajuutta tämänhetkisen suunnitelman mukaan, eikä muuntamoa ole siis tarpeen siirtää hankkeen toimesta. Muuntamosiirto realisoituu, mikäli joskus myöhemmin Turbiinitie tullaan toteuttamaan katusuunnitelman mukaisesti kevyenliikenteenväylän osalta.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
Uudenmaan liitto, 26.3.2026

Lausunto:
Uudenmaan liitto kiittää lausuntopyynnöstänne ja ilmoittaa, että emme anna lausuntoa asiassa 02576 asemakaavamuutos Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 7
Lupa- ja valvontavirasto, 26.3.2026

Lausunto:
Vantaan kaupunki on pyytänyt Lupa- ja valvontavirastolta lausuntoa Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie asemakaavaehdotuksesta (002576) 26.3.2026 mennessä.

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila eri liikennemuodoille, katuympäristölle ja kadun rakenteille. Kaava-alue sisältää Aviabulevardin ja Turbiinitien katualueet sekä niihin liittyvän Ilmakehän risteysalueen. Lisäksi osoitetaan alue sähkönsyöttöasemalle.

Lupa- ja valvontavirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavaehdotuksesta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8
HSY, 10.4.2026

Lausunto:
Asemakaavan muutos koskee Aviabulevardin ja Turbiinitien sekä Ilmakehän risteysalueen katualueita. Kaava-alue rajautuu pohjoisessa Ilmakehän risteykseen ja etelässä Tikkurilantiehen. Asemakaava alueen pinta-ala on noin 5,8 hehtaaria.

Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

” Asemakaavan muutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila eri liikenne muotojen 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. [- -]

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 liitoskohta lausunnossa. Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkostossa Finavian omistamien hulevesien käsittelyjärjestelmien kautta Krakanojaan sekä Kirkonkylänojaan. [- -]

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 Aviabulevardilla.

Uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö

Vastine:
Uudet ja siirrettävät vesihuoltolinjat on huomioitu Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

14 **Asemakaavamuutos 002598, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Aviakuja - Ehdotuksen hyväksymiskäsittely / SP**

VD/3584/10.02.04.00/2024
SP/TTA/VIK/JK/EK

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 § 11

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.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 9.2.2026 § 12

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002598, 52 Veromies ja 53 Lentoasema / Aviakuja, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 25.2.–26.3.2026. Tänä aikana jätettiin 1 muistutus.

Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Kaikki ratikan johdosta aiheutuvat työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella, eikä töistä saa aiheutua haittaa lentoasemalle tai sen toiminnalle. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla ja uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä. Finavia viittaa AVIARE:n antamaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman lausuntoon. Finavia haluaa varmistaa, että Aviakujan kaavarajaus on sovitettu alueeseen rajautuvien asuinkortteleiden noudattaen. Tämän vuoksi Finavia toteaa, että koska kaavarajausten ja asuinkorttelirajojen yhden mukaisuuden todentaminen kaavakartalta on mittakaavasyistä vaikeaa, Finavia pyytää kaavoittajalta kohdekohtaista yhteenvetoa tehdyistä muutoksista tai kunkin ratkaisun perustelua, mikäli muutosta ei ole tehty Finavian esitystä noudattaen. Kaava-alueella ei ole PIMA-kohteita. Finavia viittaa hulevesien käsittelyn osalta 26.3.2026 antamaansa lausuntoon kaavasta 002576 Vantaan ratikka, Aviabulevardi ja Turbiinitie.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 9.2.2026 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 15 ja saatiin 9 kappaletta.

Eltel lausui, että katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten. Suunnitelmat on pyrittävä laatimaan niin, että kaapelien siirtoja tai katkaisuja ei tule kuin pakottavista syistä. Kaapeleiden siirto- ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Jos sivuttaissiirto ei onnistu, on korvaava siirtoreitti oltava valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Telia totesi, ettei sillä ole lausuttavaa. Ei olevaa verkkoa, mutta alustavat tarpeet on hankkeen suunnittelun yhteydessä konsultille ilmoitettu.

Tukesilla, Uudenmaan liitolla tai Lupa- ja valvontavirastolla ei ollut lausuttavaa.

Väylävirasto totesi, että se on antanut 1.3.2024 lausunnon asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on huomioitu kaavatyössä.

HSL totesi lausunnossaan, että tärkeintä kaavassa on HSL:n näkökulmasta varmistaa bussien liikennöinti ja kääntöpaikan toimivuus sekä kuljettajien turvalliset kävely-yhteydet taukotilaan kaikissa tilanteissa. Etenkin päätepysäkin ulosajon sijoittuminen Turbiinitien risteyksen välittömään läheisyyteen huolettaa,

riskinä voi olla, että ulosajon edessä on autoja, jotka estävät bussien pääsyn takaisin Aviakujalle. HSL pitää tärkeänä, että kääntöpaikan ulosajon tukkeutumisen uhatessa tulee harkita esimerkiksi risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Lisäksi bussien seisonta-alueilla tulee kadussa käyttää tarpeeksi vahvaa materiaalia, jottei painaumia pääsisi syntymään. Mikäli ajoneuvoliikennettä ajatetaan Mekaanikontien kautta Turbiinitielle jatkossa, niin liikennevaloetuudet tulisi olla kunnossa ainakin runkolinja 600 ajatellen. Nykyiset Mekaanikontien bussipysäkit (ainakin V5268) täytyy sijoitella uudelleen poistuvan reittiosuuden osalta niin, että ne korvaisivat nykyisiä sijainteja mahdollisimman hyvin. Kaava-alueen ulkopuolella Aviabulevardiin liittyen bussipysäkit tulee osoittaa Aviapoliksen junaaseman eteläisen sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen, ja ne ovat tärkeitä säilyttää myös ratikan valmistuttua.

HSY lausui, että suunnittelualueen yleinen vesihuolto on rakennettu valmiiksi, eikä uudisrakentaminen ole tarpeen. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen muuttuminen edellyttää vähäisiä johtosiirtoja.

Vantaan Energia halusi, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

Tehdyt tarkistukset
Tarkistettiin ajoneuvoliittymäkiellon merkintää ja tehtiin teknisiä tarkistuksia.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien vuoksi. Selostuksen lähtötietojen luvun 2.1.3 pilaantuneita maa-alueita koskeva teksti on päivitetty.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimukset, 2 kpl (KH 26.1.2026 § 20).

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutukseen ja lausuntoihin ja tehdä 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 saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 5.5.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002598, 52 Veromies ja 53 Lentoasema / Aviakuja.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 5.5.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 5.5.2026
- Muistutukset ja vastineet 5.5.2026
- Lausunnot ja vastineet 5.5.2026

Asiaan liittyvä muu aineisto:

- Selvennys Finavian esittämiin muutostarpeisiin ja tehtyihin tarkistuksiin, 22.4.2026 (Sijainti: Extranet)
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 002564, Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, 1.2.2024 (päivitetty 12.3.2024). 1110346-1149397-002564 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 1.2.2024.pdf
- Asemakaavan muutosluonnos 052400, Aviapoliksen keskusta, 9.5.2023 (kh 19.6.2023). 1026932-1050127-052400 kaavakartta, 9.5.2023.pdf
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020. (Sijainti: Extranet)
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-meluselvitysraportti-2023.pdf
  - Ratikan meluselvityksen liite 1.1 Nykytilanteen päiväajan melutasot
  - Ratikan meluselvityksen liite 1.2 Nykytilanteen yöajan melutasot
  - Ratikan meluselvityksen liite 2.1 Yhteismelutilanne ilman uutta torjuntaa, päiväajan keskiäänitaso
  - Ratikan meluselvityksen liite 2.2 Yhteismelutilanne ilman uutta torjuntaa, yöajan keskiäänitaso
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.1 Raitioliikenteen päiväajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.2 Raitioliikenteen yöajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 3.3 Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa
  - Ratikan meluselvityksen liite 4.1 Yhteismelutilanne, suunniteltu meluntorjunta, päiväajan keskiäänitaso
  - vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-meluselvitys-2023-liite-4.2-yhteismelutilanne-suunniteltu-meluntorjunta-yoajan-keskiaanitaso.pdf
- Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentokenttä-Tikkurila 2023, Sweco, 17.2.2023. Lentokenttä–Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys
- Ympäristödirektiivin mukainen Vantaan meluselvitys 2022. Vantaan kaupunki 10/2022. Ympäristömeludirektiivin mukainen Vantaan meluselvitys 2022
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko, kaupunginvaltuusto 19.6.2023. Ratika-kaavarunkokartta.pdf
  Vantaan ratikan kaavarunko
- 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. vantaa.fi/sites/default/files/document/ratikan-luontoselvitykset-liitteineen-16032022.pdf
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 2.9.2022 Haasta nykyhetki Kuvittele huominen Luo tulevaa

- Lentoradan YVA, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Suomi-rata Oy, 6/2023. Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostus
Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava
- Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Lentorata Oy, 3/2025. Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys
- Liski, J., Oksanen, B., Tervo, S. & huhtala, T. 2025: Tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentoradan yleissuunnitelma. – A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2/2025. Lentoradan YVA tärinä- ja runko meluselvitys
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022 Vantaan resurssiviisauden tiekartta
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki. Vantaan väestö 2021/2022 | Vantaa
- Työpaikat Vantaalla 2012–2022. Vantaan kaupunki 29.1.2024.
Työpaikat Vantaalla 2012-2022

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö / 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

5.5.2026

Vantaan kaupunki

002598 AVIAKUJA

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ
Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

1:2000

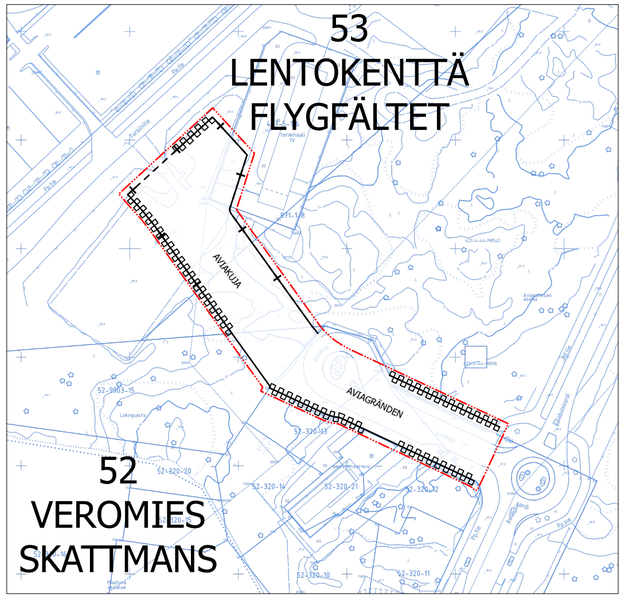
Vanda stad

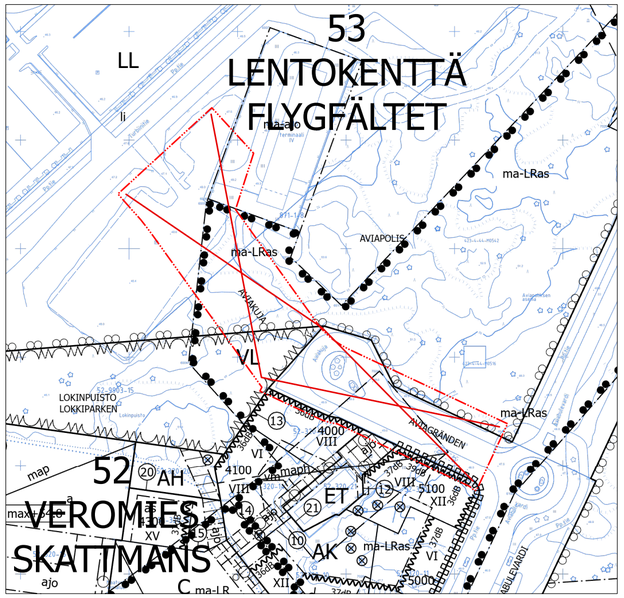
002598 AVIAGRÄNDEN

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.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**

52
VERO
AVIAKUJA

Kaupunginosan numero.	**Stadsdelsnummer.**
Kaupunginosan nimi.	**Stadsdelens namn.**
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.	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.
Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.	I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.
Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.	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	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.

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, korkeusjärjestelmä N2000.	ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Johanna Rajala, Aluearkkitehti, 20.4.2026 16.54

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

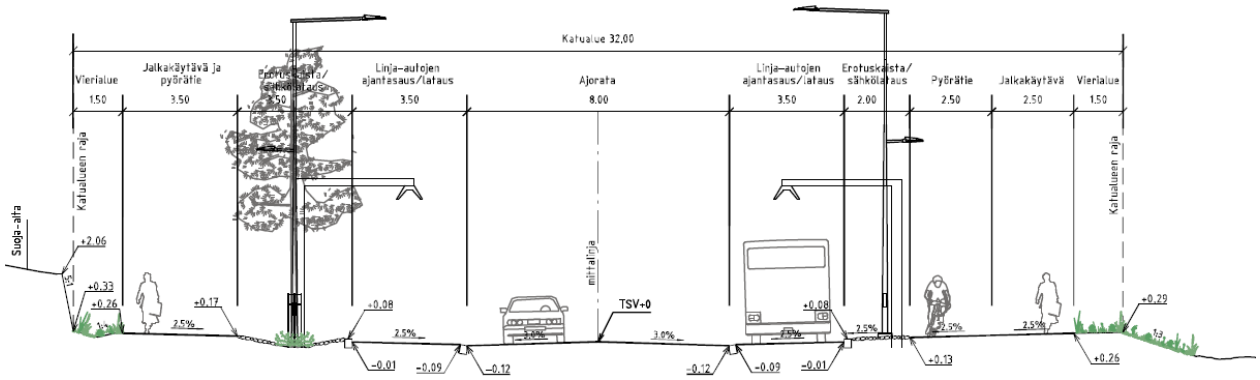
Allekirjoitettu sähköisesti

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 5.5.2026 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.
- Kaupunginhallitus 9.2.2026 päätti asettaa asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 25.2.–26.3.2026 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 15 kappaletta ja niitä saatiin 9 kappaletta. Muistutuksia saatiin 1 kappale.
- Asemakaavamuutosehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Tarkistettiin ajoneuvoliittymäkiellon merkintää ja tehtiin teknisiä tarkistuksia.
- Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien perusteella. Selostuksen lähtötietojen luvun 2.1.3 pilaantuneita maa-alueita koskeva teksti on päivitetty.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 16
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 36
3.4 Asemakaavaratkaisu 38
4. Asemakaavan kuvaus 39
4.1 Kaavan rakenne 39
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 40
4.3 Aluevaraukset 40
4.4 Kaavan vaikutukset 40
4.5 Ympäristön häiriötekijät 49
4.6 Nimistö 49
5. Asemakaavan toteutus 49
6. Kaavatyöhön osallistuneet 50
7. Asemakaavan seurantalomake 51
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 53

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavamuutoksen seurantalomake (19.11.2025)
- Asemakaavamuutosehdotus ja kaavamääräykset (5.5.2026)

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).
- 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.

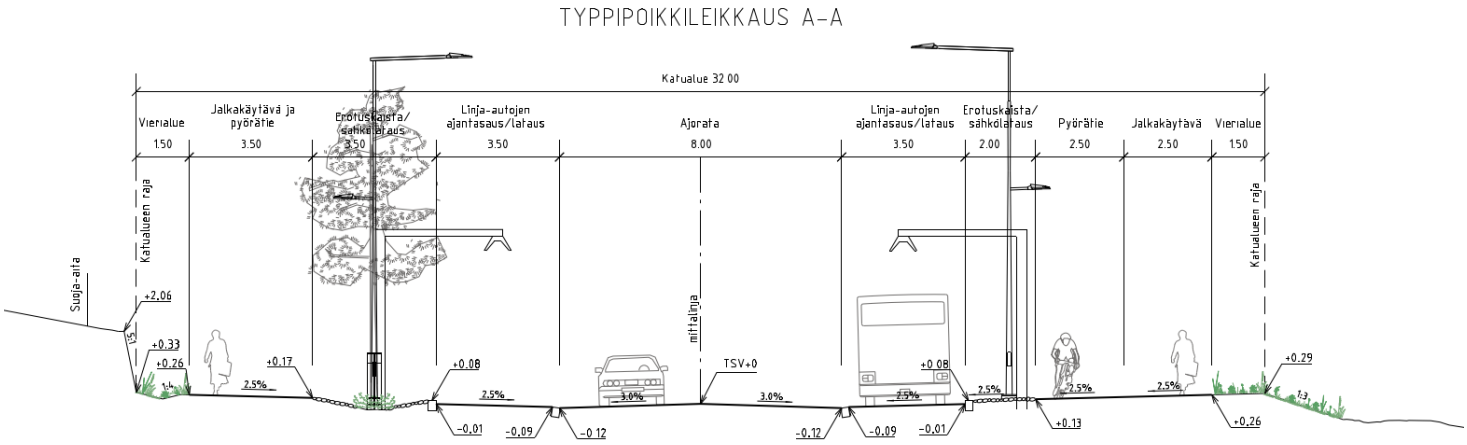
Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitielle.

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 2026 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

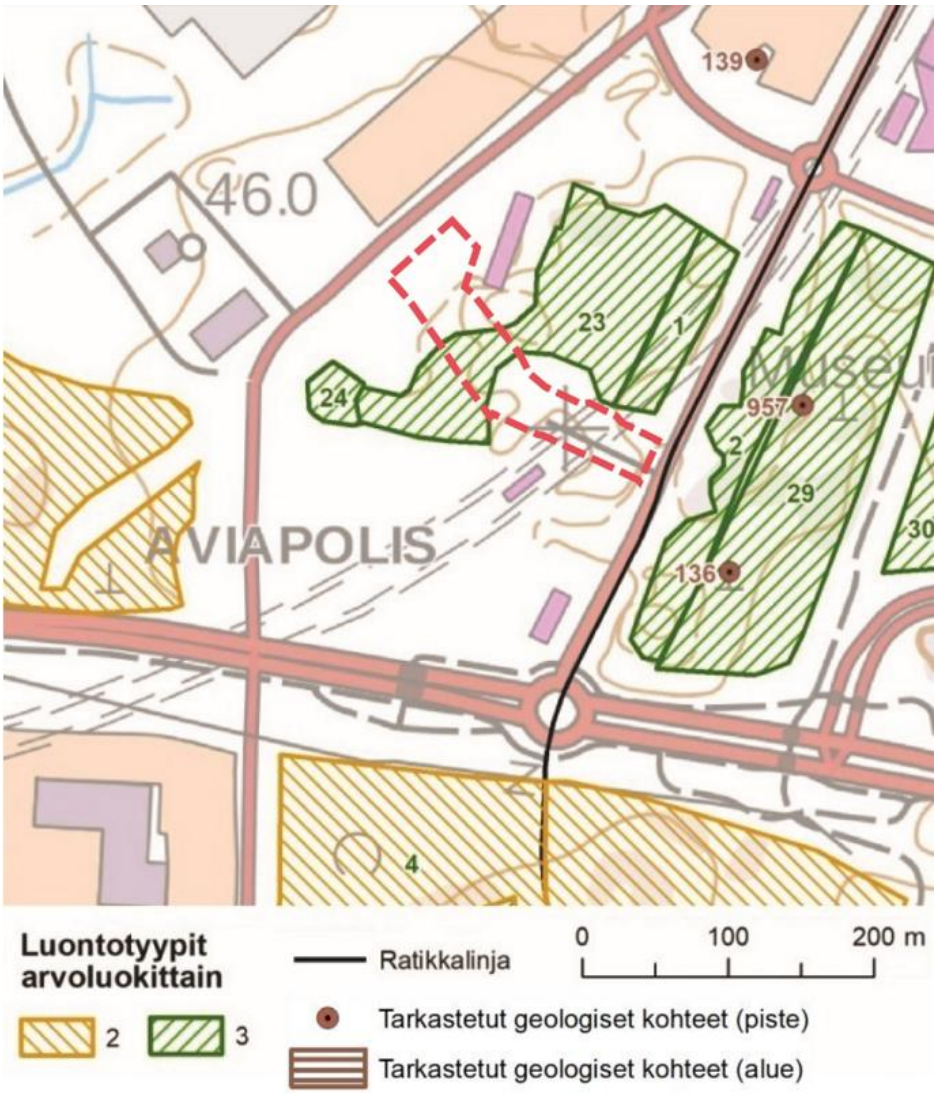
Alueen lähiympäristön maisemaa hallitsevat Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen toimintaan kuuluvat rakennukset sekä tiealueet, laajat pysäköintialueet ja metsäalueet.

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.

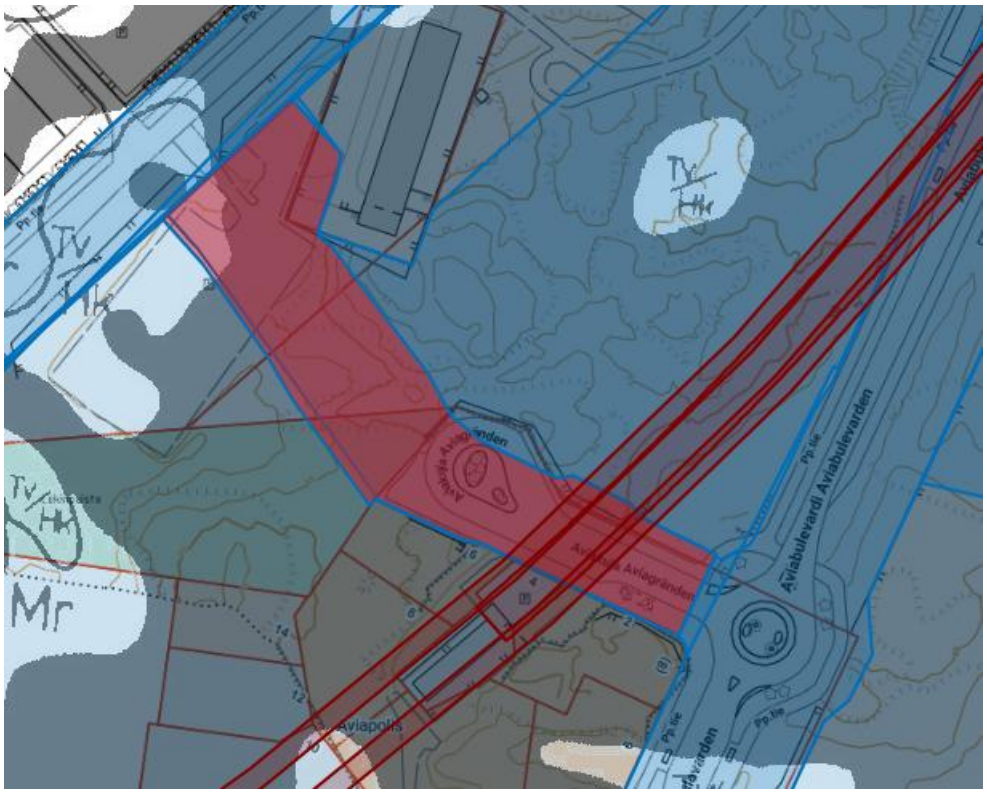
Kaava-alueen alla kulkee Kehäradan rautatietunneli (kuva 9). Tämä tulee huomioida suunnittelussa ja rakentamisessa.

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.

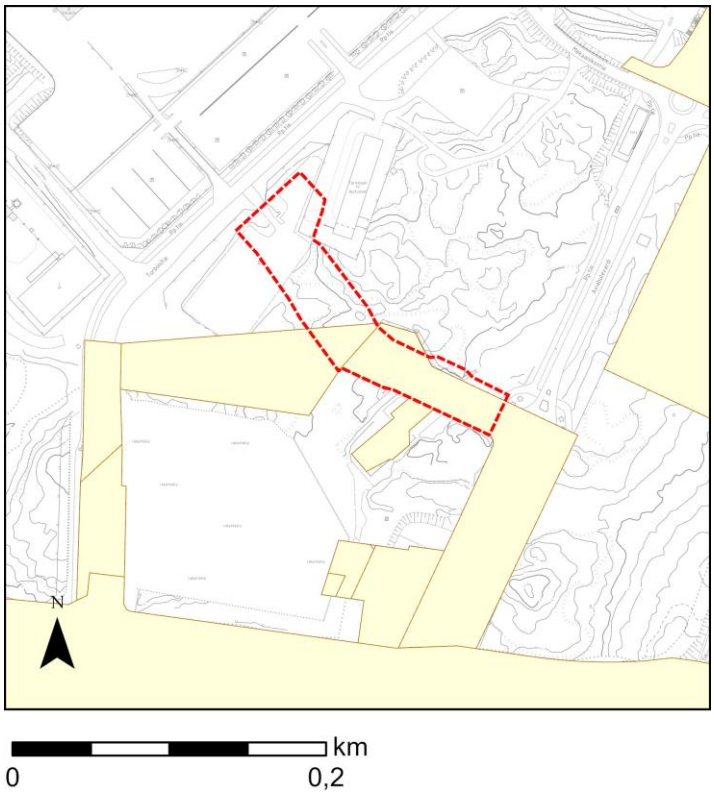
Pilaantuneet maa-alueet

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.

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.

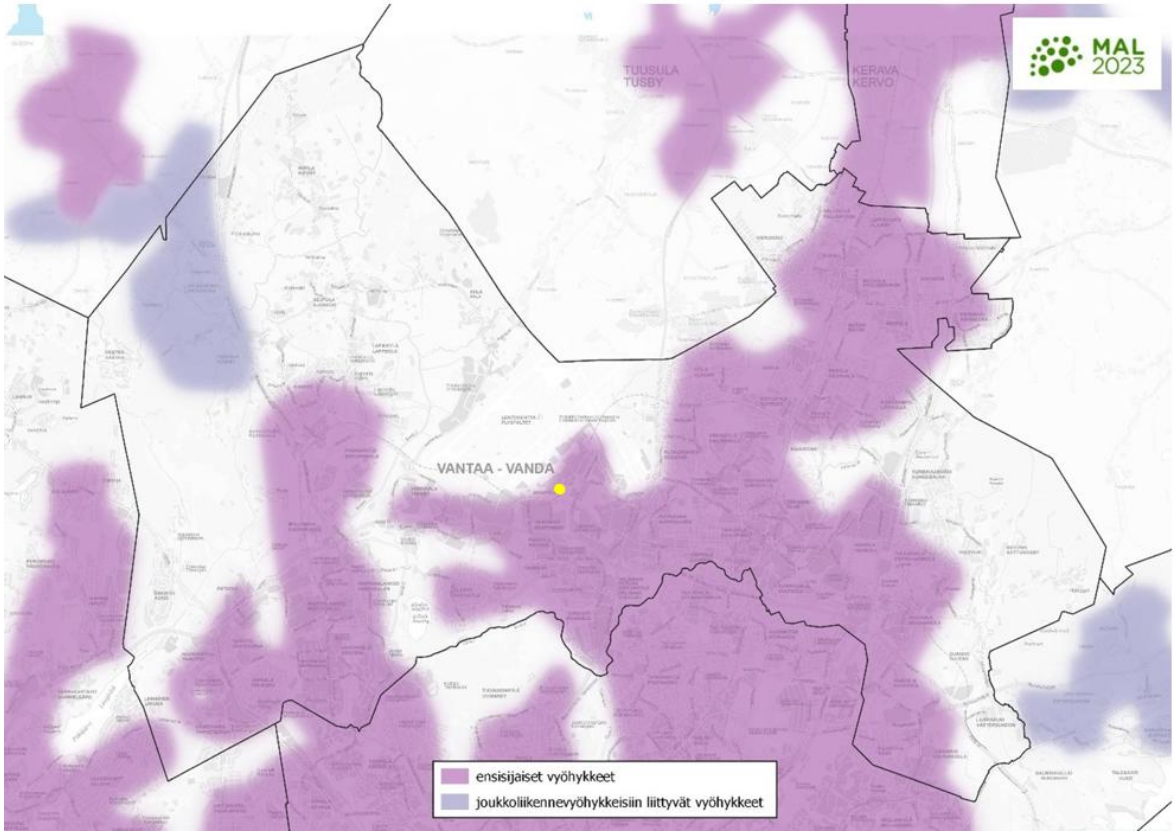


Kuva 14. *Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti on osoitettu pienellä keltaisella ympyrällä.*

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.

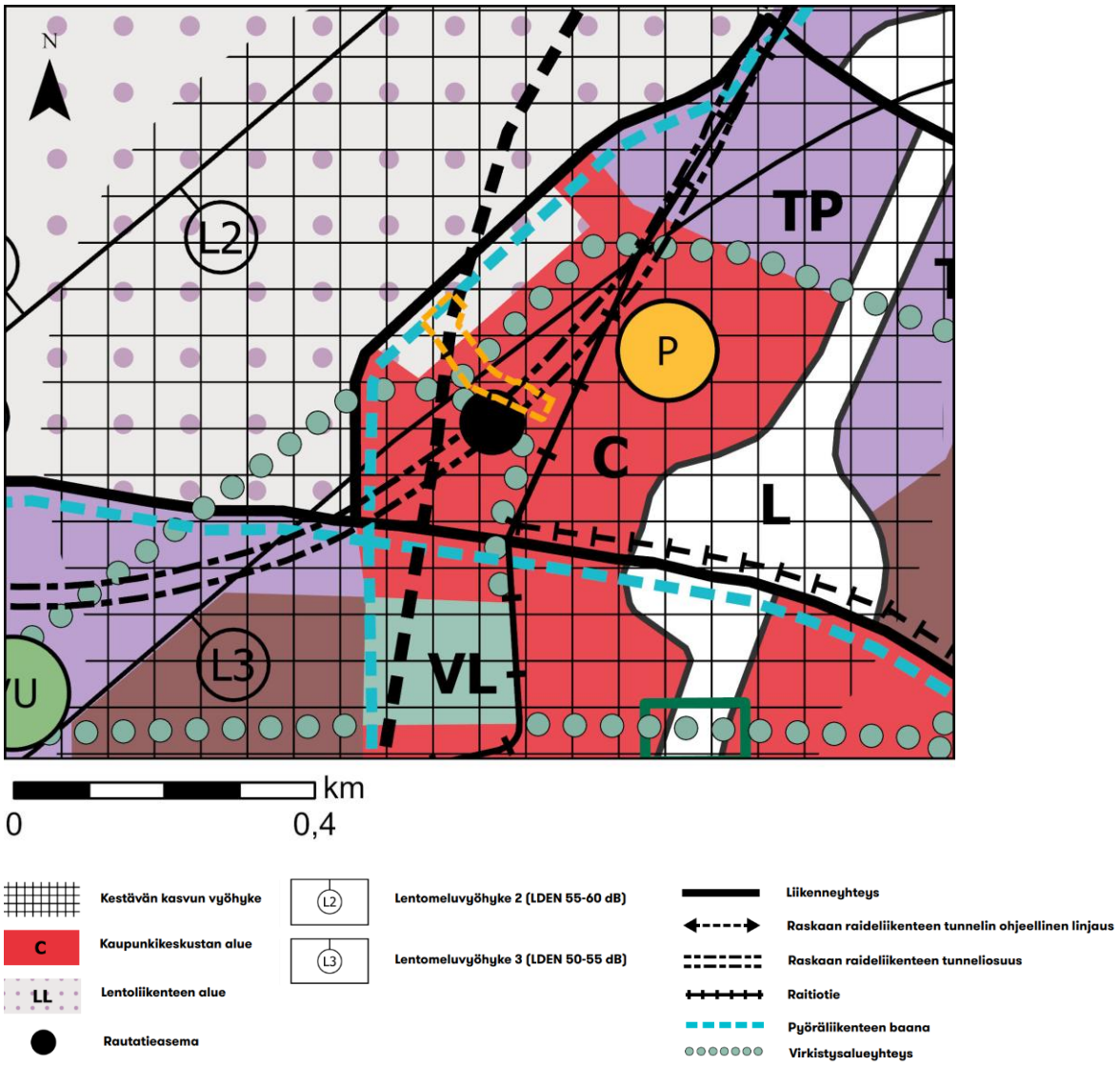


Kuva 2. Ote MAL 2023 -suunnitelmasta. *Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on merkitty keltaisella pallolla.*

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.



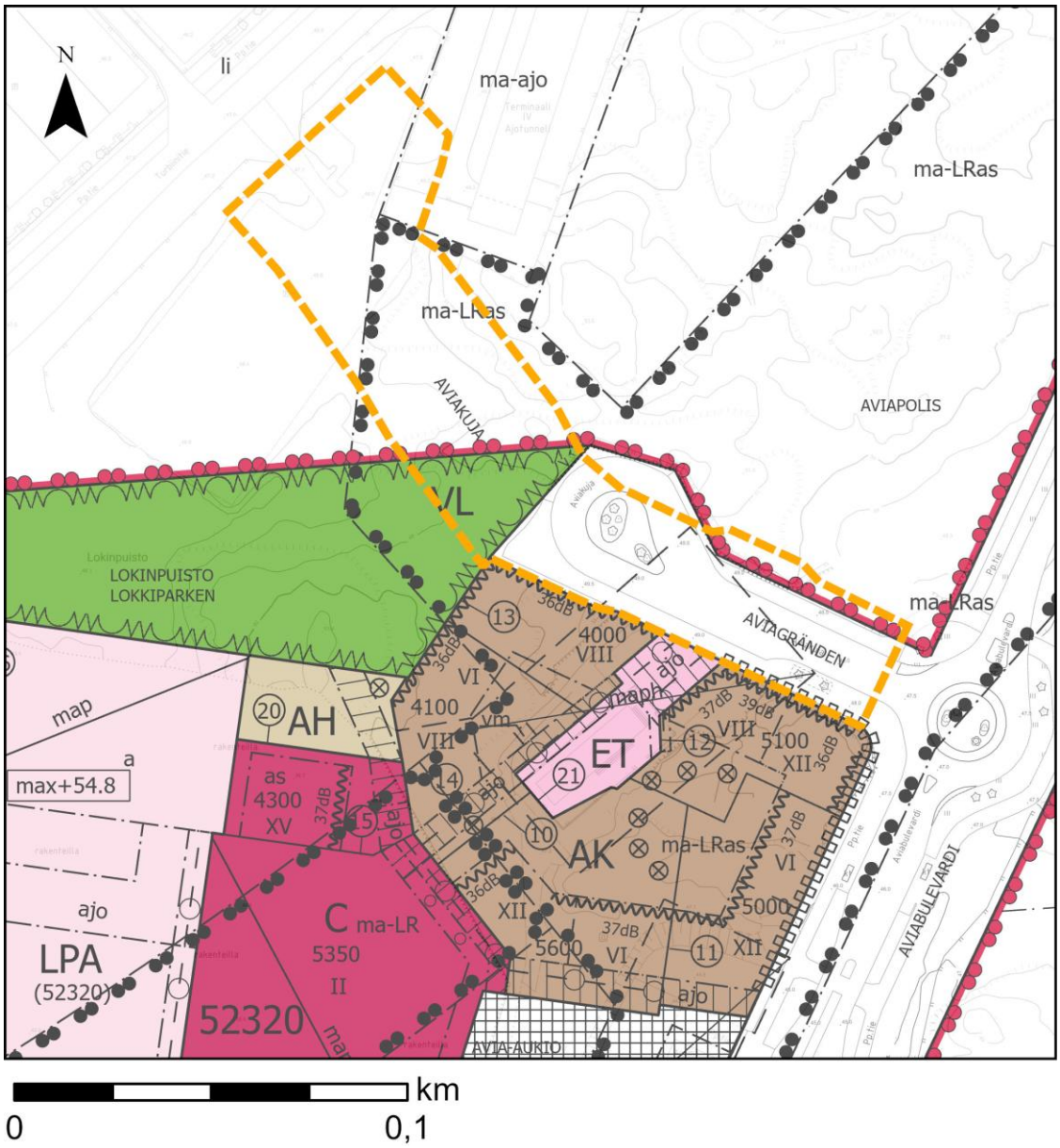
Kuva 3. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu oranssilla katkoviivalla.

Asemakaava

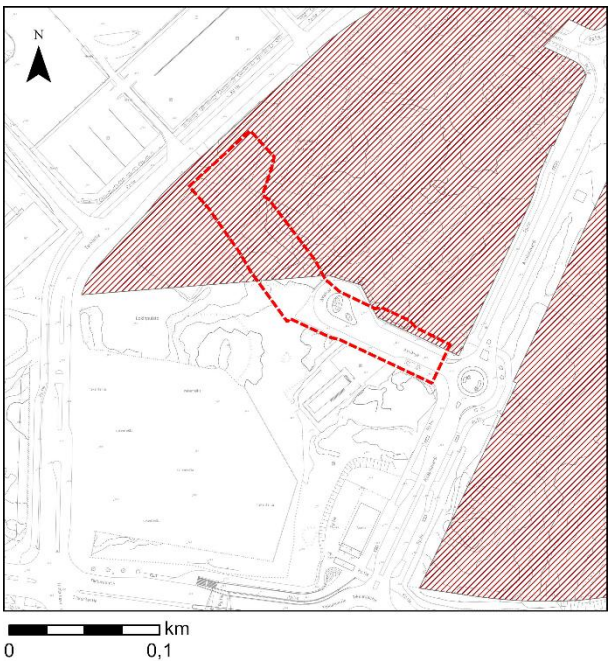
Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella lentokenttäaluetta (LL), lähivirkistysaluetta (VL) sekä katualuetta. Maanalaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu osittain maanalaiselle rautatieasemalle varattu alueen osa (ma-LRas) sekä alueen osa, johon saa sijoittaa maanalaisiin tiloihin 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

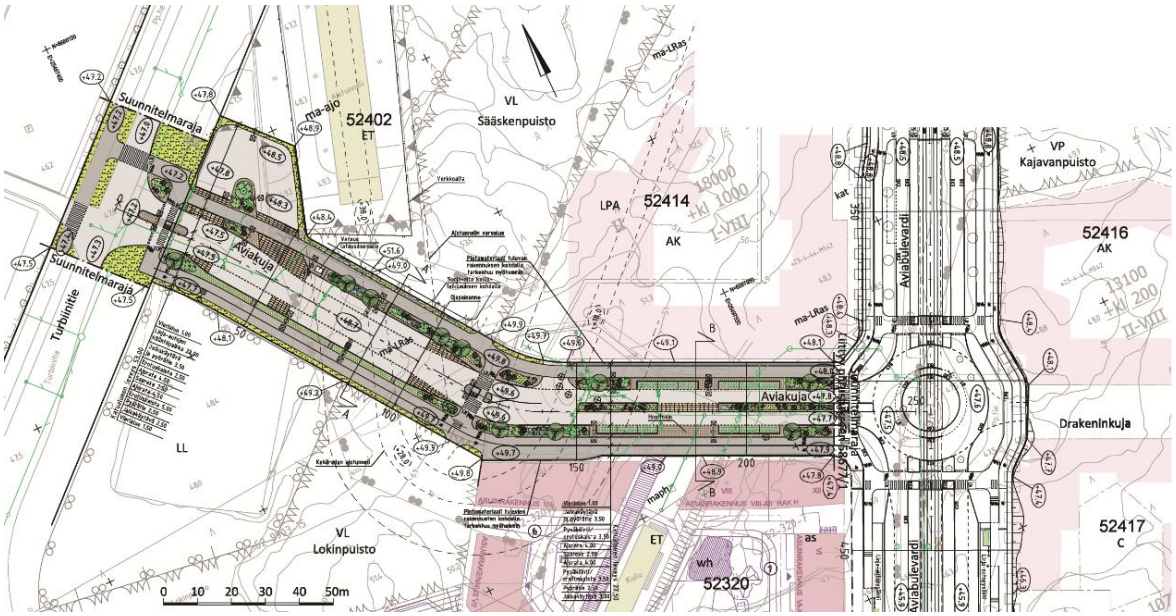
Kaava-alueen länsiosassa on voimassa rakennuskielto 90099R. Rakennuskielto on annettu asemakaavan muuttamista varten, koska voimassa oleva kaavatilanne on ristiriidassa kaavoituksen tavoitteiden kanssa. Alueelle valmistellaan mm. maankäytön suunnitelmia ja raitiotietä. Rakennuskieltoalueella on tekeillä 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

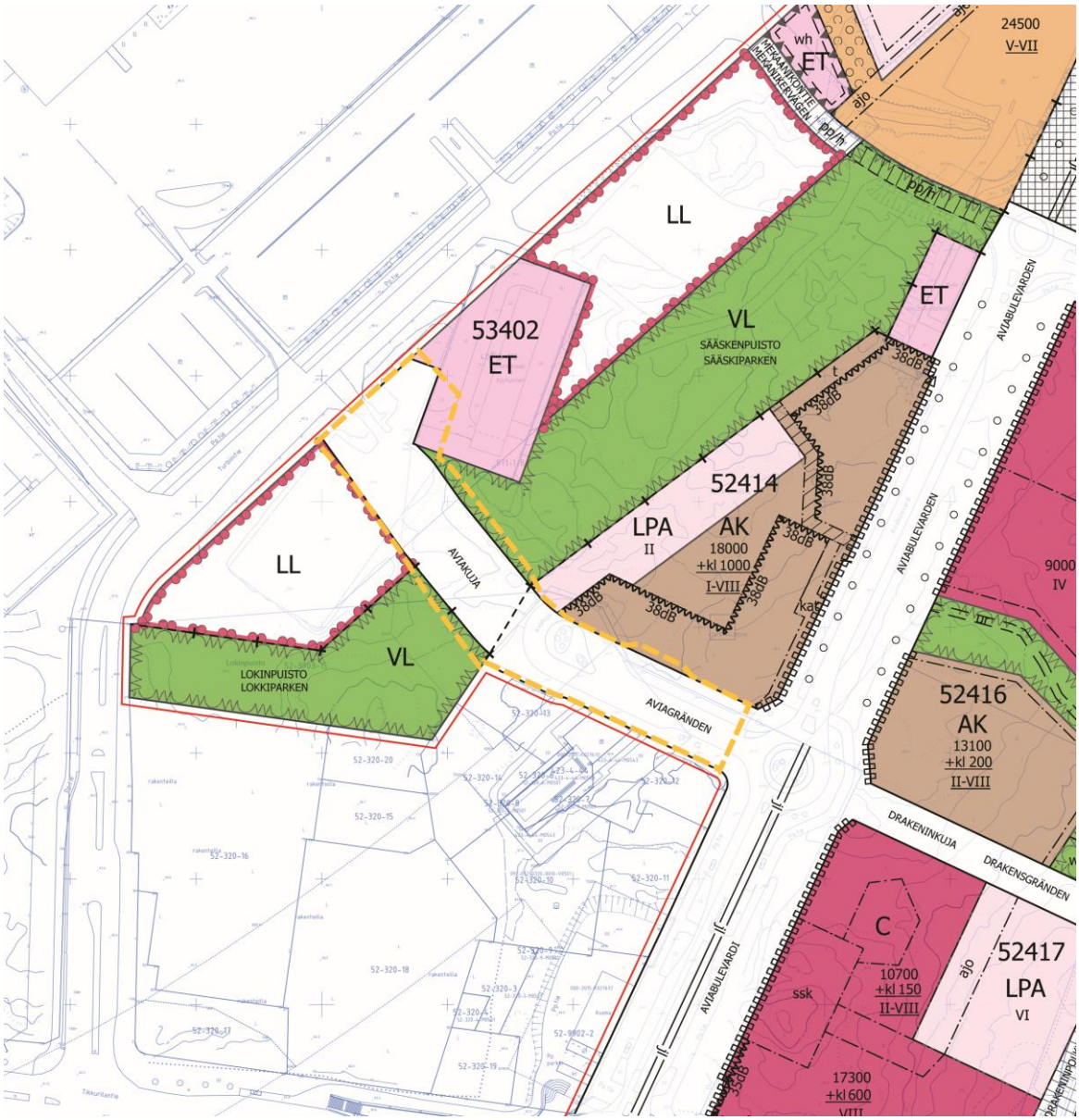
Kaavaehdotus perustuu Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen (Ramboll 1.11.2023). Suunnittelualueella parannetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Samalla suunnitellaan katujen valaistus.



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.



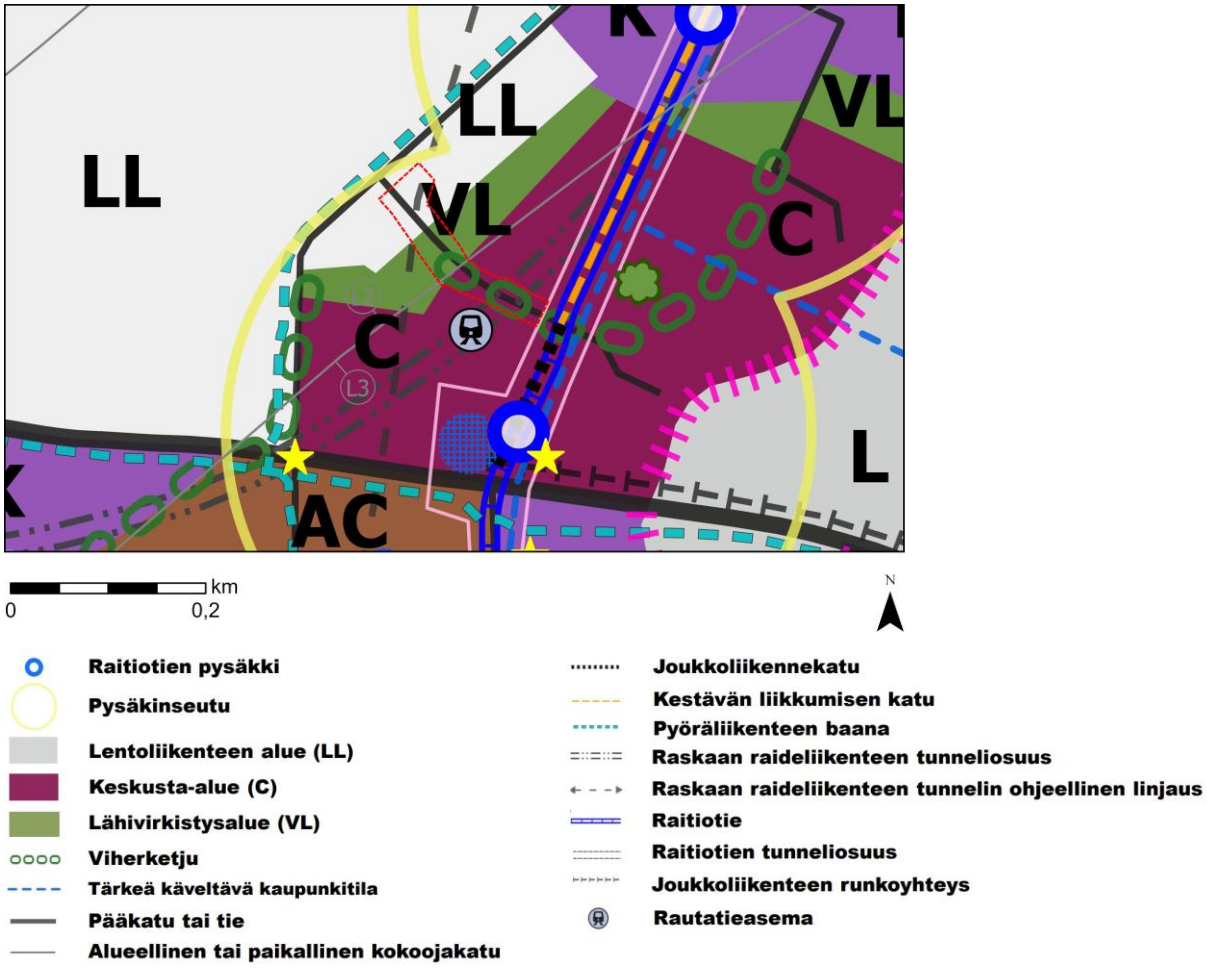
Kuva 24. Ote Aviapoliksen kaavaluonnoksesta (kh 19.6.2023). Asemakaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu oranssilla katkoviivalla.

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

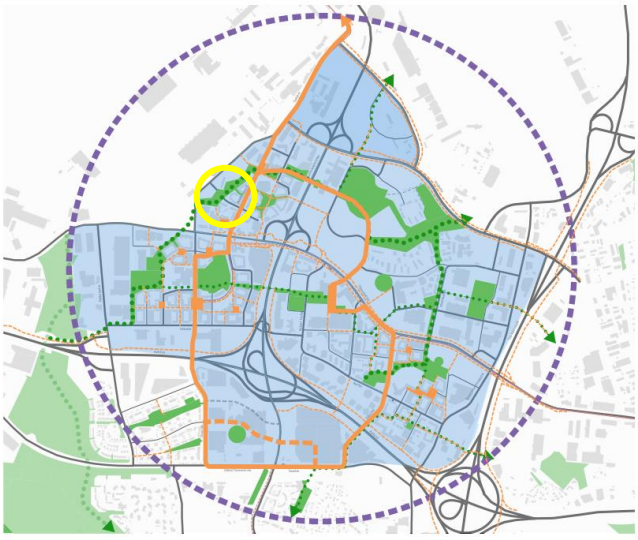
Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on laadittu Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta 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.

Kaupunginhallitus 9.2.2026 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 25.2.-26.3.2026 välisenä aikana.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2026.

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.

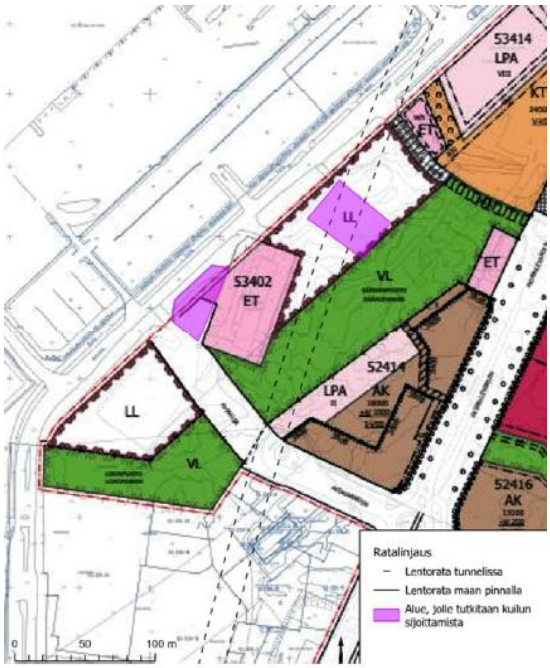
Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Lentoradan yleissuunnitelman käynnistämisestä on kuulutettu Liikenne- ja viestintävirasto sivuilla 13.2.2024 ja kuulutus pidetään nähtävillä 13.3.2024 – 12.4.2024. Yhtiö 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.

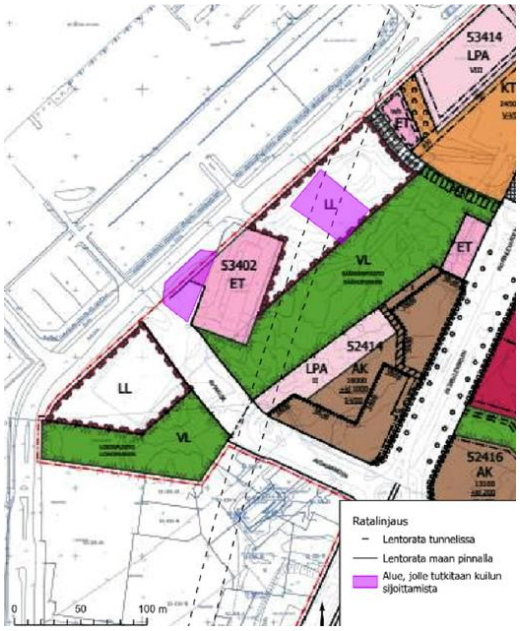
HSL:
Suunnittelualueelle tulee toimiva bussiliikenteen kääntöpaikka. HSL on mielellään mukana asemakaavan jatkosuunnittelussa sekä terminaalin että yleisemminkin kestävien kulkumuotojen osalta. Aiemmissa suunnitelmissa terminaalin toimivuus ei ole ollut optimaalinen johtuen Turbiinitien risteyksen paikasta 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.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunginhallitus 9.2.2026 päätti asettaa asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 25.2.–26.3.2026 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 15 kappaletta ja niitä saatiin 9 kappaletta. Muistutuksia saatiin 1 kappale.

Lausunnot ja vastineet tiivistettyinä:

Eltel
Katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten. Suunnitelmat on pyrittävä laatimaan niin, että kaapelien siirtoja tai katkaisuja ei tule kuin pakottavista syistä. Kaapeleiden siirto- ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Jos sivuttaissiirto ei onnistu, on korvaava siirtoreitti oltava valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu tietoliikenneoperaattoreiden kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Telia
Aviakujalle ei lausuttavaa. Ei olevaa verkkoa, mutta alustavat tarpeet on hankkeen suunnittelun yhteydessä konsultille ilmoitettu.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tukesilla, Uudenmaan liitolla tai Lupa- ja valvontavirastolla ei ollut lausuttavaa.

Vastineet:
Ei toimenpiteitä.

Väylävirasto
Väylävirasto on antanut 1.3.2024 lausunnon asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on huomioitu kaavatyössä. Ei lisättävää.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

HSL
Tärkeintä kaavassa on HSL:n näkökulmasta varmistaa bussien liikennöinti ja kääntöpaikan toimivuus sekä kuljettajien turvalliset kävely-yhteydet taukotilaan kaikissa tilanteissa. Etenkin päätepysäkin ulosajon sijoittuminen Turbiinitien risteyksen välittömään läheisyyteen huolettaa, riskinä voi olla, että ulosajon edessä on autoja, jotka estävät bussien pääsyn takaisin Aviakujalle. HSL pitää tärkeänä, että kääntöpaikan ulosajon tukkeutumisen uhatessa tulee harkita esimerkiksi risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Lisäksi bussien seisonta-alueilla tulee kadussa käyttää tarpeeksi vahvaa materiaalia, jottei painaumia pääsisi syntymään.
Mikäli ajoneuvoliikennettä ajatetaan Mekaanikontien kautta Turbiinitielle jatkossa, niin liikennevaloetuudet tulisi olla kunnossa ainakin runkolinja 600 ajatellen. Nykyiset Mekaanikontien bussipysäkit (ainakin V5268) täytyy sijoitella uudelleen poistuvan reittiosuuden osalta niin, että ne

korvaisivat nykyisiä sijainteja mahdollisimman hyvin. Kaava-alueen ulkopuolella Aviabulevardiin liittyen bussipysäkit tulee osoittaa Aviapoliksen juna-aseman eteläisen sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen, ja ne ovat tärkeitä säilyttää myös ratikan valmistuttua.

Vastine:
Liikenteelliset tarkastelut sekä katualueen suunnitelmaratkaisut, kuten kävely-yhteydet, ja kadun rakenteet suunnitellaan ja tarkastellaan katusuunnittelun yhteydessä. Kaavalausunto on toimitettu Vantaan ratikka -hankkeelle ja kaupungin liikennesuunnittelulle tiedoksi mahdollisia jatkotarkasteluita varten.

HSY
Suunnittelualueen yleinen vesihuolto on rakennettu valmiiksi, eikä uudisrakentaminen ole tarpeen. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen muuttuminen edellyttää vähäisiä johtosiirtoja.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Vantaan Energia
Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa.

Muistutus ja vastine tiivistettynä:

Finavia
Finavialla tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.
Ratikan toteuttaminen aiheuttaa lentoaseman ja Finavian omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä. Kaikki ratikan johdosta aiheutuvat työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella, eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla ja uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä.
Finavia viittaa AVIARE:n antamaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman lausuntoon. Finavia haluaa varmistaa, että Aviakujan kaavarajaus on sovitettu alueeseen rajautuvien asuinkortteleiden noudattaen. Tämän vuoksi Finavia toteaa, että koska kaavarajausten ja asuinkorttelirajojen yhden mukaisuuden todentaminen kaavakartalta on mittakaavasyistä vaikeaa, Finavia pyytää kaavoittajalta kohdekohtaista yhteenvetoa tehdyistä muutoksista tai kunkin ratkaisun perustelua, mikäli muutosta ei ole tehty Finavian esitystä noudattaen.
Kaava-alueella ei ole PIMA-kohteita.
Finavia viittaa hulevesien käsittelyn osalta 26.3.2026 antamaansa lausuntoon kaavasta 002576 Vantaan ratikka, Aviabulevardi ja Turbiinitie.

Vastine:
Kaupungin kaavoitus ja ratikkahanke jatkavat yhteistyötä, kuten kunnallistekniikan suunnittelun ja siirtojen yhteensovitustyötä, Finavian kanssa.
Kaavoittaja on toimittanut Finavialle kohde kohtaisen selvityksen muistutuksissa esiin nostettuihin asiakohtiin. Kaavaehdotus on kaupungin ja Finavian / Aviatontti II:n välisien maankäyttösopimuksien (kh 26.1.2026) sekä kaavaehdotuksen 002564 - *Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle* viimeisimmässä luonnoksessa osoitetun korttelialueen rajan mukainen. Eteläreunassa katualueen raja poikkeaa hieman kaavaluonnoksessa *052400 Aviapoliksen keskusta* osoitetusta katualueen rajasta

ja Turbiinitien vieressä bussien kääntöpaikkaa varten osoitettu alue on laajempi, kuin luonnoksessa 052400 osoitettu alue.
Katualueiden hulevesien käsittely suunnitellaan katusuunnitelmien yhteydessä. Kaavaehdotuksessa on määrätty hulevesien käsittelystä, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit. Kaavasta nro 002576 26.3.2026 annettu lausunto on toimitettu vantaan ratikan allianssille (osaprojekti 1) sekä kaupungin vesihuollon suunnittelulle tiedoksi.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Tarkistettiin ajoneuvoliittymäkiellon merkintää ja tehtiin teknisiä tarkistuksia.

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien perusteella. Selostuksen lähtötietojen luvun 2.1.3 pilaantuneita maa-alueita koskeva teksti on päivitetty.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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.

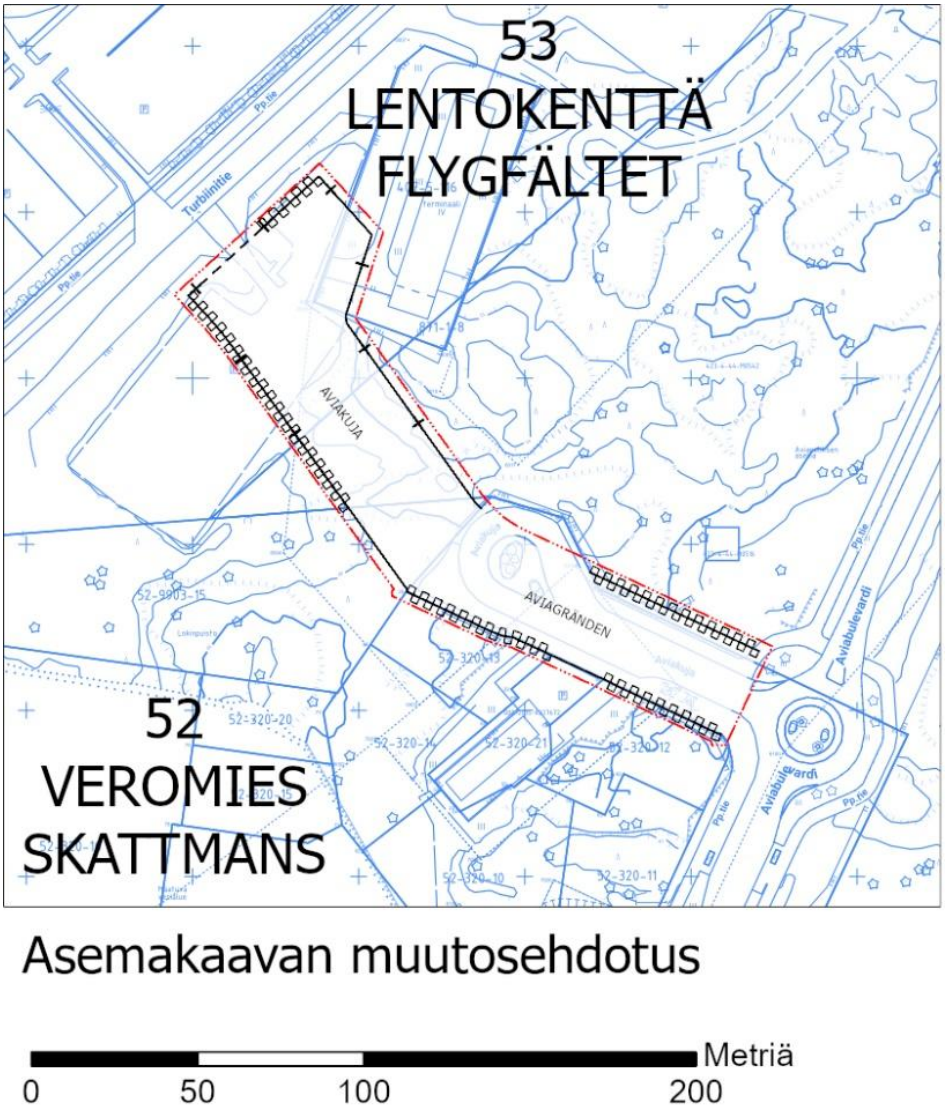
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

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 (5.5.2026).

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 Väylävirastoa. 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.

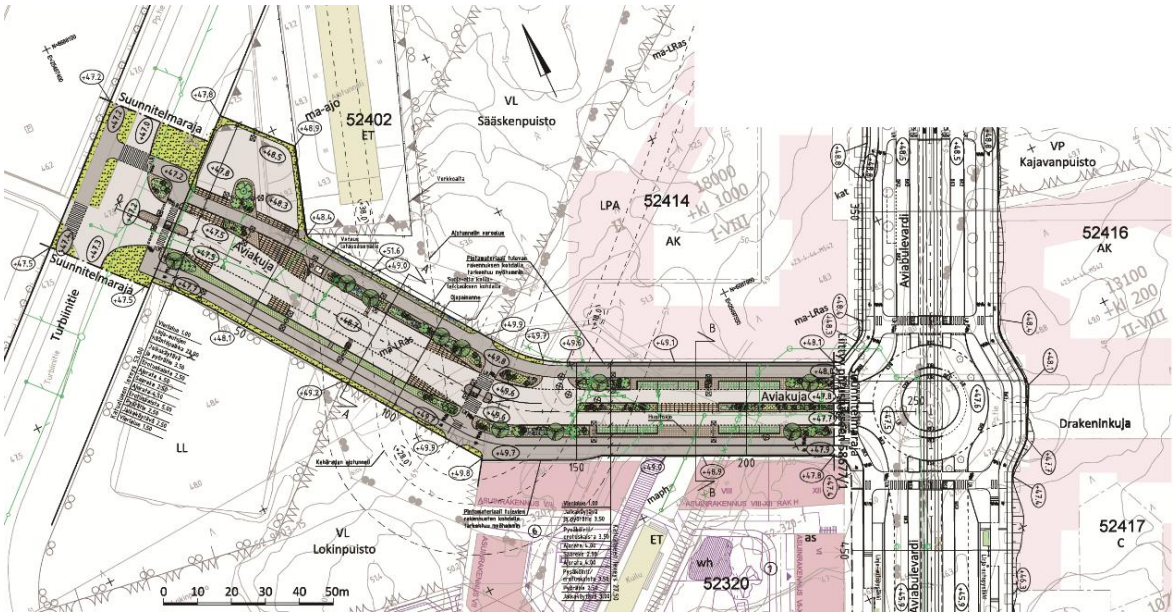
Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

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 kortteleista ajoneuvoliikenteen Aviakujaa pitkin Turbiinitien kautta Tikkurilantielle. Kadun ja näkymien

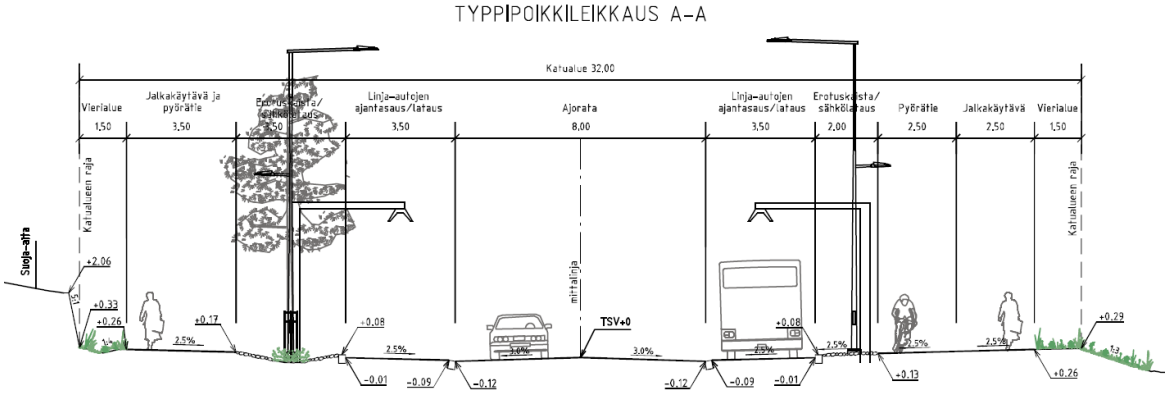
avaus Turbiinitielle nykyisin osin kallioisen ja metsäisen alueen läpi sekä kadulle suunnitellut istutus- ja hulevesialueet ovat suurin kaupunkikuvallinen muutos kaava-alueella.

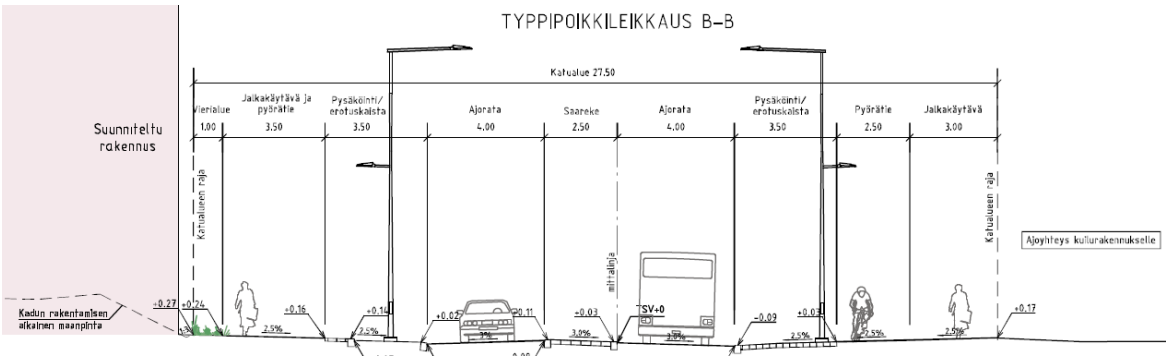


Kuva 29. Aviakujan katusuunnitelmaluonnos (Ramboll 1.11.2023).

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)*

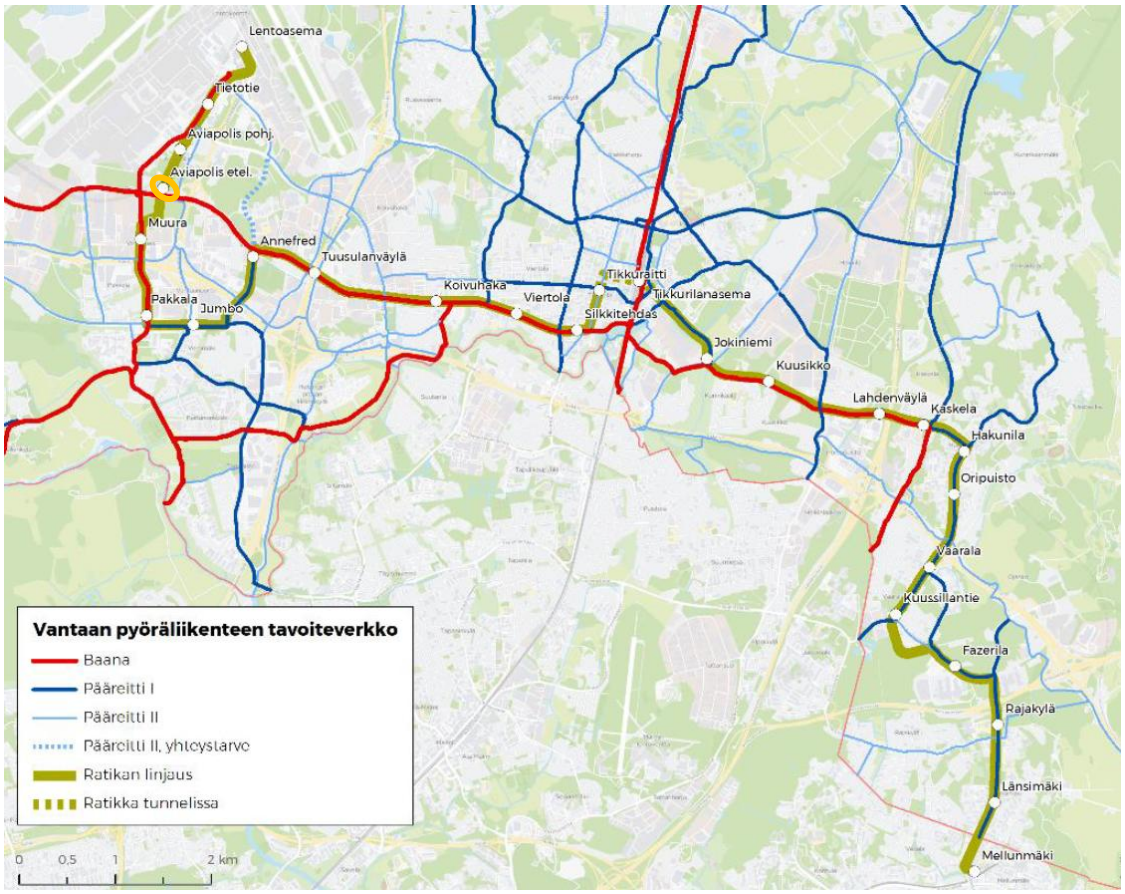
Joukkoliikenne

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

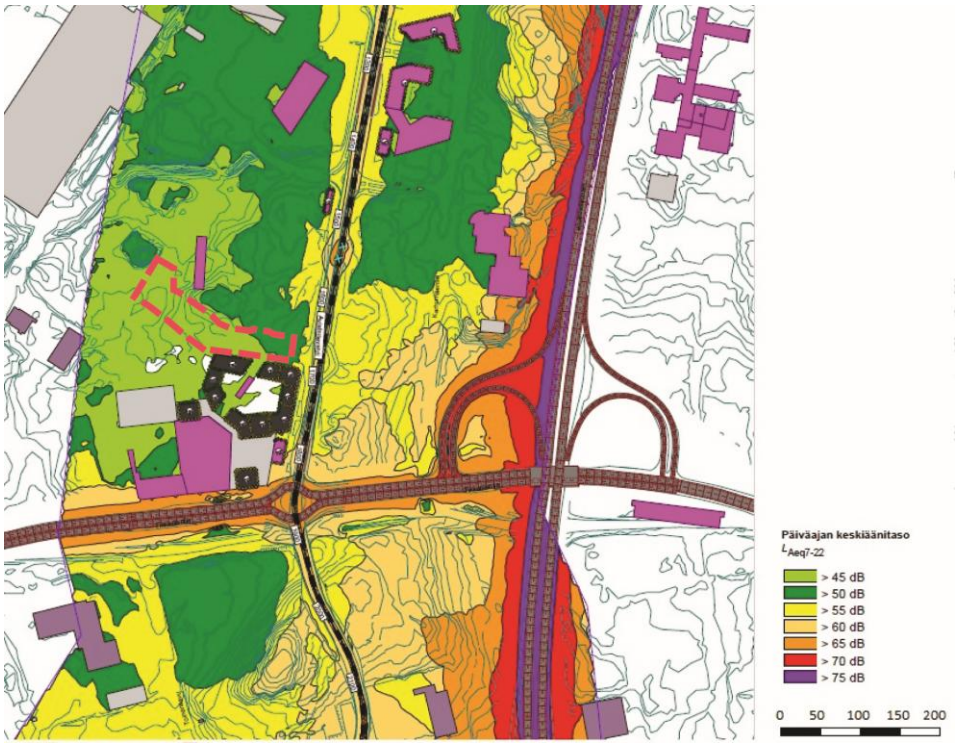
Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy kadun rakentamisen myötä. Kadulla muodostuvia hulevesiä tullaan johtamaan mahdollisuuksien mukaan viheralueille, jolloin muodostuvia hulevesiä saadaan viivytettyä/imeytettyä ennen niiden johtumista hulevesiverkostoon.

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.

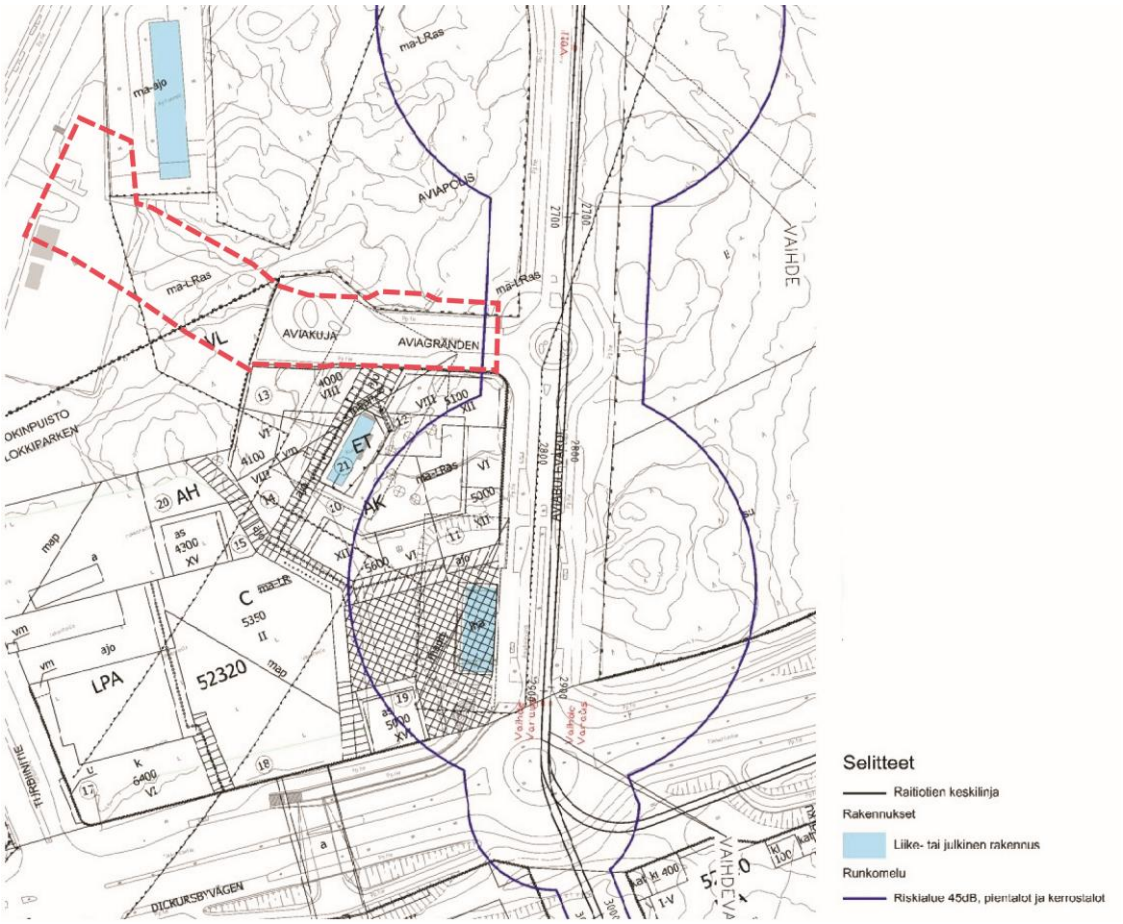
Ennustetilanteessa Aviakujan kohdalla tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.



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

Koko Vantaan ratikkahankkeesta on tehty investointipäätös vuonna 2023. Ratikan rakentaminen tapahtuu 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, 5. päivänä toukokuuta 2026

Johanna Rajala
Aluearkkitehti

Tea Taponen
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**

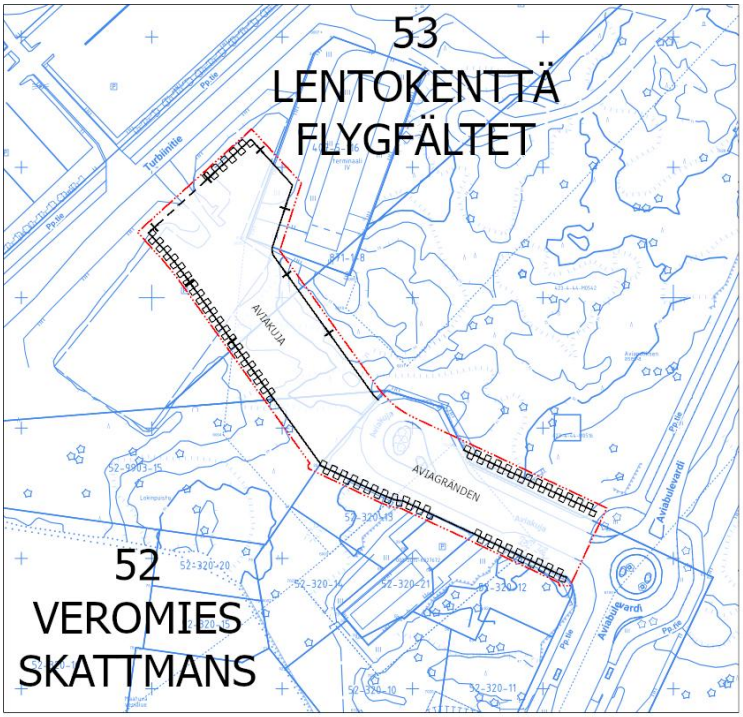
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,6923**	**100,00**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	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**

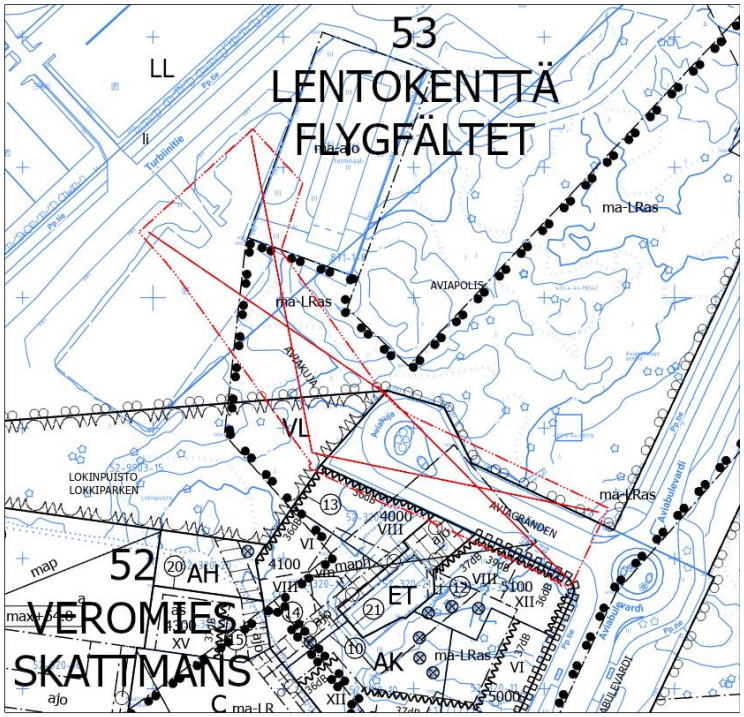
Alamääräykset tai -merkinnät

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 5.5.2026

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002598	5.5.2026

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.**
	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__

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
nimi 002598 Aviakuja
LAUSUNNOT JA VASTINEET
Asemakaavoitus JRA, TTA **5.5.2026**

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002598** /**Aviakuja**. Lausuntoja pyydettiin 15 kpl ja saatiin 9 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 2.3.2026 Eltel	Katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden suunnittelua varten. Suunnitelmat on pyrittävä laatimaan niin, että kaapelien siirtoja tai katkaisuja ei tule kuin pakottavista syistä. Kaapeleiden siirto- ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä hyvissä ajoin. Jos sivuttaissiirto ei onnistu, on korvaava siirtoreitti oltava valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti. Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä. Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu.	Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu tietoliikenneoperaattoreiden kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään. Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 3.3.2026 Telia	Aviakujalle ei lausuttavaa. Ei olevaa verkkoa, mutta alustavat tarpeet on hankkeen suunnittelun yhteydessä konsultille ilmoitettu.	Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 6.3.2026 Tukes	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 13.3.32026 Väylävirasto	Väylävirasto on antanut 1.3.2024 lausunnon asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on huomioitu kaavatyössä. Ei lisättävää.	Ei toimenpiteitä.
NRO 5, 16.3.2026 HSL	Tärkeintä kaavassa on HSL:n näkökulmasta varmistaa bussien liikennöinti ja kääntöpaikan toimivuus sekä kuljettajien turvalliset kävely-yhteydet taukotilaan kaikissa tilanteissa. Etenkin päätepysäkin ulosajon sijoittuminen Turbiinitien risteyksen välittömään läheisyyteen	Liikenteelliset tarkastelut sekä katualueen suunnitelmaratkaisut, kuten kävely-yhteydet, ja kadun rakenteet suunnitellaan ja tarkastellaan katusuunnittelun yhteydessä.

	huolettaa, riskinä voi olla, että ulosajon edessä on autoja, jotka estävät bussien pääsyn takaisin Aviakujalle. HSL pitää tärkeänä, että kääntöpaikan ulosajon tukkeutumisen uhatessa tulee harkita esimerkiksi risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Lisäksi bussien seisonta-alueilla tulee kadussa käyttää tarpeeksi vahvaa materiaalia, jottei painaumia pääsisi syntymään. Mikäli ajoneuvoliikennettä ajatetaan Mekaanikontien kautta Turbiinitielle jatkossa, niin liikennevaloetuudet tulisi olla kunnossa ainakin runkolinja 600 ajatellen. Nykyiset Mekaanikontien bussipysäkit (ainakin V5268) täytyy sijoitella uudelleen poistuvan reittiosuuden osalta niin, että ne korvaisivat nykyisiä sijainteja mahdollisimman hyvin. Kaava-alueen ulkopuolella Aviabulevardiin liittyen bussipysäkit tulee osoittaa Aviapoliksen juna-aseman eteläisen sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen, ja ne ovat tärkeitä säilyttää myös ratikan valmistuttua.	Aviabulevardin viimeisimmän katusuunnitelmaehdotuksen mukaan bussipysäkit sijoittuvat jatkossakin Aviapoliksen juna-aseman eteläisen sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen. Kaavalausunto on toimitettu Vantaan ratikka -hankkeelle ja kaupungin liikennesuunnittelulle tiedoksi mahdollisia jatkotarkasteluita varten. Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 20.3.2026 HSY	Suunnittelualueen yleinen vesihuolto on rakennettu valmiiksi, eikä uudisrakentaminen ole tarpeen. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen muuttuminen edellyttää vähäisiä johtosiirtoja.	Ei toimenpiteitä.
NRO 7, 13.3.2026 Vantaan Energia	Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.	Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.
NRO 8, 26.3.2026 Uudenmaan liitto	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 9, 26.3.2026 Lupa- ja valvontavirasto	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Eltel, 2.3.2026

Lausunto:
Lausunto tietoliikenneoperaattoreiden Elisan, DNA:n ja GlobalConnetin verkoista (Telia lausunto [redacted]): Elisalla ja DNA:lla on olevaa verkkoa suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

Myös uutta operaattoreiden (Elisa, Telia, DNA ja GlobalConnect) putkitusta yhteiskaivoineen on suunnitelmissa. Liite 4.

Katu- ja muutoskaavojen suunnitelmat on hyvä saada nähtäväksi ajoissa uusien putkitustarpeiden ja olevien verkkojen siirtotarpeiden lisäsuunnittelua varten.
Vastaanottajina johdonomistajat: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] sekä Elteliltä [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]

-Suunnitelmat on myös pyrittävä laatimaan niin, että siirtoja ei tule kuin pakottavista syistä.
-Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä yo osoitteisiin hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.
-Kaapelien katkaisua pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnitellaan mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun ne mahdollisia.

-Jos sivuttaissiirto ei onnistu, on korvaava siirtoreitti oltava valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitin pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti.

-Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä.
-Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu (MRL, maankäyttö- ja rakennuslaki).

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden siirtotarpeet on suunniteltu Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelun yhteydessä. Hankkeen mukaan siirtotarpeista on keskusteltu tietoliikenneoperaattoreiden kanssa ja hankkeen allianssi ilmoittaa, kun on tiedossa, milloin siirtoihin ryhdytään.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Telia, 3.3.2026

Lausunto:
Teillä väärä yhteistieto. Kaikki Teliaa koskevat lausuntopyynnöt pitää lähttää. [redacted]
Jos ovat väärään paikkaan lähetettynä niin ei välttämättä tule perille.

Aviakujalle ei lausuttavaa. Ei olevaa vekkoa, mutta alustavat tarpeet on hankkeen suunnittelun yhteydessä konsultille ilmoitettu.

Vastine:
Lausuntopyyntö on lähetetty lausunnossa mainittuun osoitteeseen.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, 6.3.2026

Lausunto:
Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutokseen 002598.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Väylävirasto, 13.3.32026

Lausunto:
Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Aviapoliksen suuralueella, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Turbiinitien ja Aviabulevardin välissä. Alueen läpi kulkee Kehärata Lentoaseman rautatietunnelissa. Asemakaavamuutoksella jatketaan Aviakujan nykyistä katualuetta Turbiinitielle asti ja osoitetaan katutilaa linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä, muuttamalla lentokenttäaluetta sekä lähivirkistysaluetta katualueeksi.

Väylävirasto on antanut 1.3.2024 lausunnon asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on huomioitu kaavatyössä. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon. Maanteiden osalta mahdollisen lausunnon antaa toimivaltainen elinvoimakeskus.

Vastine:
Kaavoitus on lähettänyt lausuntopyynnöt myös Traficomille sekä Lupa- ja valvontavirastolle.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Helsingin seudun liikenne, 16.3.2026

Lausunto:
Kaavamuutosalue sijaitsee Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Aviapoliksen juna-aseman eteläisen sisäänkäynnin pohjoispuolella, Aviabulevardin ja Turbiinitien välissä. Alue rajautuu idässä Aviabulevardiin, lännessä Turbiinitiehen, pohjoisessa metsään ja kehäradan huoltotunnelin rakennusta ympäröivään alueeseen, sekä etelässä metsään, Kehäradan huoltokuilun piha-alueeseen ja ulkovarastointi-/pysäköintikäytössä olevaan alueeseen. Alueen pinta-ala on n. 0,7 ha.

Asemakaavamuutoksella jatketaan nykyisin bussien kääntöpaikkaan päättyvää umpikujaa, Aviakujaa, siten että se liittyy Turbiinitiehen. Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen. Kaavamuutoksella suurentamalla katualuetta osoitetaan tilaa mm. ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle, kävelylle, linja-autojen latauspaikoille ja linja-autoliikenteen uudelle kääntöpaikalle.

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

HSL kiittää hyvästä yhteistyöstä alueen suunnittelussa, erityisesti Vantaan ratikan rakentamisen aikaisten järjestelyjen osalta. Haluamme kuitenkin vielä muistuttaa, että tärkeintä kaavassa on HSL:n näkökulmasta varmistaa bussien liikennöinti ja kääntöpaikan toimivuus sekä kuljettajien turvalliset kävely-yhteydet taukotilaan kaikissa tilanteissa. Etenkin päätepysäkin ulosajon sijoittuminen Turbiinitien risteyksen välittömään läheisyyteen huolettaa, riskinä voi olla, että ulosajon edessä on autoja, jotka estävät bussien pääsyn takaisin Aviakujalle. HSL pitää tärkeänä, että kääntöpaikan ulosajon tukkeutumisen uhatessa tulee harkita esimerkiksi risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Lisäksi bussien seisonta alueilla tulee kadussa käyttää tarpeeksi vahvaa materiaalia, jottei painaumia pääsisi syntymään.

Mikäli ajoneuvoliikennettä ajatetaan Mekaanikontien kautta Turbiinitielle jatkossa, niin liikennevaloetuudet tulisi olla kunnossa ainakin runkolinja 600 ajatellen. Nykyiset Mekaanikontien bussipysäkit (ainakin V5268) täytyy sijoitella uudelleen poistuvan reittiosuuden osalta niin, että ne korvaisivat nykyisiä sijainteja mahdollisimman hyvin.

Kaava-alueen ulkopuolella Aviabulevardiin liittyen bussipysäkit tulee osoittaa Aviapoliksen juna-aseman eteläisen sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen, ja ne ovat tärkeitä säilyttää myös ratikan valmistuttua.

HSL on kaavan valmistelussa pidetty kaupungin toimesta aktiivisesti mukana ja HSL on edelleen mielellään mukana jatkosuunnittelussa.

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnitteluinsinööri [redacted] ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija [redacted]

Vastine:
Liikenteelliset tarkastelut sekä katualueen suunnitelmaratkaisut, kuten kävely-yhteydet, ja kadun rakenteet suunnitellaan ja tarkastellaan katusuunnittelun yhteydessä. Aviabulevardin viimeisimmän katusuunnitelmaehdotuksen mukaan bussipysäkit sijoittuvat jatkossakin Aviapoliksen juna-aseman eteläisen sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen. Kaavalausunto on toimitettu Vantaan ratikka -hankkeelle ja kaupungin liikennesuunnittelulle tiedoksi mahdollisia jatkotarkasteluita varten.
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymä, 20.3.2026

Lausunto:
Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa:

”Suunniteltava alue sijaitsee Aviapoliksen suuralueella, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Turbiinitien ja Aviabulevardin välissä.

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.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa:

Suunnittelualueen yleinen vesihuolto on rakennettu valmiiksi, eikä uudisrakentaminen ole tarpeen. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen muuttuminen edellyttää vähäisiä johtosiirtoja.

Lisätietoja antaa aluepäällikkö

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 7,
Vantaan Energia, 13.3.2026

Lausunto:
Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 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 [redacted]

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 [redacted]

Vastine:
Maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja Vantaan ratikka -hankkeen katusuunnittelussa.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8, 26.3.2026
Uudenmaan liitto

Lausunto:
Uudenmaan liitto kiittää lausuntopyynnöstänne ja ilmoittaa, että emme anna lausuntoa asiassa 002598 asemakaavamuutos Aviakuja.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 9, 26.3.2026
Lupa- ja valvontavirasto

Lausunto:
Lupa- ja valvontavirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavaehdotuksesta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus / TTA, JRA/

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002598 Aviakuja
MUISTUTUKSET JA VASTINEET
5.5.2026

Asemakaavamuutosehdotus 002598 Aviakuja on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 25.2.–26.3.2026. Tänä aikana jätettiin 1 muistutus.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Tarkistukset**
NRO 1, 26.3.2026 Finavia	Finavialla tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Ratikan toteuttaminen aiheuttaa lentoaseman ja Finavian omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä. Kaikki ratikan johdosta aiheutuvat työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella, eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla ja uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä. Finavia viittaa AVIARE:n antamaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman lausuntoon. Finavia haluaa varmistaa, että Aviakujan kaavarajaus on sovitettu alueeseen rajautuvien asuinkortteleiden noudattaen. Tämän vuoksi Finavia toteaa, että koska kaavarajausten ja asuinkorttelirajojen yhden mukaisuuden todentaminen kaavakartalta on mittakaavasyistä vaikeaa, Finavia pyytää kaavoittajalta kohdekohtaista yhteenvetoa tehdyistä muutoksista tai kunkin ratkaisun perustelua, mikäli muutosta ei ole tehty Finavian esitystä noudattaen. Kaava-alueella ei ole PIMA-kohteita. Finavia viittaa hulevesien käsittelyn osalta 26.3.2026 antamaansa lausuntoon kaavasta 002576 Vantaan ratikka, Aviabulevardi ja Turbiinitie.	Kaupungin kaavoitus ja ratikkahanke jatkavat yhteistyötä, kuten kunnallistekniikan suunnittelun ja siirtojen yhteensovitustyötä, Finavian kanssa. Kaavoittaja on toimittanut Finavialle kohde kohtaisen selvityksen muistutuksissa esiin nostettuihin asiakohtiin. Kaavaehdotus on kaupungin ja Finavian / Aviatontti II:n välisien maankäyttösopimuksien (kh 26.1.2026) sekä kaavaehdotuksen 002564 - *Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle* viimeisimmässä luonnoksessa osoitetun korttelialueen rajan mukainen. Eteläreunassa katualueen raja poikkeaa hieman kaavaluonnoksessa *052400 Aviapoliksen keskusta* osoitetusta katualueen rajasta ja Turbiinitien vieressä bussien kääntöpaikkaa varten osoitettu alue on laajempi, kuin luonnoksessa 052400 osoitettu alue. Katualueiden hulevesien käsittely suunnitellaan katusuunnitelmien yhteydessä. Kaavaehdotuksessa on määrätty hulevesien käsittelystä, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit. Kaavasta nro 002576 26.3.2026 annettu lausunto on toimitettu vantaan ratikan allianssille

		(osaprojekti 1) sekä kaupungin vesihuollon suunnittelulle tiedoksi. Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Finavia, 26.3.2026

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.

Aviakujan jatkaminen liittyy Vantaan ratikan toteuttamiseen. Tämän vuoksi Finavia viittaa myös Aviakujan osalta 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 Finavian omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä (mm. sähkönsyöttö, tiedonsiirtokuidut, kaukolämpö ja vesihuolto). Finavia vaatii, että kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät tai sen johdosta aiheutuvat uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkee seen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla, ja mikäli johtoja tai kaapeleita siirretään katualueen ulkopuolelle, uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä (maanvuokrasopimukset, asemakaavat, asemakaava ehdotukset ja asemakaavaluonnokset).

Kaavarajaus

Aviakujan asemakaavan osalta Finavia viittaa AVIARE:n antamaan Aviakujan asemakaavamuutosta (002598) koskevan osallistumis- ja arviointisuunnitelman lausuntoon. Aviakujan kaavan edellisen kaava lausunnon jälkeen AVIARE Oy on sulautettu osaksi Finaviaa. Tämän vuoksi aiemmin AVIARE:n omistamat kiinteistöt ovat nykyisin suoraan Finavian omistuksessa.

Finavia haluaa varmistaa, että Aviakujan kaavarajaus on sovitettu alueeseen rajautuvien asuinkortteleiden noudattaen. Tämän vuoksi Finavia toteaa, että koska kaavarajausten ja asuinkorttelirajojen yhden mukaisuuden todentaminen kaavakartalta on mittakaavasyistä vaikeaa, Finavia pyytää kaavoittajalta kohdekohtaista yhteenvetoa tehdyistä muutoksista tai kunkin ratkaisun perustelua, mikäli muutosta ei ole tehty Finavian esitystä noudattaen.

Pilaantuneet maat

Kaava-alueella ei ole PIMA-kohteita.

Vesienhallinta

Finavia viittaa hulevesien käsittelyn osalta 26.3.2026 antamaansa lausuntoon kaavasta 002576 Vantaan ratikka, Aviabulevardi ja Turbiinitie.

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija

Vastine:
Kaupungin kaavoitus ja ratikkahanke jatkavat yhteistyötä, kuten kunnallistekniikan suunnittelun ja siirtojen yhteensovitustyötä, Finavian kanssa.

Kaavoittaja on toimittanut Finavialle kohde kohtaisen selvityksen muistutuksissa esiin nostettuihin asiakohtiin. Kaavaehdotus on kaupungin ja Finavian / Aviatontti II:n välisien maankäyttösopimuksien (kh 26.1.2026) sekä kaavaehdotuksen 002564 - *Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle* viimeisimmässä luonnoksessa osoitetun korttelialueen rajan mukainen. Eteläreunassa katualueen raja poikkeaa hieman kaavaluonnoksessa *052400 Aviapoliksen keskusta* osoitetusta katualueen rajasta ja Turbiinitien vieressä bussien kääntöpaikkaa varten osoitettu alue on laajempi, kuin luonnoksessa 052400 osoitettu alue.

Katualueiden hulevesien käsittely suunnitellaan katusuunnitelmien yhteydessä. Kaavaehdotuksessa on määrätty hulevesien käsittelystä, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit. Kaavasta nro 002576 26.3.2026 annettu lausunto on toimitettu vantaan ratikan allianssille (osaprojekti 1) sekä kaupungin vesihuollon suunnittelulle tiedoksi.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

15 **YK0056 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavaluonnos /SP**

VD/427/10.02.02.00/2026

SP/JN/AKa/JS

Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavan YK0056 laatiminen käynnistyi kaupunginhallituksen päätöksellä 23.2.2026 § 16. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 23.4.2026. Vaiheyleiskaavasta on valmistunut luonnos, joka tuodaan hyväksyttäväksi nähtäville asetettavaksi. Vaiheyleiskaavassa osoitetaan Lentoradan ja Itäradan tunnelissa kulkevat linjaukset Korson suuralueella. Vaiheyleiskaava ei muuta voimassa olevaa yleiskaavaa 2020 (YK0048).

Vaiheyleiskaavaluonnos koostuu vaiheyleiskaavakartasta sekä merkinnöistä ja määräyksistä. Kaavaluonnokseen liittyy selostus, jossa kuvataan kaavatyön lähtökohdat ja tavoitteet, kaavan sisältö sekä vaikutusten arviointi siltä osin kuin arviointeja on tehty osana ratahankkeiden suunnittelua. Kaava-asiakirjoja täydennetään kaavaehdotukseen.

Nähtävilläolo ja lausuntovaihe ajoittuvat mahdollisesti osin lomakaudelle, minkä vuoksi on perusteltua jatkaa nähtävilläoloa ja lausuntoaikaa 1.9. saakka siinäkin tapauksessa, että kaava asetettaisiin nähtäville jo kesäkuussa. Kaavatyöhön liittyen pidetään 20.5. asukastilaisuus, jossa esitellään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä 18.8. toinen asukastilaisuus, jossa esitellään vaiheyleiskaavaluonnosta.

Vuorovaikutuksen ja vaikutusten arviointien pohjalta laaditaan kaavaehdotus syksyllä 2026. Kaavaehdotus tuodaan kaupunkiympäristölautakunnan käsiteltäväksi vuodenvaihteessa 2026–2027. Kaavaehdotus asetetaan nähtäville alkuvuodesta tai keväällä 2027, jolloin järjestetään asukastilaisuus ja pyydetään kaavaehdotuksesta lausunnot. Kaavaehdotuksesta saatuihin muistutuksiin ja lausuntoihin laaditaan vastineet. Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidetään keväällä tai kesällä 2027. Tavoitteena on, että kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan vuoden 2027 aikana.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.5.2026

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) esittää kaupunginhallitukselle Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavaluonnoksen (YK0056) nähtäville asettamista 1.9.2026 saakka
b) esittää kaupunginhallitukselle, että oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- YK0056 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavaluonnos, kaavakartta ja määräykset 5.5.2026
- YK0056 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavaluonnos, selostus 5.5.2026

Täytäntöönpano: Ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

yleiskaavasuunnittelija Anna-Mari Kangas, p. 050 302 9224 anna-mari.kangas[at]vantaa.fi
liikenneinsinööri Joonas Stenroth, p. 050 302 9278 joonas.stenroth[at]vantaa.fi
yleiskaavapäällikkö Juha Nurmi, p. 040 336 0159 juha.nurmi[at]vantaa.fi

YK0056 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava
Etappgeneralplan för spårprojekten i Korso

Vantaan kaupunki

Työn numero
YK0056

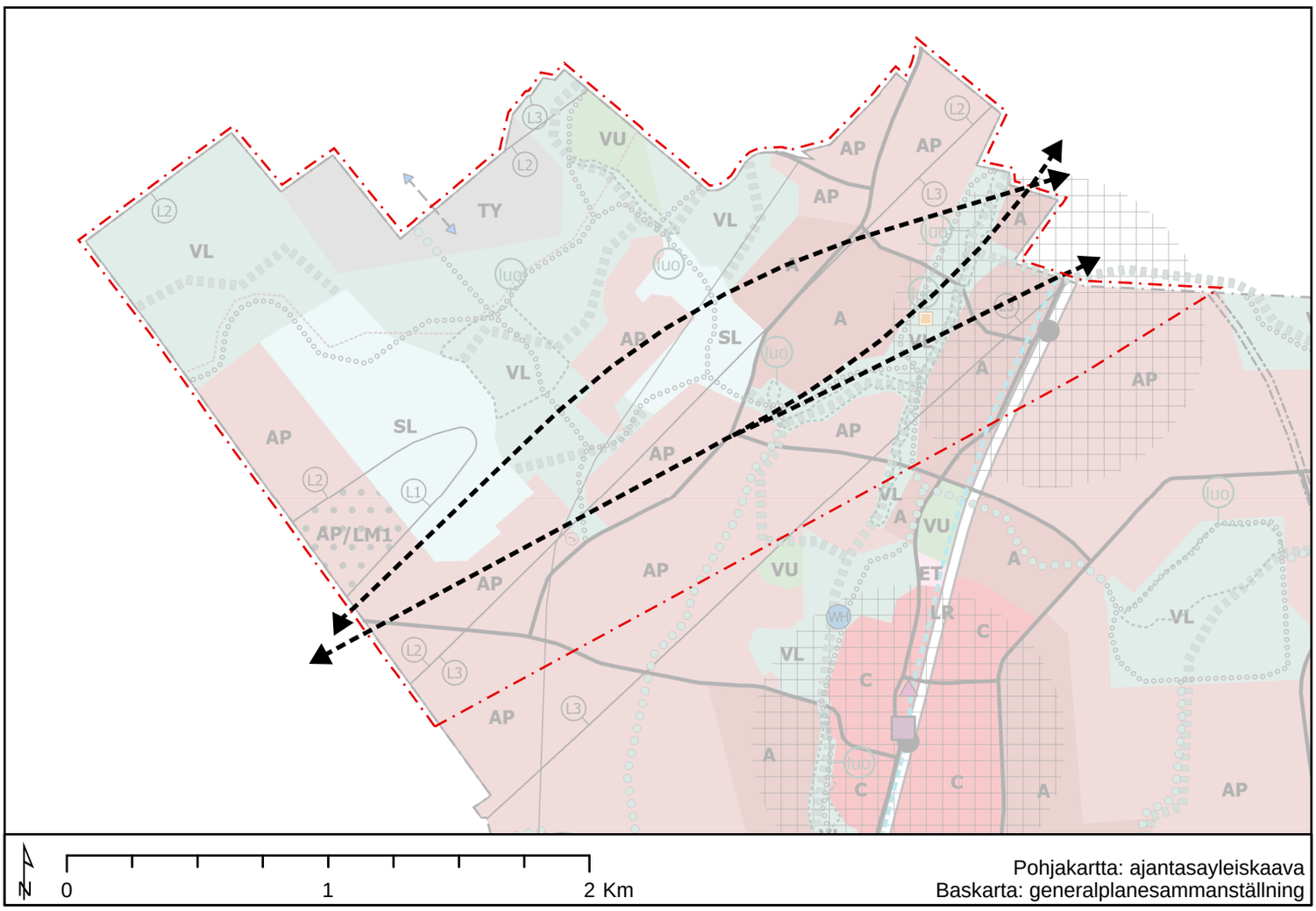
Yleiskaavaluonnos
5.5.2026

Vanda stad

Arbetsnummer
YK0056

Utkast till generalplan
5.5.2026

Juha Nurmi
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef



0 1 2 Km

Pohjakartta: ajantasayleiskaava
Baskarta: generalplanesammanställning

Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Radat on rakennettava niin, ettei liikennöinti niillä häiritse olemassa olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä. Ratalinjausten suojavyöhykkeille ei saa rakentaa energiakaivoja (maalämpökaivoja) tai porakaivoja.

20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva

Generalplanbeteckningar och -bestämmelser

Riktgivande dragning av tunnel för tung spårtrafik

Riktgivande dragning för tunnel för tung spårtrafik. Banorna ska byggas så att trafiken på dem inte stör den existerande markanvändningen eller markanvändning som anvisats i generalplanen. Inom skyddszonerna för banlinjerna får inga energibrunnar (jordvärmebrunnar) eller borrbrunnar byggas.

Linje 20 meter utanför generalplaneområdet

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

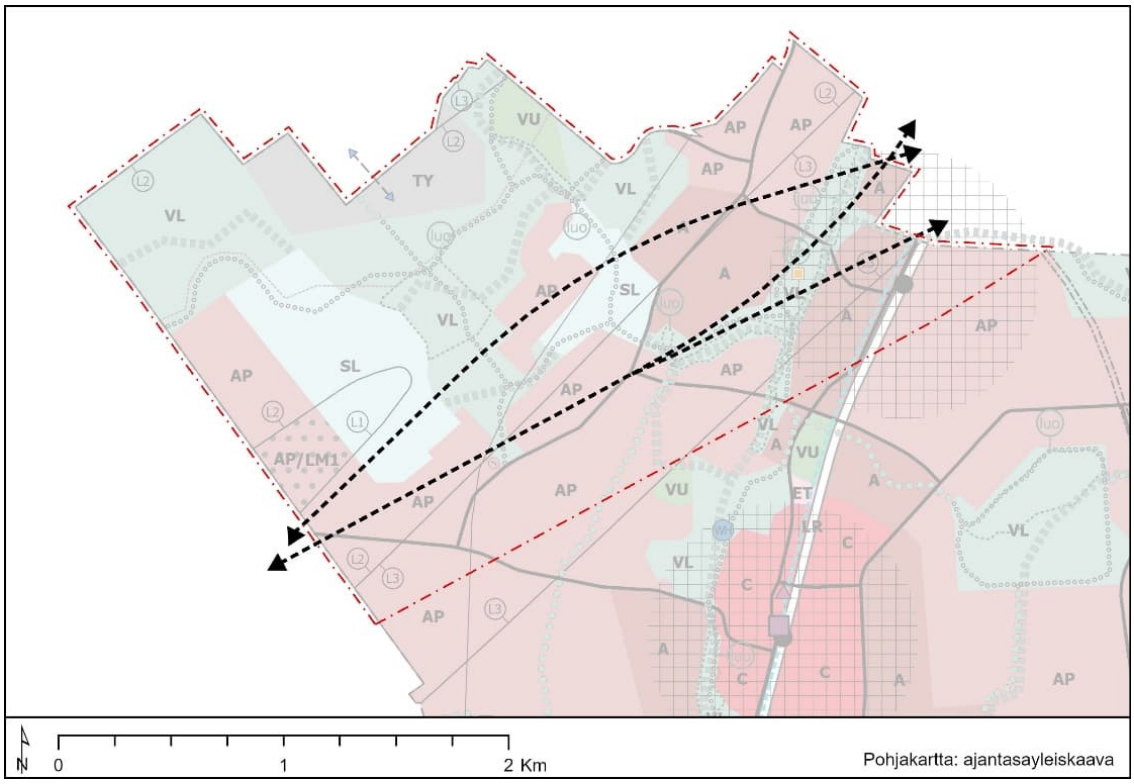
Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 05.05.2026 / 15

Vantaa

YK0056 KORSON RAIDEHANKKEIDEN VAIHEYLEISKAAVALUONNOS

KAAVASELOSTUS



KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA 5.5.2026

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / YLEISKAAVOITUS

Työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Juha Nurmi

Yleiskaavasuunnittelija Anna-Mari Kangas

Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Kaavatekninen koordinaattori Eeva Juusela

SISÄLLYSLUETTELO

Tiivistelmä **3**

1. Vaiheyleiskaavan tausta ja tavoitteet **4**

2. Lähtökohdat **5**

2.1 Suunnittelualueen sijainti ja yleiskuvaus 5

2.2 Suunnittelutilanne 7

2.3 Rakennuskiellot 12

3. Raidehankkeet **13**

3.1 Lentorata 13

3.2 Itärata 16

4. Kaavan kuvaus **19**

5. Kaavan keskeisten vaikutusten arviointi **20**

5.1 Liikenteellisten vaikutusten arviointi 20

5.2 Ympäristövaikutusten arviointi 23

5.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen 26

6. Suunnitteluprosessin vaiheet **27**

7. Lähteet **28**

8. Kaavakartta ja -määräykset **29**

TIIVISTELMÄ

Kaava-alue sijaitsee Korson suuralueella Vierumäen, Vallinojan ja Korson ja Leppäkorven kaupunginosissa. Suunnittelualueen länsi- ja pohjoisreuna kulkee kaupungin rajaa myöten. Etelässä alue rajautuu Korson keskustan pohjoispuolelle ja idässä rautatiealueen itäpuolelle. Kaava-alueella on pientalopainotteisia asuinalueita, metsäisiä ja avoimia lähivirkistysalueita, peltoalueita sekä luonnonsuojelualueita.

Kaava-alueelle suunnitellaan raideliikennetunneleita uusille valtakunnallisille raideliikenneyhteyksille. Lentorata on Pasila-Kerava-välille Lentoaseman kautta kulkeva uusi raideyhteys. Itärata erkanee Lentoradasta Vantaan ja Tuusulan rajalla, ja jatkaa Porvoon kautta Kouvolaan. Molemmat yhteydet kulkevat Vantaan alueella tunnelissa.

Vaiheyleiskaavassa osoitetaan ainoastaan raskaan raideliikenteen tunnelien linjaukset. Maanalaiset ratkaisut eivät muuta nykyisen yleiskaavan maankäyttöratkaisuja. Ratojen rakentaminen edellyttää myös maanpäällisiä rakenteita (huoltokuiluja rakennuksineen sekä ajotunneleita), joiden tarkemmat sijainnit tullaan osoittamaan asemakaavoissa.

1. VAIHEYLEISKAAVAN TAUSTA JA TAVOITTEET

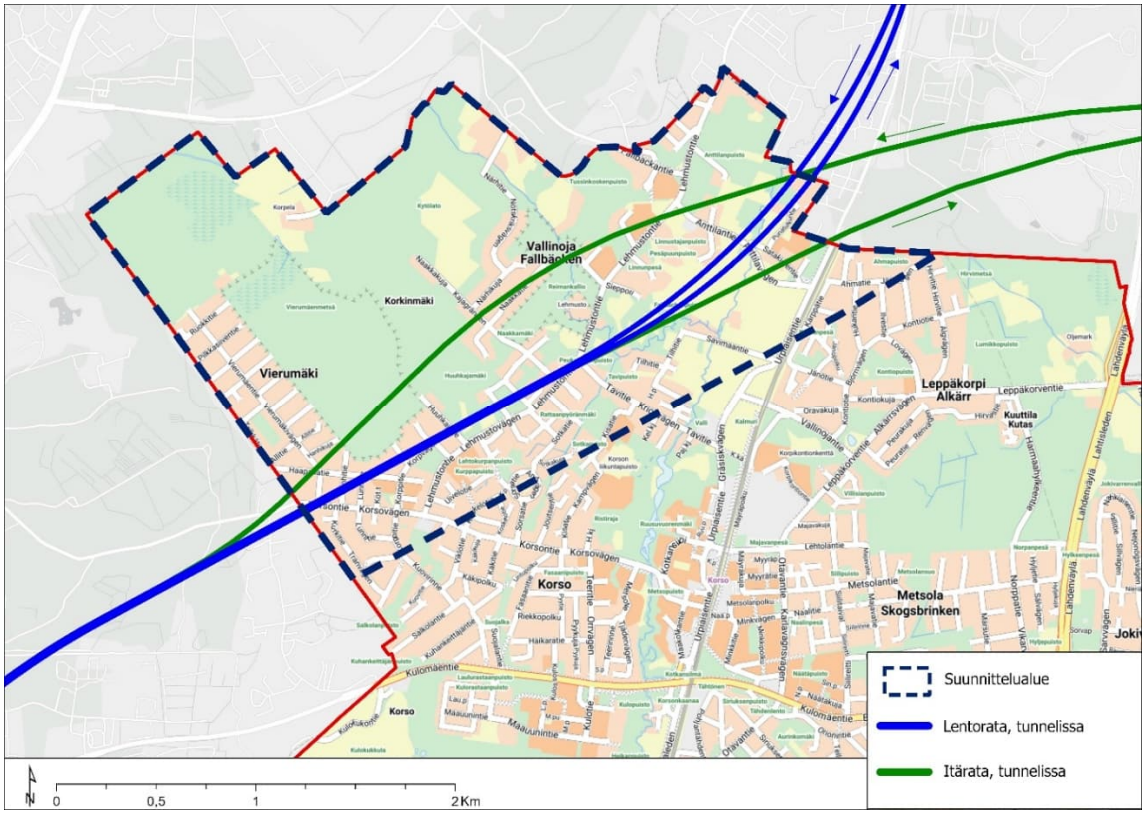
Vantaan kaupungin tavoitteena on laatia Lentoradan ja Itäradan mahdollistava yleiskaava. Voimassa olevassa yleiskaavassa 2020 (YK0048) ei ole osoitettu raskaan raideliikenteen tunneleita Korson suuralueella. Lentoradan mahdollistava yleiskaavamerkintä on osoitettu Vantaalla Aviapoliksen suuralueen kautta kohti pohjoista.

Lentorata Oy esittää Lentoradalle uutta lyhyempää linjausvaihtoehtoa lentoasemalta Korson kautta kohti päärataa. Itärata Oy on päättänyt jatkaa suunnittelua Lentoradan uuteen linjaukseen perustuvalla linjauksella Korson alueella. Raidehankkeiden yleissuunnitelmien hyväksyminen edellyttää ratojen osoittamista hyväksytyssä yleiskaavassa. Asemakaavoissa tullaan osoittamaan raideliikennetunneleiden tarkempi sijainti sekä niiden edellyttämät maanpäälliset rakenteet, huoltokuilut ja ajotunnelit. Ratasuunnitelman hyväksyminen edellyttää asemakaavaa.

Lentorata Oy:n tavoitteena on, että Lentoradan ratasuunnitelma valmistuu alkuvuodesta 2028 ja hyväksytään sen jälkeen. Itärata Oy:n tavoitteena on yleissuunnitelman valmistuminen ja hyväksyminen vuonna 2028 ja ratasuunnitelman vuonna 2031.

Vaiheyleiskaavassa osoitetaan ainoastaan raskaan raideliikenteen tunnelien linjaukset. Maanalaiset ratkaisut eivät muuta nykyisen yleiskaavan maankäyttöratkaisuja. Ratojen rakentaminen edellyttää myös maanpäällisiä rakenteita (huoltokuiluja rakennuksineen) sekä ajotunneleita, joiden tarkemmat sijainnit tullaan osoittamaan asemakaavoissa.

Vaiheyleiskaava on kaavoitussuunnitelmassa 2026–2028 ja vuoden 2026 kaavoituskatsauksessa. Kaupunginhallitus on päättänyt vaiheyleiskaavan käynnistämisestä 23.2.2026.

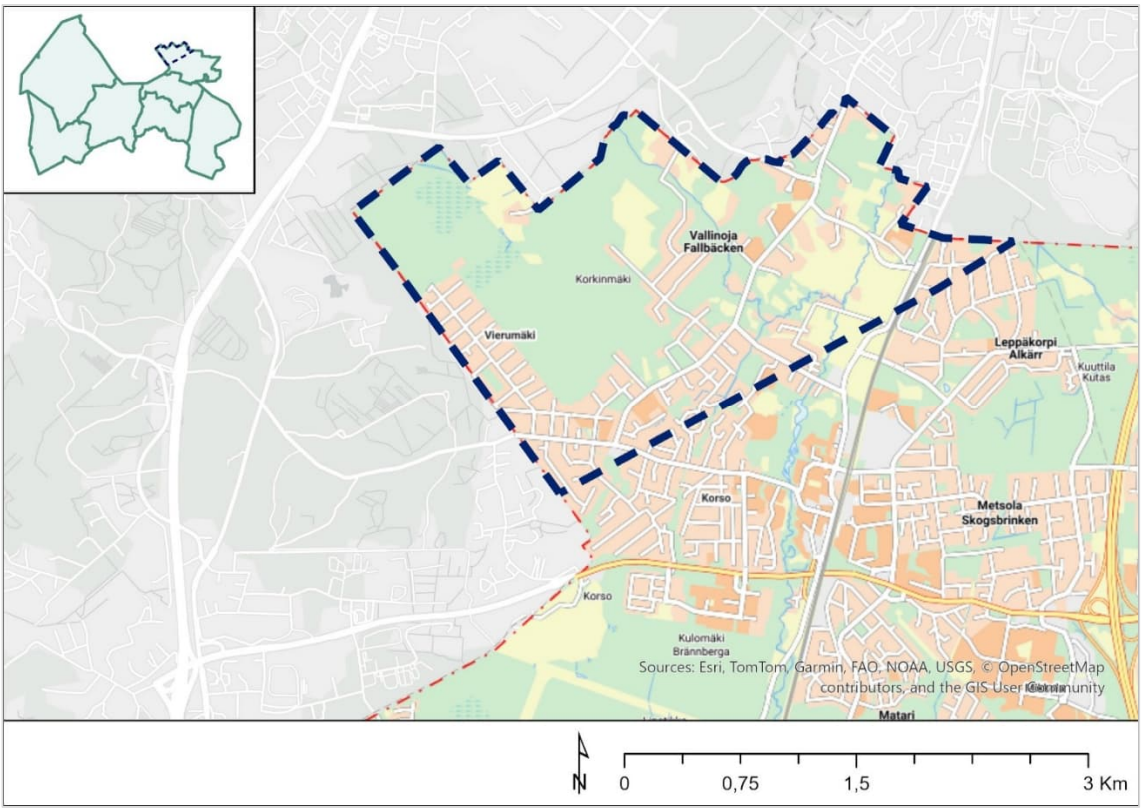


Kuva 1. Itäradan ja Lentoradan ratatunnelit suunnittelualueella.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SUUNNITTELUALUEEN SIJAINTI JA YLEISKUVAUS

Kaava-alue sijaitsee Korson suuralueella Vierumäen, Vallinojan ja Korson ja Leppäkorven kaupunginosissa. Suunnittelualueen länsi- ja pohjoisreuna kulkee kaupungin rajaa myöten ja rajautuu Tuusulan kuntaan ja Keravan kaupunkiin. Etelässä alue rajautuu Korson keskustan pohjoispuolelle ja idässä rautatiealueen itäpuolelle. Kaava-alueella on pientalopainotteisia asuinalueita, metsäisiä ja avoimia lähivirkistysalueita, peltoalueita sekä luonnonsuojelualueita.



Kuva 2. Suunnittelualueen sijainti ja rajaus on merkitty kartalle sinisellä katkoviivalla.

Rakennettu ympäristö

Rakennuskanta on pientalopainotteista, valtaosin omakotitaloja mutta etenkin Lehmustontien itäpuolella on myös runsaasti paritaloja. Kaava-alueella on myös joitakin rivitaloja, joista suurin osa sijaitsee Fallbackantien varressa. Suunnittelualueella on 1990-luvulla rakennettuja kerrostaloja ja pienkerrostaloja Lehmustontien varressa ja Linnustajankujalla sekä 1970-luvun pienkerrostaloja Korppitien, Haapanatien ja Korsontien varressa.

Alueella on myös yksittäisiä toimisto-, teollisuus- ja varastorakennuksia. Lisäksi on muutamia vapaa-ajan asuinrakennuksia sekä maatilojen yhteyteen sijoittuvia maatalousrakennuksia, sekä oppilaitos- ja hoitoalan rakennuksia.

Kaava-alueella on neljä suojeltua rakennusta osoitteissa Lehmustontie 44 ja Variskuja 2.

Yhdyskuntarakenne ja liikenne

Alueen rakennuskanta on pientalovaltaista ja eri-ikäistä. Alueelle on 1950-luvulla laadittu rakennuskaavoja ja myöhemmin asemakaavoja, joiden mukaisesti alue on rakentunut. Suunnittelualue sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitoteiden 1 ja 3 jatkeille, ja alueella on lentomelua. Lentomelualueet on osoitettu yleiskaavassa. Voimakkaimman lentomelun alueella (Lden yli 60 dB) ei ole mahdollista lisätä asuinrakennuksia, ja Lden 55-60 dB alueella vain täydennysrakentaminen on mahdollista.

Kaava-alueella on noin 2500 asukasta. Muuhun Vantaaseen verrattuna Vierumäen ja Vallinojan kaupunginosissa on hieman vähemmän 16-29- vuotiaita ja 30-44-vuotiaita sekä hieman enemmän 45-64-vuotiaita. Lapsiperheiden osuus on vastaava kuin koko Vantaalla.

Suunnittelualueella sijaitsee kaksi koulua: Vierumäen koulu sekä Vantaan seudun steinerkoulu. Lisäksi alueella on Vallinojan päiväkoti, jossa on myös esiopetusta. Suunnittelualueella on lähikauppa Riskiläkujalla. Alueella on kaksi ratsastuskoulua. Alueen asukkaiden palvelut sijoittuvat pääosin Korson keskustaan.

Idässä suunnittelualueen läpi kulkee päärata. Lähin lähijunaliikenteen asema sijaitsee Korsossa suunnittelualueen kaakkoispuolella ja lähin kaukojuna-asema Tikkurilassa. Pohjoisessa suunnittelualueen läheisyydessä on myös Savion asema. Korson ja Savion asemilla pysähtyy nykyisin K-junat. Suunnittelualueella kulkee useita bussilinjoja, joista osa on seudullisia. Kaikki alueen bussilinjat toimivat myös Korson aseman liityntälinjoina. Suunnittelualueen keskeisimmät joukkoliikennekadut ovat Korsontie, Lehmustontie, Anttilantie, Urpiaisentie sekä Vierumäentie.

Urpiaisentie on pohjoiseteläsuuntainen pääkatu ja liikennemäärältään suunnittelualueen vilkkain katu. Anttilantie, Lehmustontie ja Korsontie ovat alueellisia kokoojakatuja ja Tavitie paikallinen kokoojakatu. Alueen muu katuverkko muodostuu tonttikaduista.

Pyöräliikenteen tavoiteverkossa kulkee pyöräliikenteen baana pääradan varressa. Alueellisten kokoojakatujen sekä Fallbackantien varteen on tavoiteverkossa määritelty pääpyöräreitti. Nykyisin alueen pyörätiet ovat yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä.

Luonnonympäristö

Suunnittelualueella sijaitsee kaksi rauhoitettua luonnonsuojelualuetta: Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsä sekä Tussinkosken luonnonsuojelualue. Lisäksi alueen kaakkoisrajan tuntumassa on kaksi rauhoitettua luonnonmuistomerkkiä: Kisatien luonnonkivialue sekä Ottelukujan lohkare. Luontoarvojen kannalta erityisen tärkeinä alueina (luo-alue) on osoitettu Korkinmäki sekä Rekolanojan yläjuoksu ja Myllyniitynoja. Luontoarvot, mm. kääpäkohteet ja lahokaviosammaleen esiintymisalueet, painottuvat luonnonsuojelualueille ja niiden lähistöön.

Luontoselvityksissä on suunnittelualueella havaittu useita huomionarvoisia lintulajeja. Lisäksi alueelle sijoittuu arvokkaita metsäluontotyyppejä ja soita. Kaava-alueella on siirtolohkareita. Kaava-alueen halki kulkee useita ekologisia yhteyksiä: sekä maakunnallisia että paikallisia ja yleiskaavan runkoyhteyksiä.

Virkistys

Suunnittelualueella on asuinalueiden lomassa lähivirkistysalueita. Vierumäen kuntorata on valaistu ulkoilureitti (talvisin hiihtolatu), jossa on ulkokuntoilupaikka. Alueella on myös maastopyöräilyreitti. Vallinojan kaupunginosassa on Tussinkoskenpuiston koira-aitaus.

Vesistöt, vesitalous, maaperä ja pohjavesialueet

Kaava-alueella ei sijaitse pohjavesialueita. Lähin pohjavesialue on Tuusulassa sijaitseva Mätäkiven vedenhankinnan kannalta tärkeä 1. luokan pohjavesialue. Kaava-alueella kulkee vesistöjä: Vierumäenoja, Firanoja, Kytöladonoja, Myllyniitynoja, Rekolanoja, Fallinpellonoja ja Kalminoja. Alueella on lähteitä.

Alue on pääosin vesihuollon piirissä, mutta osalla kiinteistöistä on kaivoja. Suunnittelualueella on kymmeniä maalämpökaivoja. Kaava-alueen kautta kulkee jätevesitunneli. Alueella on kallioperän heikkousvyöhykkeitä.

Maanomistus

Vantaan kaupunki omistaa kaava-alueella luonnonsuojelualueet, katualueet sekä suuren osan rakentamattomista alueista. Asuintontit, maatilat sekä joitakin rakentamattomia yleiskaavan asuinaluevarauksia on yksityisessä omistuksessa.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

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.

Toimivia yhdyskuntia ja kestävää liikkumista koskien vaiheyleiskaava edistää osittain alla olevia tavoitteita:

- *Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.*
- *Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.*
- *Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.*

Tehokkaan liikennejärjestelmän osalta tavoitteet ovat:

- *Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.*
- *Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.*

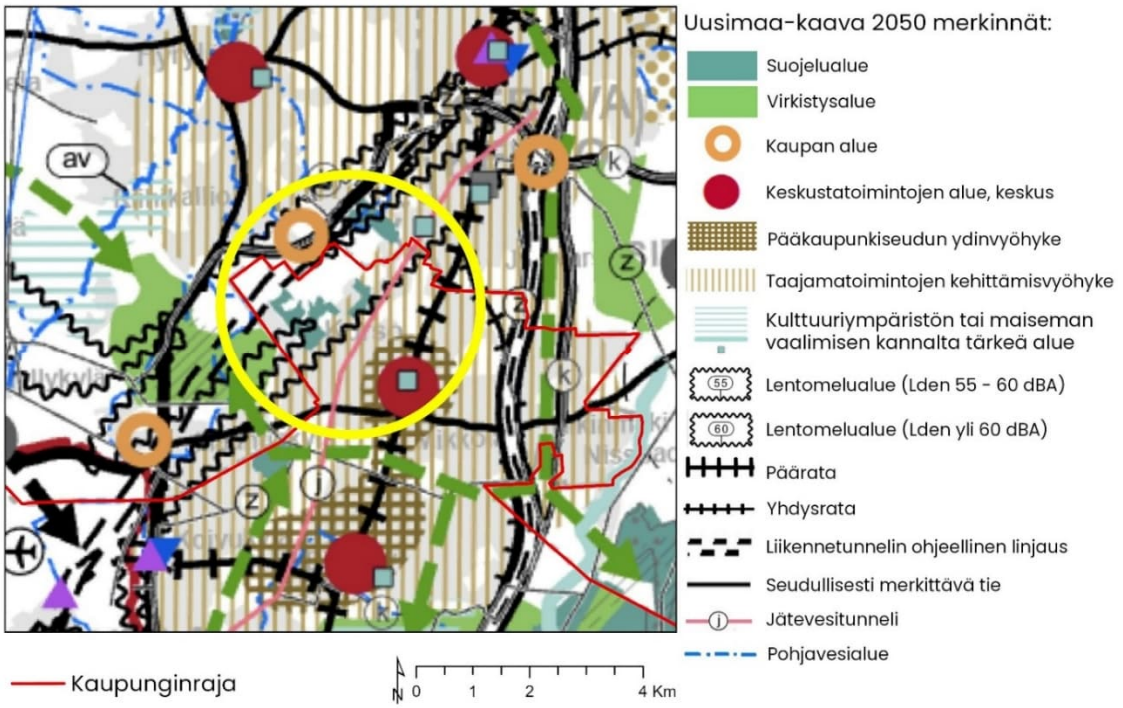
Lisäksi vaiheyleiskaavaa koskee terveellistä ja turvallista elinympäristöä koskevista tavoitteista:

- *Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.*

Vaiheyleiskaavalla edistetään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Kaava mahdollistaa raideliikenteeseen tukeutuvan ja eheytyvän yhdyskuntarakenteen toteutumista. Raidehankkeiden toteutumisella on myös vaikutuksia liikenteen päästöihin.

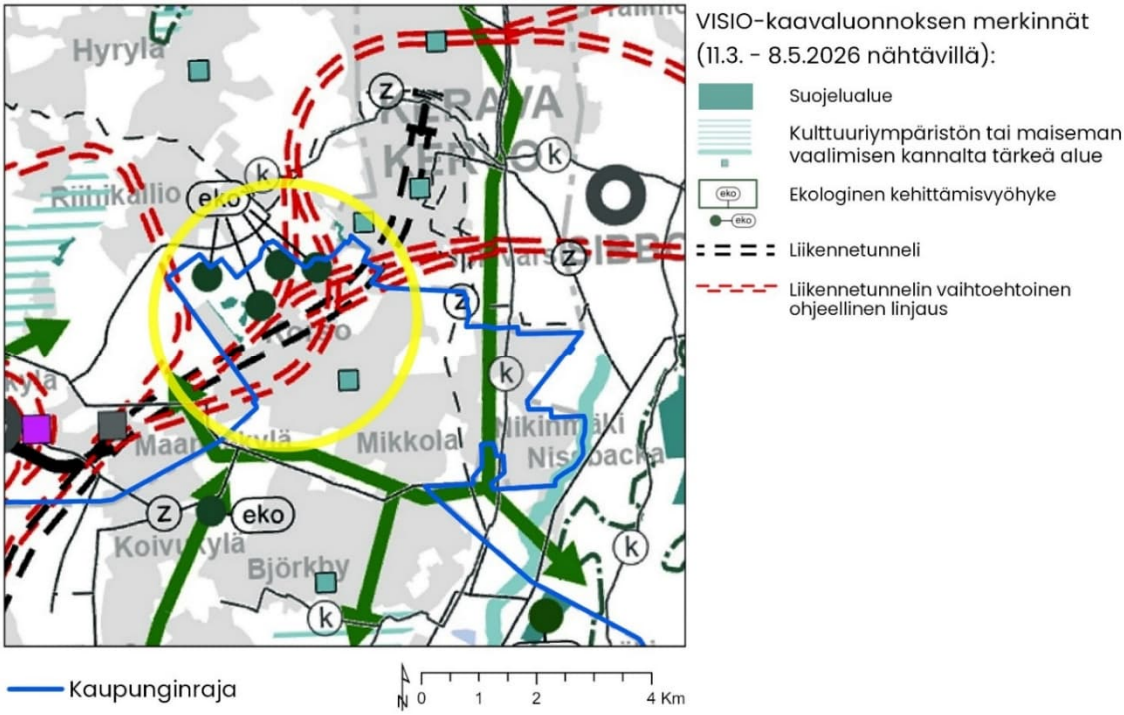
Maakuntakaava

Kaava-alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 kaavakokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Lentoradan linjaus on maakuntakaavassa liikennetunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä. Uudenmaan liitto on katsonut, että Lentoradan linjaus ei ole voimassa olevan maakuntakaavan vastainen. Lisäksi suunnittelualueen kautta kulkee jätevesitunneli-merkintä. Kaava-alueelle sijoittuu kaksi suojelualue -merkintää ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke. Voimassa olevassa maakuntakaavassa Itäradan linjaus erkanee Lentoradasta vaiheyleiskaava-alueen pohjoispuolella.



Kuva 3. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti (keltainen ympyrä) Uusimaa-kaavassa 2050.

Uudenmaan liitto on käynnistänyt keväällä 2024 alueelle uuden lainvoimaista kaavaa täydentävän VISIO-kaavan laatimisen. Yksi kaavan teemoista koskee logistiikkaa ja pitkän matkan henkilöliikennettä.



Kuva 4. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti (keltainen ympyrä) VISIO-kaavassa.

VISIO-kaavaluonnos on nähtävillä 11.3.-8.5.2026. Kaavaluonnoksessa on osoitettu liikennetunneli- ja päärata- merkinnöillä Lentoradan uusi linjaus, joka liittyy päärataan Keravan eteläpuolella.

Itäradan alustavan yleissuunnitelman ratalinjausvaihtoehdot on esitetty kaavaluonnoksessa Liikennetunnelin vaihtoehtoinen linjaus -merkinnällä maanalaisilla osuuksilla. VISIO-kaavan luonnoksessa on esitetty eri vaihtoehdot, ja kuvattu mitkä niistä on valittu jatkosuunnitteluun. VISIO-kaavan ehdotukseen tavoitellaan yhtä linjausta. Vantaan alueella jatkosuunnitteluun valittu yhteys on Lentoradalta erkaneva Nikkilän eteläpuolinen linjaus.

Koska Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavaa ja VISIO-kaavaa valmistellaan rinnakkain, on kaavojen suunnittelussa syytä huomioida niiden hyväksymisjärjestys. Vaiheyleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa Uudenmaan liitto nosti esiin näkemyksensä, että vaiheyleiskaava tulisi hyväksyä vasta vaihemaakuntakaavan jälkeen.

VISIO-kaavaluonnoksessa on lisäksi esitetty kolme vaihtoehtoista toteutusratkaisua Tallinnatunnelin pohjoisosaan sijoittuvalle rahtiradalle ja terminaalialueelle. Yhdessä vaihtoehdossa rahtiradan linjaus sivuaa vaiheyleiskaavan suunnittelualuetta.

MAL 2023 -suunnitelma

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 - suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa.



Kuva 5. Hankeyhtiöiden suunnitteilla olevat suuret ratahankkeet [MAL 2023, s. 60].

Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. [MAL 2023, s. 9] Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen MAL-sopimus 2024–2035 on solmittu 13.12.2024.

Suunnitelmassa todetaan, että hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet Turun tunnin Juna, Lentorata, Suomirata ja Itärata eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaa, mutta

niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tulee arvioida ja suunnittelua seurata. Lisäksi todetaan, että Helsingin seudun näkökulmasta olennaista on varmistaa lähijunaliikenteen toimintaedellytykset.

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteissä mainitaan vielä näiden ratahankkeiden osalta, että valmistaudutaan hankeyhtiöiden suuriin ratahankkeisiin Turun tunnin Junaan, Lentorataan, Suomirataan ja Itärataan. Suunnitelman mukaan kyseisillä ratahankkeilla on toteutuessaan suuri vaikutus Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäytön ratkaisuihin.

MAL 2027 -suunnitelman laatiminen on käynnissä. Suunnitelman on tarkoitus valmistua vuonna 2027.

Naapurikuntien yleiskaavat

Lentoradan linjaus kulkee Helsingistä Vantaan Aviapoliksen kautta aiemmin linjattua ja kaavoissa osoitettua reittiä. Lentoaseman pohjoispuolella linjaus kaartaa Tuusulan Ruotsinkylän ja Maantiekylän kunnanosien kautta kohti Vantaan kuntarajaa. Itäradan länteen kulkeva tunneli liittyy Lentoradan linjaukseen Tuusulan puolella. Tuusulassa ratahankkeiden linjaus on osoitettu Tuusulan yleiskaavassa 2040 Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä vastaavassa sijainnissa kuin voimassa olevassa maakuntakaavassa.

Keravalla on voimassa Keravan yleiskaava 2035 (hyväksytty 7.11.2016, sai lainvoiman Keravan koko alueella 9.1.2019). Kaavassa on varauduttu valtakunnallisesti merkittäviin liikennehankkeisiin. Helsinki-Pietari-rata vastaa nykyistä Itärataa, joka on huomioitu kaavassa liikennetunneli-merkinnöillä, jotka sijoittuvat kaavassa kaupungin pohjoispuolelle. Keravan kaupunginvaltuusto on käynnistänyt raidehankkeita koskevan vaiheyleiskaavan (Raidehankkeiden vaiheyleiskaava, VYK8) laadinnan 17.3.2026. Kaava laaditaan vaiheyleiskaavana, joka koskee ratalinjauksia, ei muuta maankäyttöä kaava-alueella. Raidehankkeiden vaiheyleiskaavan tavoitteena on osoittaa yleiskaavassa: 1) Lentoradan linjaus, 2) Itäradan linjaus. Kaava on aloitusvaiheessa ja sen osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 26.3.-24.4.2026. Vaiheyleiskaavan tavoitteena on valmistua vuonna 2027. Lisäksi Keravalla on käynnissä koko kaupungin alueelle laadittava Keravan yleiskaava 2050 (YK9).

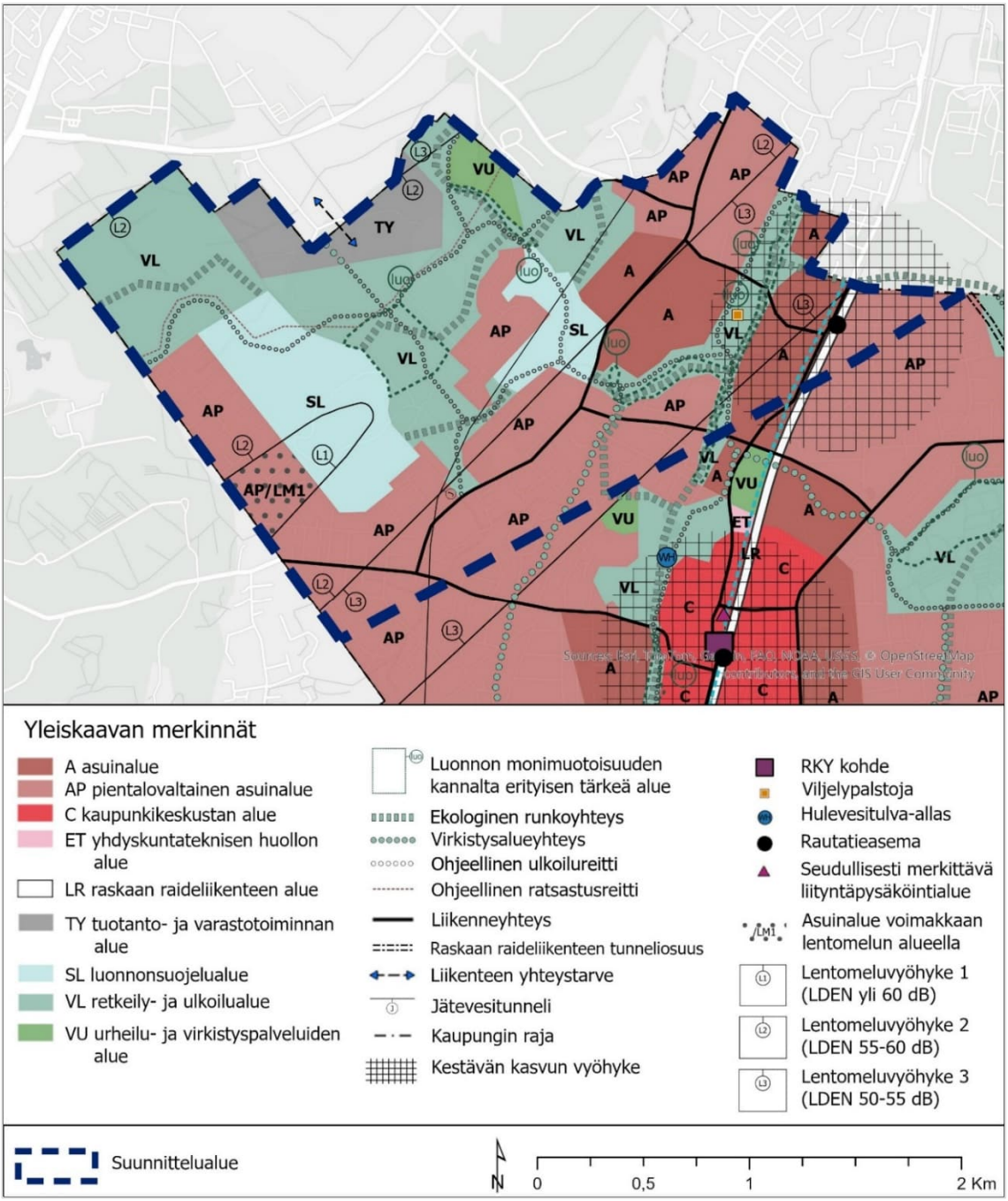
Sipoossa on Itäradan linjauksella voimassa Talman osayleiskaava, Sipoon yleiskaava 2025 sekä Linnanpellon osayleiskaava. Voimassa olevissa kaavoissa Itärataan (aikaisempiin linjauksiin) on varauduttu yhteystarvemerkinnöillä. Sipoossa on vireillä koko kunnan kattava Sipoon yleiskaava 2050 (G28), joka on tullut vireille 15.12.2022. Yleiskaavan luonnosta laaditaan, ja tavoitteena on saada se nähtäville vuonna 2026. Itäradan linjaukset tullaan osoittamaan yleiskaavassa.

Vantaan yleiskaava 2020

Alueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2020. Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Yleiskaava sai lainvoiman 11.1.2023. Yleiskaava koostuu pääkartasta sekä kahdesta oikeusvaikutteisesta yleiskartasta.

Kaava-alueella on osoitettu yleiskaavassa pientalovaltaisia asuinalueita (AP), asuinalueita (A), lähivirkistysalueita (VL), luonnonsuojelualueita (SL), urheilu- ja virkistystoiminnan alue (VU) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY).

Lisäksi on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo), katuja, reittejä ja ekologinen runkoyhteys. Pääosa kaava-alueesta sijoittuu lentomelualueille (L1, L2, L3). Yleiskaavassa on osoitettu päärata ja sille asemavaraus Vallinojalla. Asemavarausta ympäröi kestävän kasvun vyöhyke. Osa yleiskaavan varauksista on vielä toteutumattomia.

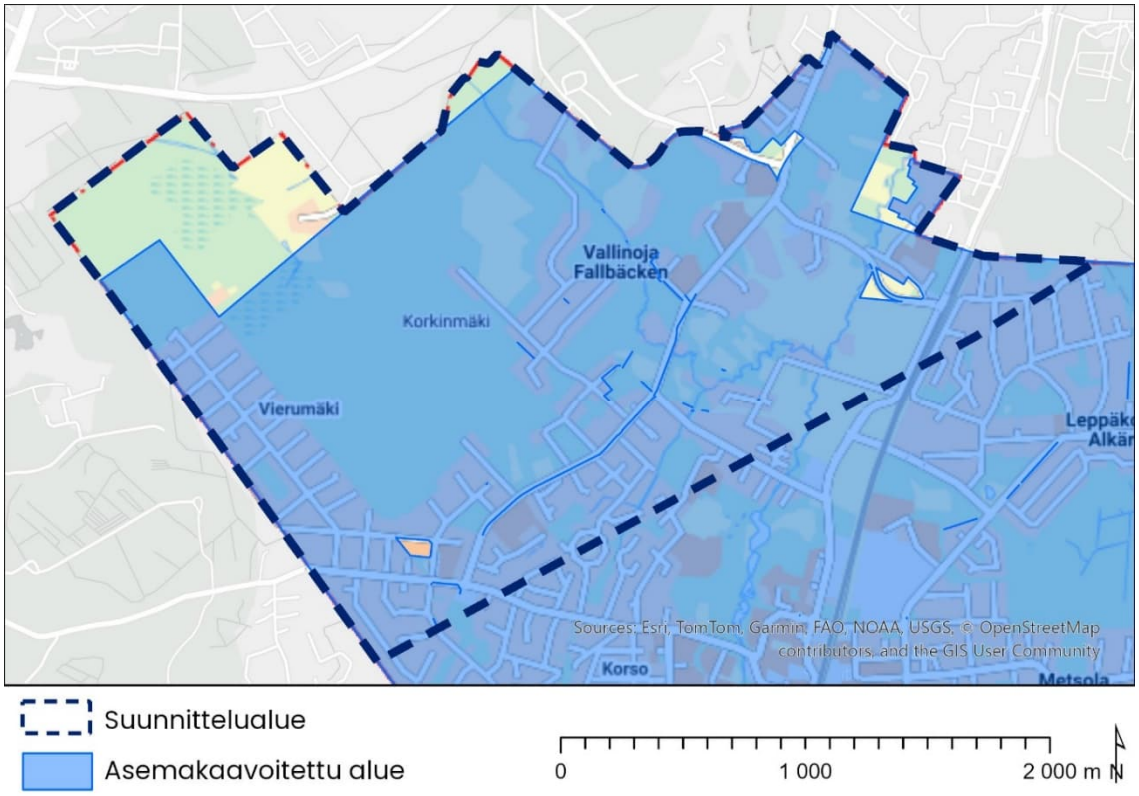


Kuva 6. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta sekä kaavamerkinnät alueella.

Vaiheyleiskaavalla ei muuteta voimassa olevan yleiskaavan varauksia. Raidehankkeet tulee toteuttaa siten, että ne eivät haittaa yleiskaavan varausten toteutumista.

Asemakaavat

Suunnittelualue on pääosin asemakaavoitettu, lukuun ottamatta alueen luoteisreunaa sekä joitakin pienempiä alueita muutoin asemakaavoitetun alueen lomassa. Asemakaavoittamattomat alueet ovat pääosin metsää ja peltoa. Kaava-alueen pohjoisosassa kulkeva Fallbackantie sijoittuu asemakaavoittamattomalle alueelle.

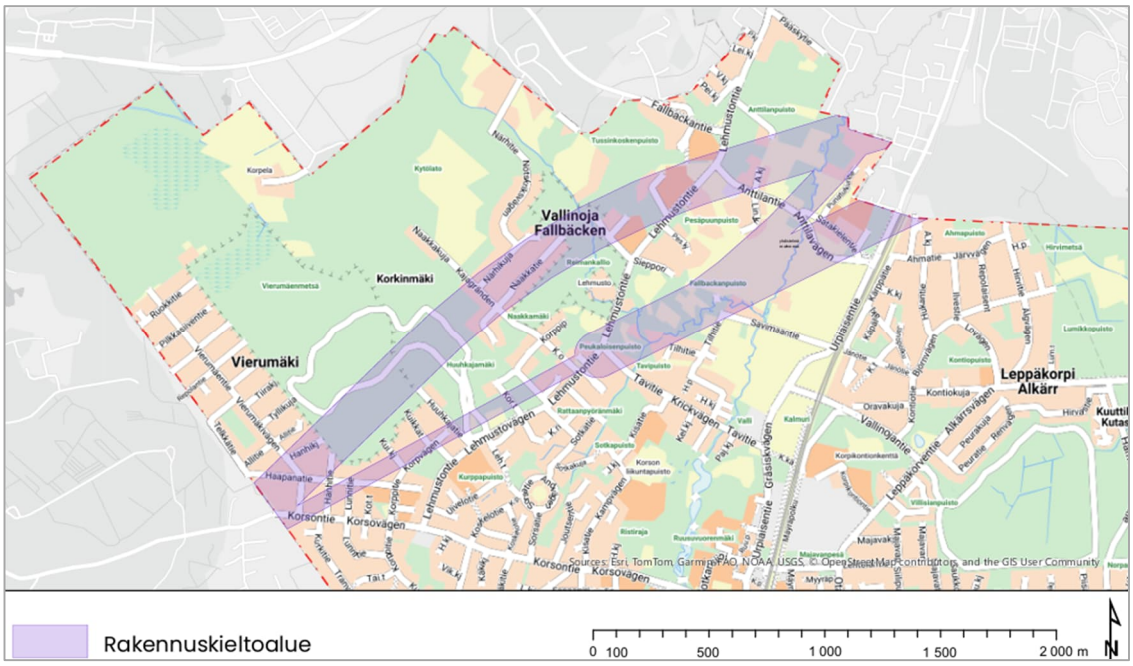


Kuva 7. Asemakaavoitettu alue suunnittelualueella.

Vaiheyleiskaavan kanssa samanaikaisesti laaditaan ratahankkeiden edellyttämiä asemakaavoja. Aviapoliksen suuralueella on vireillä Lentorata 1 -asemakaava (002641 ja 002641ma), jota laaditaan voimassa olevan yleiskaavan perusteella. Korson suuralueella, jossa Lentoradan linjaus on muuttunut, käynnistyy keväällä 2026 vaiheyleiskaavan rinnalla laadittava Lentorata osa 2 -asemakaava, jossa tarkennetaan vaiheyleiskaavan ratkaisuja ja osoitetaan myös Lentorata-hankkeen edellyttämät maanpäälliset rakenteet ja maanalaiset ajoyhteydet. Myöhemmin Itäradan suunnittelun edetessä tullaan Korson suuralueella laatimaan myös Itäradan mahdollistavat asemakaavat.

2.3 RAKENNUSKIELLOT

Ratalinjaukset kulkevat pientalovaltaisten alueiden kautta, ja alueella on jo energiakaivoja (maalämpökaivoja). Ratahankkeiden rakentamisen yhteydessä liian lähellä ratalinjausta sijaitsevat energiakaivot joudutaan poistamaan käytöstä. On mahdollista, että osa kaivoista voidaan korvata uudella, eri kohtaan sijoitettavalla ja/tai viistoon porattavalla kaivolla. Kaavatyön yhteydessä halutaan varmistaa, että ratahankkeiden suojavyöhykkeille ei rakenneta lisää energiakaivoja, jotka mahdollisesti myöhemmin jouduttaisiin poistamaan. Tämän vuoksi osalle kaava-aluetta on määrätty vaiheyleiskaavan laatimista varten alueidenkäyttölain 38 §:n nojalla rakennuskielto (90005Y). Rakennuskielto on rajattu siten, että kielto koskee ainoastaan rakentamislain 42 §:ssä tarkoitettujen energiakaivojen (maalämpökaivojen) toteuttamista rakennuskieltoalueella. Kaupunginhallitus on määrännyt rakennuskiellon ja se on voimassa 23.3.2026- 22.3.2031.



Kuva 8. Rakennuskieltoalueen rajaus.

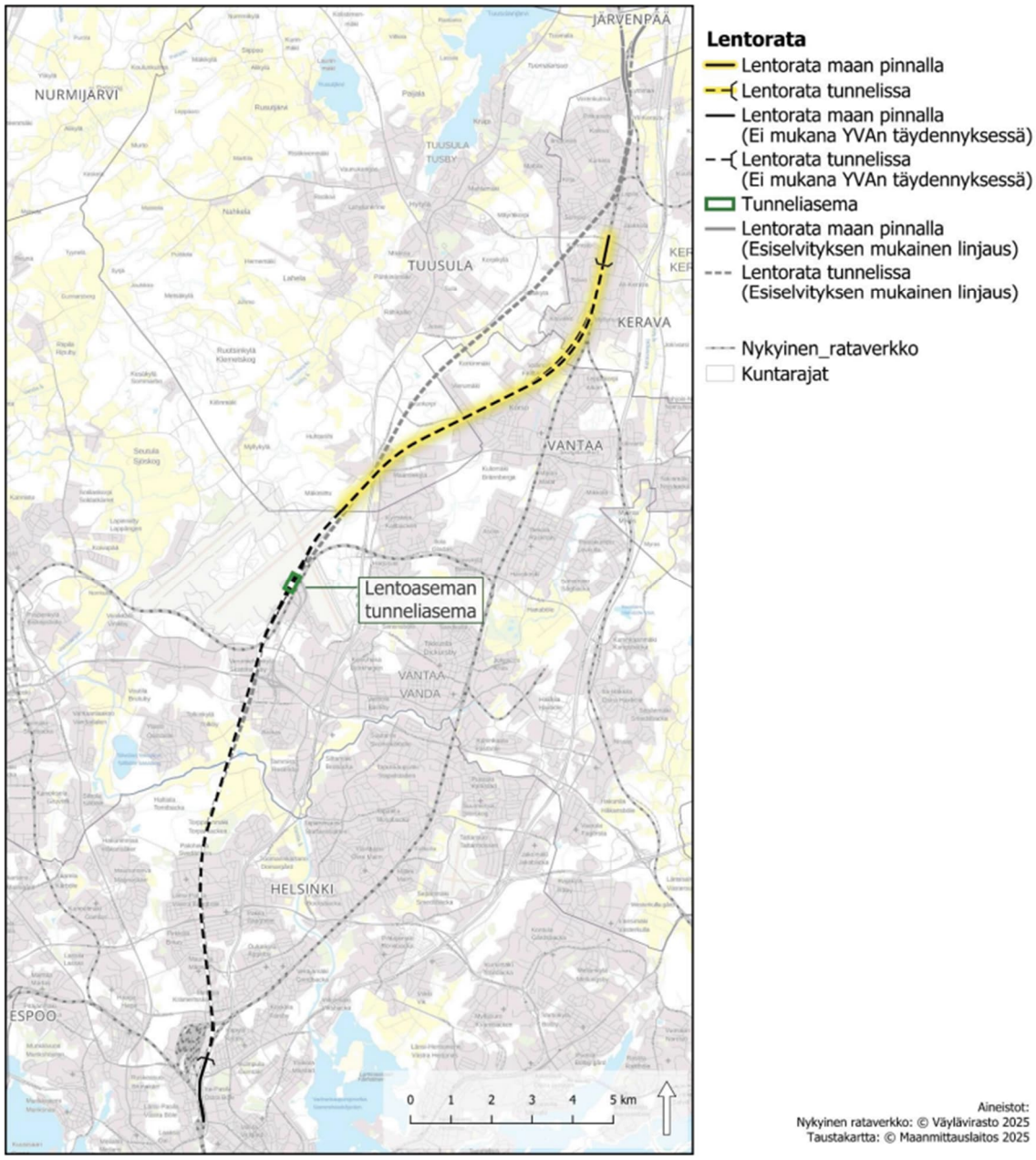
Rakennuskieltoa ei ole tarpeen osoittaa koko kaava-alueelle, vaan ainoastaan raidehankkeiden rakenteiden sekä niille tarvittavien suojaetäisyyksien alueelle. Lentoradan suojaetäisyys on 20 metriä tunnelin seinälinjasta. Itäradan suojavyöhyke on 100 metriä tunnelin suunnitellusta keskilinjasta. Rakennuskielto ei koske muuta rakentamista, eivätkä raidehankkeiden maanalaiset rakenteet estä maanpäällistä rakentamista.

Alueidenkäyttölain 38 §:n mukaan kunta voi määrätä rakennuskiellon alueelle, jolle yleiskaavan laatiminen tai muuttaminen on vireillä. Rakennuskielto yleiskaavaa laadittaessa on voimassa enintään viisi vuotta. Kaavoituksen keskeneräisyyden vuoksi kunta voi pidentää aikaa enintään viidellä vuodella ja erityisestä syystä sen jälkeen vielä enintään viidellä vuodella. Rakennuskiellosta voi hakea poikkeamista. Rakennuskielto on voimassa kaavan voimaan tuloon asti.

3. RAIDEHANKKEET

3.1 LENTORATA

Lentorata on uusi, suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Ratalinjaus alkaa Pasilan aseman pohjoispuolelta, Pasilan ja Ilmalan ratapihalta, ja päättyy Keravan aseman eteläpuolelle. Kokonaisuudessaan noin 25 kilometriä pitkästä Lentoradasta noin kilometri on kaksiraiteista avorataa ja 24 kilometriä on kahdessa erillisessä ratatunnelissa. Radalla on tunneliasema Helsinki-Vantaan lentoasemalla. [Lentoradan YVA täydennys, s. 1] Kaava-alueella Lentorata on tunnelissa.



Kuva 9. Lentoradan vanha ja uusi linjaus [Lentoradan YVA täydennys, s. 11].

Lentoradan tavoitteena on mahdollistaa suora kaukojunayhteys ja lyhyempi matka-aika Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Lentorata mahdollistaa myös nykyistä nopeamman lähijunayhteyden lentoasemalle. Lisäksi Lentorata tuo lisäkapasiteettia pääradalle muodostamalla uuden raideparin ruuhkaiselle Pasila–Kerava-välille. Lentorata kuuluu laajennettuun Euroopan laajuiseen liikenteen ydinverkkoon TEN-T (Trans European Transport Network). [YVA-täydennys, s. 10]

Lentoradan suunnittelusta vastaa Lentorata Oy, jonka tehtävänä on suunnitella uusi ratayhteys rakentamisvalmiuteen saakka. Hankeyhtiössä on mukana valtio 70 prosentin osuudella ja kolme kaupunkia (Helsinki, Vantaa ja Lahti) yhteensä 30 prosentin osuudella. Hankkeessa mukana olevien kaupunkien osuudet ovat: Helsinki 18,17, Vantaa 9,08 sekä Lahti 2,75 prosenttia. Hanke on saanut myös EU-rahoitusta.

Lentoradan tämänhetkinen kustannusarvio on 2,91 miljardia euroa, perustuen uuteen yleissuunnitelmavaiheen linjaukseen. Arvio tarkentuu suunnittelun edetessä.

Aikaisemmat suunnitteluvaiheet

Kaukoliikenneratayhteyttä lentoasemalle on selvitetty jo vuonna 2010 valmistuneessa Liikennevaraston selvityksessä *Lentoaseman kaukoliikenneradan ratayhteysselvitys*. Tämän jälkeen

Lentoradan linjauksia tarkasteltiin vielä KUUMA-kuntien tilaamassa selvityksessä *Lentoradan lisätarkastelut KUUMA-kuntien alueella* (Sito Oy, 2011).

Vuonna 2018 on valmistunut *Lentoradan liikenteellinen selvitys ja kustannusarvio* (Liikennevirasto, 2018), jossa muun muassa määriteltiin uuden ratalinjan linjaus. Samana vuonna valmistui myös *Lentoradan vaikutusten arviointi* (Uudenmaan liitto), joka sisälsi Uudenmaan maakuntakaavan ratkaisujen arvioinnin edellyttämät vaikutustarkastelut ja Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto) hankearviointiohjeen mukaisen hankearvioinnin. Tähän liittyen on vuonna 2018 valmistunut lisäksi Uudenmaan liiton ja Liikenneviraston teettämä *Lentoradan laaja-alaiset ja välilliset vaikutukset* -selvitys. [Lentoradan esiselvitys, s. 8]

Vantaan yleiskaava 2020 laadittiin vuosien 2017–2021 aikana ja kaava tuli voimaan 11.1.2023. Yleiskaavassa Lentorataan sekä Tallinna-tunneliin on varauduttu omalla Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä. Merkintä osoittaa ratojen ohjeellisen linjauksen Helsingin kautta sekä niiden yhteystarpeet lentoasemalta pohjoiseen. [YK2020 selostus, s. 95] Yleiskaava 2020:ssa ei ole osoitettu Lentoradan linjausta Korson alueella.

Vuosina 2022–2023 Lentoradasta laadittiin esiselvitys (Suomi-rata Oy 2023a) sekä ympäristövaikutusten arviointi (YVA) (Suomi-rata Oy 2023b). YVA-selostuksessa tarkasteltiin kahta hankevaihtoehtoa:

- Vaihtoehto L: Lentorata
- Vaihtoehto P: Pääradan parantaminen yhdellä lisäraiteella (5. raide).

Lisäksi YVA-selostuksessa tarkasteltiin vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa pääradalle on toteutettu Pasila–Riihimäki-rataosan liikenteellisen välityskyvyn parantamisen 1. ja 2. vaiheiden mukaiset toimenpiteet.

YVA-selostuksesta on annettu yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024. Lentoradan yleissuunnitelman aloittamisesta ja maastotutkimuksista kuulutettiin Liikenne- ja viestintäviraston toimesta heidän verkkosivuillaan 13.3.2024.

Osana yleissuunnitelman laatimista tutkittiin vaihtoehtoisia ratkaisuja YVA-selostuksessa tarkastellulle päärataan liittymiselle Keravalla. Esiselvityksen mukainen liittyminen päärataan sijoittui Keravan pohjoispuolelle Kytömaalle, mutta olemassa olevan raideinfrastruktuurin sekä maankäytön todettiin asettavan merkittäviä teknisiä ja liikenteellisiä haasteita sen toteuttamiselle. Vaihtoehtoja Kytömaan liitynnälle tutkittiin Kytömaan alueella, Keravan aseman ja Kytömaan välillä sekä Keravan aseman eteläpuolella. Laaja-alaisen tarkastelun perusteella niistä parhaaksi todettiin vaihtoehto, jossa Lentoradan linjaus liittyy päärataan jo Savion aseman pohjoispuolella. [YVA-täydennys, s. 13]

Yhteysviranomainen edellytti 4.6.2025 antamassaan lausunnossa, että ympäristövaikutusten arviointiselostusta piti täydentää uuden linjauksen osalta, koska aikaisemmin annettu perusteltu päätelmä ei ollut ajantasainen suhteessa hankkeen esitettyyn muutokseen. [YVA-täydennys, s. 5] Täydennetty ympäristövaikutusten arviointiselostus oli nähtävillä 8.12.2025-21.1.2026.

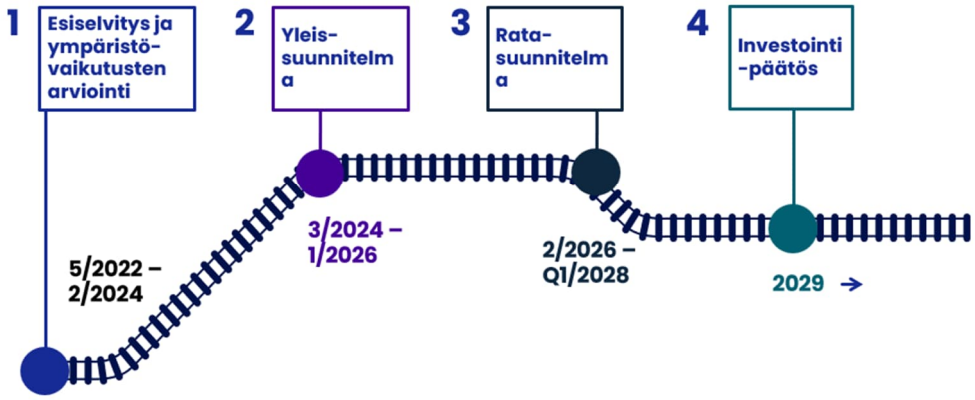
Yhteysviranomainen (Lupa- ja valvontavirasto) antoi ajantasaistetun perustellun päätelmän täydennetystä YVA-selostuksesta 20.3.2026. Päätelmässä todetaan, että Lentoratahankkeen täydennetty ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-lain (252/2017) 19 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n sisältövaatimukset ja se on käsitelty YVA-lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Lentoradan yleissuunnitelma valmistui tammikuussa 2026. Ennen suunnitelman hyväksymistä se asetetaan nähtäville keväällä 2026. [https://lentorata.fi/yleissuunnitelma/] Ratalain 10 §:n 4 momentin mukaan yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Suunnittelutilanne ja aikataulu

Lentoradan suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen ratasuunnitelman laatimisella. Ratasuunnitelman on määrä olla valmis vuoden 2028 alussa. [https://lentorata.fi/yleissuunnitelma/]

Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja sen ajantasaisuus.



Kuva 10. Kuva Lentoradan suunnittelun aikataulusta.

Lentoradan rakentaminen kestää arviolta 5–7 vuotta. Mikäli investointipäätös tehdään heti ratasuunnitelman valmistuttua, liikenne radalla voisi alkaa aikaisintaan 2030-luvun puolivälin jälkeen. Hankkeen rakentamisesta ei ole vielä päätöstä.

3.2 ITÄRATA

Itärata on Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Ratayhteyden pituus on vaihtoehdosta riippuen enimmillään 118 kilometriä. [Itäradan YVA, s. 13]



Kuva 11. Kartassa on esitetty yhteysvälille Helsinki–Porvoo–Kouvola suunniteltava Itärata sekä radan vaikutuspiirissä olevia kaupunkeja Savon ja Karjalan ratojen varrella [Itäradan YVA, s. 13].

Itärata-hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen: Savon rataa pitkin Kuopioon ja edelleen Kainuuseen sekä Karjalan rataa pitkin Joensuuhun. Tavoitteena on noin kolmen tunnin junayhteys Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin. Hankkeen tavoitteena on myös yhdistää Porvoon kaupunki nopean raideliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Itärata mahdollistaa lähes puolet nykyistä nopeamman joukkoliikenneyhteyden Porvoosta Helsingin keskustaan. [Itäradan YVA, s. 15]

Itärata on hyväksytty heinäkuussa 2024 laajennettuun Euroopan laajuiseen liikenteen ydinverkkoon (TEN-T eli Trans European Transport Network), joka edistää ihmisten ja tavaroiden kestävää liikkumista jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti. [Itäradan YVA, s. 13]

Itäradan suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka tehtävänä on Lentorata– Porvoo–Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia. [Itäradan YVA, s. 13] Vantaan kaupunki ei ole Itärata Oy:n omistajakunta.

Alustavan yleissuunnitelman perusteella Itäradan rakentamiskustannus on noin 2,6–3,2 miljardia euroa hankevaihtoehdosta riippuen. [Itäradan hankearviointi, s. 17]

Aikaisemmat suunnitelmavaiheet

Helsingistä itään suuntautuvalla ratavarauksella on pitkä historia ja niin sanotulla Heli-radalla on ollut varaus Vaaralan ja Ojangon alueilla jo Vantaan vuoden 1983 yleiskaavassa. Ratavaraus poistui Vantaan yleiskaavasta vasta nykyisen, Vantaan yleiskaava 2020, laadinnan yhteydessä.

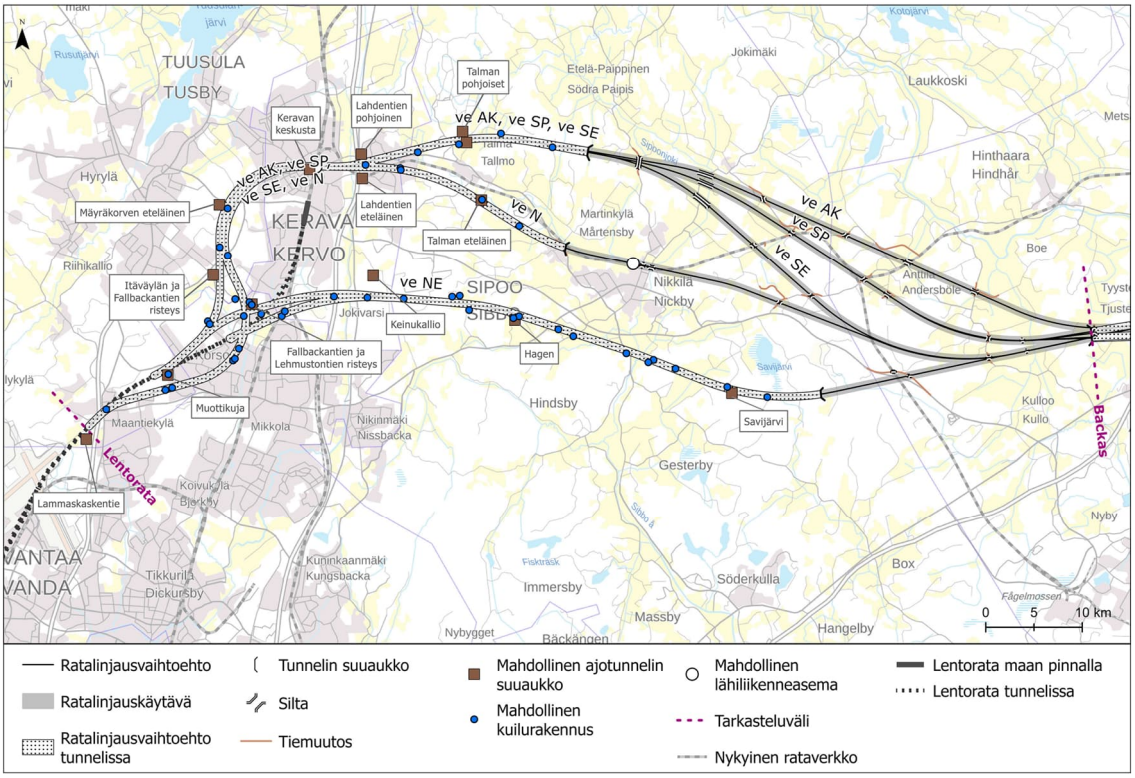
Itäradan uutta linjausta on selvitetty vuonna 2008 Helsinki-Pietari-rautatieyhteyden kehittäminen -esiselvityksessä. Tämän jälkeen linjauksia on selvitetty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa varten Liikenneviraston vuonna 2012 valmistuneessa selvityksessä *Nopea ratayhteys Helsingistä itään, Selvitys maakuntakaavaehdotusta varten*. *Itä-Suomeen suuntautuvien ratalinjauksien tarkasteluja* -selvityksessä (Väylävirasto, 2019) tarkasteltiin idän suunnan ratalinjauksia Helsinki–Porvoo–Kouvola, Helsinki–Porvoo–Kotka–Luumäki sekä Lahti–Heinola–Mikkeli.

Vuonna 2023 on valmistunut *Itäradan liikenneselvitys* sekä *Porvoon lähijunaselvitys*. Itäradan liikenneselvityksen tavoitteena oli tuottaa tietoa Itäradan matkustajamääristä ja liikenteellisistä vaikutuksista suunnittelun tueksi. Selvitys vahvisti, että Itärata lyhentäisi matka-aikaa itäisen Suomen ja pääkaupunkiseudun välillä sekä mahdollistaisi lähijunaliikenteellä huomattavasti nykyistä nopeamman joukkoliikenneyhteyden Helsingin ja Porvoon välille.

Vuoden 2024 alussa valmistuivat hankeyhtiön laatimat *Itäradan pääsuuntaselvitys* sekä *Itäradan kiinteistötaloudellinen selvitys.* Saman vuoden helmikuussa alkoi hankkeen ympäristövaikutusten arviointi (YVA) sekä alustavan yleissuunnitelman laatiminen. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma julkaistiin lokakuussa 2024.

Vuosina 2024–2025 valmistui Itärataan liittyen useita selvityksiä, kuten tavaraliikenneselvitys 5/2024, suurnopeusjunakalustoselvitys 8/2024, lähijunaliikenneselvitys 9/2024, raideleveysselvitys 10/2024, luontoselvitykset, ekologisten kompensaatioalueiden kartoitus sekä tärinä- ja runkomelukartoitus 1/2025 ja arkeologiset selvitykset 2/2025. Maaliskuussa 2025 valmistui myös selvitys *Rail Baltica Itäradan tavaraliikenteessä*. Osaa näistä on täydennetty suunnittelun edetessä.

Itäradan alustava yleissuunnitelma valmistui YVA-selostusta varten syyskuussa 2025. Ympäristövaikutusten arviointiselostus oli nähtävillä 13.1.-13.3.2026, ja arvioinnin tuloksia esiteltiin yleisötilaisuuksissa tammi-maaliskuussa 2026. YVA-selostuksessa Lentoradan ja Porvoossa sijaitsevan Backaksen välillä tarkasteltiin viittä linjausvaihtoehtoa. Vantaan alueella radalla oli kaksi vaihtoehtoista linjausta ja molemmat niistä kulkivat tunnelissa. Hankeyhtiö valitsi jatkosuunnitteluun Nikkilän eteläpuolisen vaihtoehdon (ve NE).

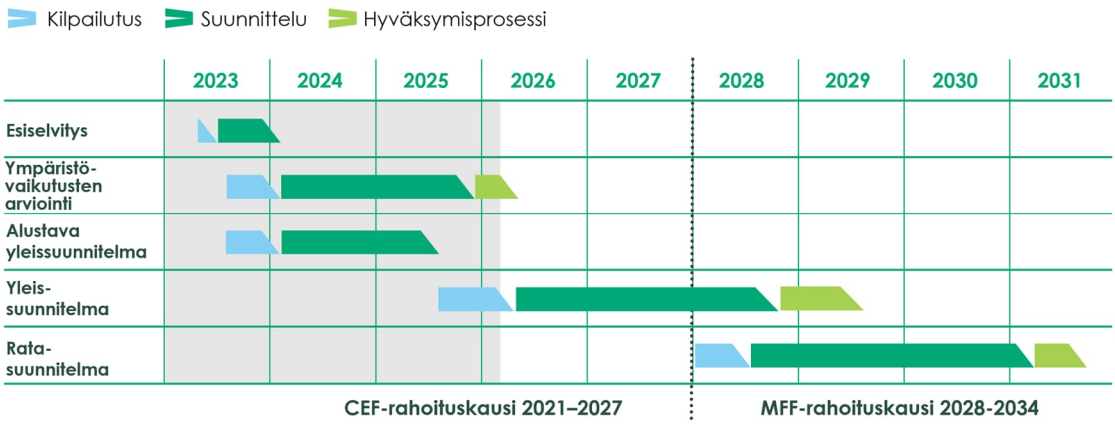


Kuva 12. Itäradan YVA-selostuksessa olevat vaihtoehdot välillä Lentorata–Backas [Itäradan YVA, s. 27].

Itäradan hankearviointi valmistui maaliskuussa 2026. Työssä on käytetty lähtökohtana Väyläviraston ratahankkeiden arviointiohjetta (Väylävirasto 2022). Ohjeistuksesta on kuitenkin poikettu siltä osin, että vertailuasetelmassa on oletettu Lentorata toteutuneeksi, koska Lentoradan olemassaolo on edellytys Itäradan toteutumiselle sen suunnitellun linjauksen mukaisena. [Itäradan hankearviointi, s. 6]

Suunnittelutilanne ja aikataulu

Itäradan suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman laatimisella. Kevään 2026 aikana tehdään yleissuunnitelmaan liittyviä maastotutkimuksia ja mittauksia, ja yleissuunnitelman kehitysvaihe käynnistyy elokuussa 2026. Tämän hetken aikataulun mukaan yleissuunnitelma valmistuu loppuvuodesta 2028.



Kuva 13. Itäradan suunnittelun aikataulu 3/2026.

Ratasuunnitelman laatiminen on tarkoitus käynnistää vuoden 2028 aikana ja sen suunnittelu jatkuu vuoteen 2031 asti. Rakentamisvaihe, joka sisältää myös rakentamissuunnittelun, kestää arviolta yhdeksän vuotta. Tällöin rata voisi olla liikennöitävissä vuoteen 2040 mennessä. Hankkeen rakentamisesta tai rakentamisen rahoituksesta ei ole vielä päätöstä.

4. KAAVAN KUVAUS

Yleiskaava

Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma, jonka tarkoituksena on alueidenkäyttölain (132/1999) kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Yleiskaava ohjaa asemakaavojen laatimista. Yleiskaavassa voidaan osoittaa ja sovittaa yhteen esimerkiksi asuin- ja työpaikka-alueiden, virkistysalueiden sekä liikenneväylien sijainnit. Yleiskaava voidaan laatia myös vaiheittain (vaiheyleiskaava) tai osa-alueittain (osayleiskaava). Yleiskaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto.

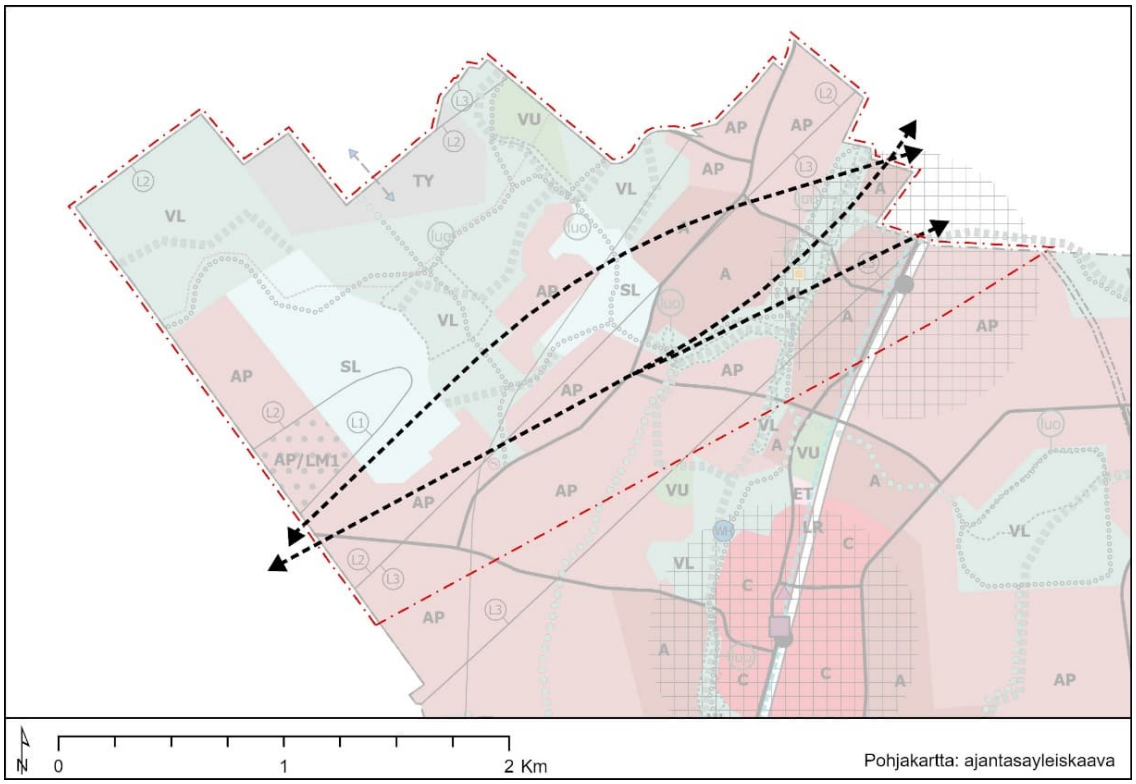
Vantaalla on voimassa yleiskaava 2020 (KV 25.1.2021, lainvoimainen 11.1.2023). Yleiskaava on oikeusvaikutteinen ja koostuu kolmesta kartasta. Yleiskaava 2020 on voimassa koko kaupungissa pois lukien Kehä III:n itäpuolinen ja Porvoonväylän eteläpuolinen alue Länsisalmen kaupunginosassa sekä kaksi pienempää aluetta Hakkilan ja Kiilan kaupunginosissa, joissa on voimassa yleiskaava 2007.

Vaiheyleiskaavan suhde muihin kaavoihin

Vaiheyleiskaavassa voidaan osoittaa nykyisen yleiskaavan lisäksi merkintöjä siten, että ne tulevat voimaan kokonaisyleiskaavan lisäksi. Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavassa osoitetaan Lentoradan ja Itäradan tunnelien linjaukset. Vaiheyleiskaavalla ei muuteta voimassa olevaa yleiskaavaa, joka jää alueella voimaan. Yleiskaavat ohjaavat asemakaavojen laatimista, ja raidehankkeiden tarkempi sijainti sekä tunnelien lisäksi tarvittavat maanpäälliset ja maanalaiset rakenteet ja ajoyhteydet tullaan myöhemmin osoittamaan asemakaavoissa.

Kaavaratkaisun kuvaus

Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavassa osoitetaan raidehankkeiden linjaukset *Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus* -merkinnällä. Kaavamääräyksen mukaan *radat on rakennettava niin, ettei liikennöinti niillä häiritse olemassa olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä. Ratalinjausten suojavyöhykkeille ei saa rakentaa energiakaivoja (maalämpökaivoja) tai porakaivoja.*



Kuva 14. Kaavaluonnoskartta.

Raidehankkeiden rakentaminen tai niiden suunnittelu ei saa aiheuttaa haittaa voimassa olevan yleiskaavan toteuttamiselle. Yleiskaavassa 2020 on osoitettu pääradalle asemavaraus

Vallinojalle sekä radan varteen asemavaraukseen tukeutuva asuinaluevaraus (A). Ratahankkeet tulee toteuttaa tulevat asuinaluevaraukset huomioiden, ja varautua esimerkiksi runkomelun torjunnan osalta tulevaan asuinrakentamiseen.

Energiakaivojen tai porakaivojen rakentamisen estäviä suojavyöhykkeitä ei yleiskaavassa määritellä kartalle tai metrimääräisesti. Vaiheyleiskaavan laatimiseksi määrätyssä rakennuskiellossa 90005Y suojaetäisyys on Lentoradan osalta 20 m tunnelin ulkoseinästä ja Itäradalla 100 m ratalinjauksen keskiviivan molemmin puolin. Itäradan suunnittelun edetessä tunneleiden tarkka sijainti sekä niiden edellyttämät suojaetäisuudet tulevat täsmentymään, jolloin suojavyöhyke tulee kapenemaan. Suojavyöhykkeiden laajuus ja niille asetetut rajoitteet tarkentuvat suunnittelun edetessä. Asemakaavoissa voidaan osoittaa yksityiskohtaisemmalla tasolla suojavyöhykkeet.

5. KAAVAN KESKEISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Ratahankkeita koskevien ympäristövaikutusten arviointimenettelyiden yhteydessä on selvitetty laajasti hankkeiden rakentamisen ja käytön aikaisia ympäristövaikutuksia. Lisäksi hankkeiden vaikutuksia on arvioitu osana hankkeiden suunnittelua.

Yleiskaavan vaikutusten arviointeja tullaan täydentämään yleiskaavaehdotukseen.

5.1 LIIKENTEELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Ratahankkeiden liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu Lentoradan ja Itäradan hankearvioinneissa, ympäristövaikutusten arvioinneissa sekä useissa hankeyhtiöiden laatimissa selvityksissä. Vantaan osalta keskeiset vaikutukset liittyvät kauko- ja lähijunien jakautumiseen pääradan ja Lentoradan välillä sekä pääradan liikenteen kehittämiseen. Junien liikennöintimallilla on merkittävä vaikutus Vantaan liikennejärjestelmään ja sitä kautta eri kaupunginosien saavutettavuuteen sekä houkuttelevuuteen.

Lentoradan hankearviointi

Lentoradan hankearvioinnin vertailuvaihtoehdossa kaukoliikenne liikennöi nykyisen tapaan päärataa pitkin ja hankevaihtoehdossa kaikki kaukojunat on siirretty liikennöimään Lentorataa pitkin. Molemmissa vaihtoehdoissa lähijunaliikenne on mallinnettu nykyiseen tapaan Tikkurilan kautta. Vuorotarjonta kauko- ja lähijunilla on sama molemmissa vaihtoehdoissa. Käyttäjiin kohdistuvista vaikutuksista ainoaksi suoraksi vaikutukseksi on arvioitu pääradan ja Lahden oikoradan kaukojunien pysähdysten siirtyminen Tikkurilasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Hankearvioinnissa todetaan, että Lentorata lyhentää matka-aikoja Helsinki-Vantaan lentoasemalle kaikilta kaukojunaliikenteen asemilta paitsi Tikkurilasta. Suurimmillaan koettu matka-aika lyhenee 24 minuuttia (koetussa matka-ajassa on huomioitu odotusajan ja vaihtojen määrä käyttäen liikenne-ennustemallin painotuksia). Arvioinnin mukaan Lentorata pidentää matka-aikoja Tikkurilaan pääradan ja Lahden suunnasta nykyisiltä kaukojunaliikenteen asemilta, kun suora kaukojunayhteys siirtyy Tikkurilasta lentoasemalle. Koetut matka-ajat Tikkurilaan pitenevät Hämeenlinnan pohjoispuolelta sekä Lahden itäpuolelta keskimäärin 15 minuuttia. Arvioinnissa todetaan myös, että yhteys pääradan ja Lahden oikoradan lähijuna-asemilta pääradan ja Lahden oikoradan kaukojuniin huononee, kun Tikkurilan vaihtoyhteys lähijunista kaukojuniin poistuu.

Tällä on suoria vaikutuksia suunnittelualueen liikenteeseen ja saavutettavuuteen. Hankearvioinnissakin todetaan, että seudullisten joukkoliikennematkojen koettu matka-aika kasvaa Lahteen, Riihimäelle ja Hämeenlinnaan muun muassa Tikkurilasta, Malmilta ja Koivukylästä. Korson osalta vaikutuksen voi arvioida olevan samaa luokkaa Koivukylän kanssa.

Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostus ja sen täydennys

Lentoradan ympäristövaikutusten arviointiselostuksen mukaan arvioitavien vaihtoehtojen (VE L ja VE P) liikenteelliset vaikutukset syntyvät kahdesta erityyppisestä mahdollisesta junaliikenteen muutoksesta:

1. Lentoradan (VE L) myötä kaukojunat alkavat kulkea Lentoaseman kautta, jolloin pääradan ja Lahden oikoradan suunnalta avautuu vaihdoton yhteys Lentoasemalle. Myös junayhteys Helsingistä ja Pasilasta Lentoasemalle nopeutuu, mikäli kaukojunat ovat käytössä näillä matkoilla tai Lentoradalle sijoitetaan myös lähijunia. Tässä vaihtoehdossa kaukojunat lakkaavat pysähtymästä Tikkurilassa. Pääradan ja Lahden oikoradan suunnista junamatkustajien matka-aika Lentoasemalle lyhenee ja vaihtamistarve Keharadan juniin poistuu. Tikkurilan osalta muutos on päinvastainen.
2. Kun kaukoliikenneraiteilta Pasilan ja Keravan välillä siirtyy kaukojunia Lentoradalle (VE L), vapautuu nykyisille kaukoliikenneraiteille lisää kapasiteettia, mikä osaltaan mahdollistaa junamäärän kasvattamisen, mikäli lisätarjonnalle on riittävästi kysyntää ja taloudelliset edellytykset. Pääradan lisäraide (VE P) synnyttää samankaltaisen muutoksen. Vuorovälin mahdollinen tihentäminen johtaa parempaan palvelutasoon ja mahdollisuuteen ryhmitellä nopeita, harvakseltaan pysähtyviä lähijunia ja hitaampia, tiheästi pysähtyviä lähijunia uudella tavalla. Toisaalta junaliikenteen lisääminen kasvattaa liikennöinnin kustannuksia. Junaliikenteen kapasiteetin lisäämisen vaikutukset korostuvat erityisesti ruuhka-aikojen liikenteessä. Kaupunkirataliikenteen (I-, P- ja K-junat) määriin vaihtoehdot eivät merkittävästi vaikuta.

Arviointiselostuksessa todetaan yleisesti, että junaliikenteen palvelutason muutokset (matka-ajat, vuorotiheys, vaihtamistarve) vaikuttavat junaliikenteen houkuttelevuuteen muihin kulkutapoihin nähden. Junaliikenteen palvelutason parantuessa juniin siirtyy matkustajia erityisesti henkilöautoista ja linja-autoista, mikä vaikuttaa näiden liikennemuotojen ajosuoritteisiin ja liikenteen ympäristöhaittoihin. Lisäksi saavutettavuusmuutokset vaikuttavat hieman matkojen suuntautumiseen: kohteisiin, joihin yhteydet paranevat, suuntautuu hieman aiempaa enemmän matkoja kaikki liikennemuodot summattuna ja matkoja tehdään vastaavasti hieman vähemmän muualle.

matkavastus JL AHT	Lentoasema	Tikkurila	Hki keskusta	Tampere	Hämeenlinna	Riihimäki	Hyvinkää	Järvenpää	Kerava	Korso	Malmi	Kouvola	Lahti
Lentoasema		0 %	-26 %	-22 %	-22 %	-13 %	-2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-24 %	-20 %
Tikkurila	0 %		0 %	32 %	32 %	12 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	36 %	19 %
Hki keskusta	-22 %	0 %		0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Tampere	-18 %	25 %	0 %		0 %	0 %	0 %	8 %	9 %	16 %	10 %	1 %	3 %
Hämeenlinna	-8 %	9 %	0 %	0 %		0 %	0 %	0 %	1 %	7 %	4 %	1 %	0 %
Riihimäki	-10 %	8 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %	0 %	3 %	3 %	1 %	0 %
Hyvinkää	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %	0 %	0 %	12 %	1 %
Järvenpää	0 %	0 %	0 %	12 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %	0 %	17 %	2 %
Kerava	0 %	0 %	0 %	16 %	4 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %	9 %	0 %
Korso	0 %	0 %	0 %	16 %	12 %	2 %	0 %	0 %	0 %		0 %	17 %	7 %
Malmi	0 %	0 %	0 %	9 %	7 %	11 %	0 %	0 %	0 %	0 %		10 %	10 %
Kouvola	-19 %	27 %	0 %	1 %	1 %	0 %	6 %	16 %	13 %	18 %	11 %		0 %
Lahti	-14 %	12 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	8 %	4 %	9 %	5 %	0 %	
Mäntsälä	0 %	0 %	0 %	11 %	9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Hyrylä	0 %	0 %	0 %	5 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	6 %	0 %
Leppävaara	-4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Kivistö	0 %	0 %	0 %	-6 %	0 %	11 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-6 %	-3 %
Tammisto	0 %	0 %	0 %	1 %	-1 %	9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	3 %
Vallila	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Meilahti	-14 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Itäkeskus	0 %	0 %	0 %	4 %	0 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	4 %	3 %

Taulukko 1. Lentoradan synnyttämät joukkoliikenneyhteyksien matkavastusten %-muutokset (Lentoradan YVA-selostus, s. 47).

Lentoradan YVA-selostuksessa olevassa taulukossa X on esitetty Lentoradan synnyttämät joukkoliikenneyhteyksien matkavastusten %-muutokset. Sinisellä olevissa soluissa palvelutaso paranee, kun taas punaisella olevissa palvelutaso heikkenee. Paikannimien pystysarake osoittaa mistä matkustetaan ja vaakarivi mihin. Vantaan alueisiin kohdistuu taulukon mukaan sekä positiivisia että negatiivisia muutoksia.

Lentoradan täydennetyn YVA-selostuksen mukaan Lentoradan linjauksen muuttuminen ei muuta alkuperäisessä YVA-selostuksessa kuvattuja liikenteellisten vaikutusten vaikutusmekanismeja. Uusi linjaus kuitenkin mahdollistaa, että osa lähijunista Kerava-Helsinki voisi siirtyä käyttämään Lentorataa. Tämä voi heikentää Tikkurilan lisäksi myös Korson, Rekolan, Koivukylän ja Hiekkaharjun saavutettavuutta, mikäli lähijunaliikenteen vuoromäärät pysyvät nykyisellään.

Täydennetyn YVA-selostuksen mukaan suunnittelualueella sijoittuu yksi Lentoradan ajotunneli Lehmustontien ja Fallbackantien risteyksen itäpuolelle. Ajotunnelin kautta kulkevien louhekuljetusten määräksi on arvioitu 117 000 ja louhinnan kestoksi 40

kuukautta. Louhekuljetusten aiheuttama suhteellinen lisäys alueen raskaan liikenteen määriin on huomattava ja selostuksessakin todetaan, että raskas liikenne voi synnyttää turvallisuus- ja meluhaittaa.

Itäradan hankearviointi

Itäradan hankearvioinnissa kaiken kaukojunaliikenteen oletetaan käyttävän Lentorataa sekä vertailuvaihtoehdossa että hankevaihtoehdossa, jossa Itärata erkanee Lentoradasta tunnelissa. Hankevaihtoehdossa kaikki nykyisellään Lahden oikorataa käyttävä kaukojunaliikenne käyttää Itärataa. Hankevaihtoehdossa on lisäksi lähijunaliikennettä Helsingin ja Porvoon välillä ja arvioinnissa on oletuksena, että sitä liikennöidään 30 minuutin vuorovälillä.

Vantaan osalta merkittävimmät vaikutukset liittyvät kaukoliikenteen siirtymiseen Tikkurilasta Lentoasemalle. Hankearvioinnissa vaihtoehtojen välillä on tämän osalta erona siis kulkevatko idän suunnan kaukojunat Lahden oikoradan vai Itäradan kautta.

Itäradan ympäristövaikutusten arviointiselostus

Yllä mainitut Itäradan hankearvioinnin pääoletukset todetaan myös hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Näillä oletuksilla on merkittäviä vaikutuksia Vantaan junaliikenteeseen, koska viimeistään Itäradan myötä kaikki idän suunnan kaukojunaliikenne poistuisi Tikkurilasta. Lisäksi pääradan ja idän suuntainen lähijunaliikenne hajautuu Vantaalla, kun Porvoon ja Helsingin välinen lähijunaliikenne pysähtyisi Vantaalla lentoasemalla. Toisaalta Helsingin ja Porvoon välinen lähijunaliikenne avaa uuden vahvan joukkoliikenteen runkoyhteyden idän suuntaan.

Nykyisin kaikki pääradan ja idän suunnan junaliikenne pysähtyy Tikkurilassa, joten Itäradalla ja sen osana olevalla Lentoradalla on laajoja vaikutuksia Vantaan joukkoliikennejärjestelmään. Koska Lentoradan aiheuttamista muutoksista junaliikenteeseen ei ole päätöksiä, on hankalaa arvioida, mitkä vaikutukset ovat pelkästään Itäradan aiheuttamia.

Arviointiselostuksessa mainitaan, että Itäradan jatkosuunnitteluun valitulla ratalinjauksella Z-lähijunien vuorovälien tihentäminen parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa Keravan lisäksi myös Tikkurilassa, Järvenpäässä, Mäntsälässä ja Orimattilassa. Vertailu on tehty tilanteeseen, jossa kaiken kaukoliikenteen on oletettu kulkevan Lentoradalla. Z-lähijunien vuorovälien tihentäminen kuitenkin korvaa poistuvaa kaukojunaliikennettä eli nykytilanteeseen verrattuna nopeampia yhteyksiä esimerkiksi Tikkurilasta Lahteen poistuu. Nykytilaan verrattuna kaukojunien poistuminen Tikkurilasta heikentääkin Tikkurilan alueen kansallista saavutettavuutta ja houkuttelevuutta. Vaikka joiltakin asemilta yhteydet Tikkurilaan voivat parantua lähijunaliikenteen tihentyessä, kokonaisuudessa liikennöintimuutosten vaikutus Tikkurilaan sekä Itä-Vantaalle on todennäköisesti negatiivinen. Länsi- ja Keski-Vantaan osalta muutoksilla voi arvioida olevan jonkin verran positiivia vaikutuksia.

Itäradan jatkosuunnitteluun valittu linjaus hyödyntää suunnittelualueella rakentamisen aikana todennäköisesti samaa ajotunnelia kuin Lentorata. Arviointiselostuksessa ei ole erikseen arvioitu yksittäisten ajotunnelien kuljetusmääriä, mutta ajotunnelin käytöstä aiheutunee vastaavia vaikutuksia kuin Lentoradan rakentamisesta.

Liikenteelliset vaikutukset Vantaalle

Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava mahdollistaa merkittäviä ratahankkeita ja sitä kautta edistää joukkoliikennettä sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta. Lisäksi vaiheyleiskaava turvaa Suomen kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävimmän lentoaseman kehittämismahdollisuuksia.

Arvioidessa Lentoradan ja Itäradan liikenteellisiä vaikutuksia Vantaalle on huomioitava liikennöintimallien epävarmuudet. Liikennöintimallista ei ole tehty päätöksiä eikä siis ole varmaa tietoa, miten kauko- ja lähijunaliikenne jakautuvat Lentoradan ja pääradan välille ja mitä muutoksia eri hankkeet aiheuttavat. Joka tapauksessa osa junaliikenteestä siirtyy hankkeiden toteutuessa liikennöimään Lentorataa pitkin ja tällä tulee olemaan vaikutuksia Vantaan eri alueiden saavutettavuuteen sekä sitä kautta houkuttelevuuteen.

Positiivisin vaikutus hankkeilla on Aviapoliksen alueelle, kun Lentoaseman juna-asemalle tulee kaukojunayhteyksiä. Vaikutukset Aviapoliksen suuralueella kuitenkin vaihtelevat, koska alue on laaja ja juna-asema sijaitsee alueen pohjoisosassa. Esimerkiksi Lentoradan YVA-selostuksessa joukkoliikenteen palvelutason on arvioitu Tammistossa osittain heikkenevän.

Länsi-Vantaan osalta kaukojunien siirtyminen Lentoradalle tuo vaihtoyhteydet kaukojunaliikenteeseen lähemmäs ja näin ollen pääosin parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa siltä osin. Toisaalta esimerkiksi junayhteys Myyrmäestä Lentoasemalle on nykyisin vain muutamia minuutteja hitaampi kuin Pasilaan ja vaihtopaikan valintaan voivat vaikuttaa myös lippuvyöhykkeet ja lippujen hinnat. Lentoradan YVA-selostuksessa Kivistöön on arvioitu kohdistuvan sekä positiivisia että negatiivisia joukkoliikenteen palvelutasomuutoksia.

Suurimmat negatiiviset vaikutukset kohdistuvat arviointien mukaan Tikkurilaan, mutta joukkoliikenteen palvelutaso heikkenee Vantaalla myös muilla pääradan asemaseuduilla, joihin suunnittelualuekin kuuluu. Todennäköisesti liikennöintimallin muutoksella on negatiivisia vaikutuksia joukkoliikenteeseen myös muilla Itä-Vantaan alueilla, kun vaihtoyhteys kaukojuniin siirtyy kauemmas. Tätä on mahdollista osittain kompensoida lisäämällä lähijunaliikenteen tarjontaa pääradalla, mutta lisätarjonta kuitenkin edellyttää riittävää matkustajakysyntää sekä taloudellisia edellytyksiä. Näitä vaikutuksia tullaan arvioimaan vielä tarkemmin vaiheyleiskaavan ehdotusvaiheeseen.

Hankkeiden YVA-selostusten mukaan ratahankkeet kasvattavat joukkoliikenteen käyttöä ja vähentävät autoliikennettä. Joillakin väleillä joukkoliikenteen käyttö voi kuitenkin myös vähentyä, kun yhteysvälin liikenne hidastuu tai muuttuu vaihdolliseksi. Autoliikenteen määrien kehittymiseen sekä joukkoliikenteen kysyntään vaikuttaa joukkoliikenneyhteyksien muuttumisen lisäksi merkittävästi myös autoilun hinta. Hankkeiden laajuus huomioiden näitä vaikutuksia on arvioitava Vantaan osalta vielä tarkemmin, samoin mahdollista kulkutapaosuuden muutosta.

Yhteenvetona voi todeta, että hankkeilla tuskin tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia suunnittelualueen ajoneuvoliikenteeseen lukuun ottamatta rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Huomioiden, että ajotunneliin johtavan tien varrella on Vantaalla pientaloja sekä päiväkoti, on rakentamisesta aiheutuvien haittojen minimoimiseen kiinnitettävä huomiota jatkosuunnittelussa. Vantaalla saattoliikenne suuntautuu Lentoradan toteutuessa Tikkurilan sijaan lentoasemalle, mutta tämän vaikutus alueiden kokonaisliikennemääriin on tuskin kovinkaan merkittävä.

5.2 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Lentoradan ja Itäradan ympäristövaikutuksia on arvioitu laajasti hankkeiden ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä. Lentoradan YVA-selostus on ollut nähtävillä 1.11.-29.12.2023 ja YVAn täydennys uuden linjauksen osalta 8.12.-21.1.2026. Yhteysviranomainen antoi ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta perustellun päätelmänsä 23.2.2024 ja täydennyksestä 20.3.2026. Itäradan YVA-selostus on ollut nähtävillä 11.2.-12.3.2026. Yhteysviranomainen tulee antamaan perustellun päätelmän kevään 2026 aikana.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksissa on kuvattu hankkeiden todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset:

- Väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- Maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- Yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- Luonnonvarojen hyödyntämiseen
- Näiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin

Kunkin vaikutuslajin osalta on kuvattu alueen nykytila, arvio vaikutuksista ja keinot haitallisten vaikutusten estämiseen tai lieventämiseen. Paikoin YVA-selostuksessa on arvioitu vaikutuksia yleiskaavatasoa tarkemmin.

Vaikutukset ihmisen elinoloihin ja ympäristöön

Rakentamisen aikaiset meluvaikutukset aiheutuvat erityisesti tunnelien rakentamisesta syntyvän louheen kuljetuksesta. Vantaalle on Lentoradan uuden linjauksen myötä suunniteltu ajotunnelin rakentaminen Lehmustontien varteen, Fallbackantien risteyksen tuntumaan. Rakentamisen aikainen raskas liikenne aiheuttaa häiriötä melun ja tärinän vuoksi lähialueen asukkaille sekä päiväkodille Fallbackantien varressa. Tunnelien rakentamisesta johtuvan raskaan liikenteen vaikutusta melutasoihin ei ole mallinnettu tai tarkemmin arvioitu. Raskaan liikenteen lisäys on merkittävä ja louhinnan kesto on pitkä. Samaa ajotunnelia on suunniteltu käytettävän molempien raidehankkeiden tunneleiden louhekuljetuksiin.

Runkomelua ja tärinää aiheutuu sekä tunnelien rakentamisen että ratojen rakentamisen ja käytön aikana. Runkomelu on keskeinen kysymys ihmisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta. Käytön aikaiset runkomeluvaikutukset on arvioitu rataan tehtävä runkomeluvaimennus huomioiden. YVA-menettelyssä on tehty tärinä- ja runkomeluvaikutusten arviointi. Arviointien mukaan kaava-alueella ei ole ohjearvot ylittävälle tärinälle altistuvia rakennuksia, ja runkomelulle altistuvat rakennukset saadaan laskennallisesti suojattua runkomelun vaimennusmenetelmillä.

Jatkosuunnittelussa tulee tutkimuksin, mallinnuksin ja mittauksin suunnitella vaimennukset ja varmistaa niiden toimivuus, jotta käytön aikana ohjearvotasot vaikutusalueen rakennuksissa eivät ylity. Riittävä runkomeluvaimennus tulee toteuttaa nykyisten lisäksi myös suunniteltujen asuinalueiden kohdalla, sillä myöhemmin runkomelun vaimentaminen on vaikeampaa. Ratojen aiheuttamasta tärinästä ja runkomelusta ei saa aiheutua haittaa voimassa olevien kaavojen toteuttamiselle.

Raideliikenteen meluvaikutuksia on arvioitu ainoastaan maanpäällisillä rataosuuksilla. Vantaan alueella raidehankkeet kulkevat tunnelissa, joten kaukojunaliikenteen siirtyessä käyttämään Lentorataa ja Itärataa pääradan sijaan vähenee junaliikenteen melu pääradalla. Melun väheneminen riippuu liikennemäärien muutoksista. Vaikutukset kohdistuvat pääradan varrelle, pääosin kaava-alueen ulkopuolelle.

Vaikka rakentamisen aikaiset ilman epäpuhtauksien päästöt ovat väliaikaisia ja paikallisia, vaikutus ei lähialueen asukkaiden kannalta ole merkityksetön sen pitkän keston vuoksi. Lentoradan louhinnan arvioitu kesto Vantaalle sijoittuvan ajotunnelin osalta on noin 40 kuukautta. Itäradan louhintaan on suunniteltu käytettävän samaa ajotunnelia. Suurin ilmanlaatuhaittojen lähde on rakentamisen aikaisten kuljetusten aiheuttama pölyäminen erityisesti reitin alkuosassa. Reitin varrella on asutusta sekä päiväkoti.

Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, pohjavesiin

YVA-selostusten mukaan merkittävimpien pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arvioidaan ajoittuvan rakentamisvaiheeseen ja ne aiheutuvat tunnelin louhimisesta sekä ylijäämämaan ja -kiviaineksen käsittelystä sekä sijoittamisesta aiheutuvasta kiintoaineksen/ravinteiden kulkeutumisesta hulevesiin ja sitä kautta sadevesijärjestelmiin, viemäreihin ja vastaanottaviin vesistöihin. Tunnelien louhinnassa käytetään vettä. Louhinnan yhteydessä räjähdysainejäämistä voi poraus- ja hulevesien mukana kulkeutua vesistöä rehevöittäviä typpiyhdisteitä. Vaikutuksien vesistöihin on arvioitu erittäin vähäisiksi, ja tunnelin tiivistäminen pienentää pohjavesistä johtuvien pintavesimuutosten riskiä.

Lentoradan tunnelin työmaavedet johdetaan viemäriverkostoon eivätkä ne näin ollen heikennä vesistöjen tilaa. Itäradan hulevesien ja kuivatusvesien johtamissuunnitelmaa ei ollut YVA-vaiheessa, joten vaikutuksia ei ole arvioitu vesistökohtaisesti. On arvioitu, että tunneliosuutta louhittaessa työmaalta johdetaan lähimaastoon vettä, joka koostuu tunneliin suotautuvasta vedestä sekä poraukseen käytettävästä vedestä. Käytön aikaiset vaikutukset molempien hankkeiden osalta katsotaan merkityksettömiksi. Rakentamistöistä johtuvat vaikutukset arvioidaan väliaikaisiksi.

Lentoradan vaikutuksia pintavesiin on arvioitu Nissinojan osalta, joka on Rekolanojan latvapuro. Lentoradan linjaus edellyttää Nissinojan uoman siirtoa Keravalla, mikä voi aiheuttaa lyhytaikaista samentumista. Uoman muutokset tulee toteuttaa niin, että ne eivät vaaranna Rekolanojassa esiintyvän taimenen elin- ja lisääntymisoloja.

Lentoradan kohdalle sijoittuu Lentoaseman ja Mätäkiven (Tuusulassa) vedenhankinnan kannalta tärkeät 1. luokan pohjavesialueet. Lentoradan linjaus sijoittuu ainoastaan Mätäkiven pohjavesialueen B-osalle. Kaava-alueelle ei sijoitu pohjavesialueita. Lisäksi Vallinojan savikkoalueella voi esiintyä paineellista pohjavettä savenalaisissa maakerroksissa. Ratatunneleiden rakentaminen voi aiheuttaa vaikutuksia pohjaveden määrään, pinnankorkeuteen ja virtausolosuhteisiin.

Lentoradan osalta on laadittu pohjavesimallinnus, jonka perusteella Mätäkiven pohjavesialueen vedenhankinnalle ei aiheudu haitallisia vaikutuksia. Lentoaseman pohjavesialueella pohjaveden alenema on suurin nykyisen juna-aseman alueella. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat vaikuttaa pohjaveden määrään. Itäradan osalta ei ole vielä tehty erillisiä pohjavesitutkimuksia tai -kartoituksia, mutta ne ovat osa jatkosuunnittelua.

Haitallisia vaikutuksia voidaan pienentää huomattavasti kallioperän tiivistämisellä ja pohjaveden pinnan alapuolelle tulevien rakenteiden toteuttamisella siten, että ne eivät vaikuta haitallisesti pohjaveden pinnankorkeuksiin. Käytön aikana ei arvioida muodostuvan uusia pohjavesivaikutuksia.

Kaava-alueella on energia- ja mahdollisesti talousvesikaivoja, joita ei ole vielä kartoitettu. Kaivokartoitukset tullaan tekemään Itäradan osalta vuonna 2026 ja Lentoradan osalta vuonna 2027, ja niistä saatuja tietoja täydennetään kaava-aineistoon suunnittelun edetessä. Hankkeiden toteutuksen yhteydessä ratalinjauksen suojavyöhykkeellä sijoittuvat energia- ja talousvesikaivot tulee poistaa käytöstä. Kaivojen kartoituksen yhteydessä arvioidaan, mitkä kaivot on poistettava käytöstä, ja onko osa energiakaivoista mahdollista korvata uudella, linjauksesta hieman etäämmäs sijoitettavalla tai viistoon porattavalla energiakaivolla.

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Luontotyyppikohteiden läheisyydessä tapahtuva rakentaminen voi aiheuttaa epäsuoria kielteisiä vaikutuksia, mm. vesistövaikutusten ja reunavaikutuksen kautta. Tunnelirakentaminen voi vuotovesien kautta vaikuttaa pohjaveden pinnantasoon ja sitä kautta mm. lähdeluontotyyppeihin.

Lentoradan linjaus ohittaa tunnelissa Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsän sekä Tussinkosken luonnonsuojelualueet. Tunnelien ei arvioida muuttavan suojeluverkoston kohteiden elinympäristöjä ja vaikutukset vuotovesien kautta arvioidaan olevan hyvin epätodennäköisiä.

Kuilujen paikkojen tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava luontoarvot rakennusten sijoittelussa. Vantaalla on käytössä ekologisen kompensaation malli, jossa rakentamisesta aiheutuva luontohaitta (esim. puuston poisto) korvataan parantamalla luonnon tilaa toisaalla, jotta luonnon monimuotoisuus ei vähene.

Ilmastovaikutukset

Merkittävin osa hankkeen ilmastovaikutuksista syntyy rakentamisen aikana rakennusmateriaalien ja työkoneiden päästöistä sekä maa- ja kiviainesten kuljetuksista. Tunneleiden rakentamisesta johtuvat kasvihuonekaasupäästöt ovat merkittävät louhittavan kiviaineksen määrän vuoksi. Lentoradan rakentamisen kasvihuonekaasupäästöjen arvioidaan olevan yhtensä 462 000 t CO_2e. Junien liikennöinnin energiankulutuksen arvioidaan tuottavan päästöjä 30 vuoden aikana 99 377 t CO_2e, sekä vähentävän muun liikenteen päästöjä 21 000 t CO_2e. Itäradan päästöjen välillä Lentorata-Backas arvioidaan olevat rakentamisen aikana 289 600 t CO_2e (11 220 t CO_2e/km) ja 50 vuoden kunnossapidon aikana 69 300 t CO_2e (2 690 t CO_2e/km).

Hankkeiden rakentamisen aikaisia päästöjä on mahdollista vähentää esimerkiksi vähähiilisempien materiaalien avulla tai pyrkimällä vähentämään kiviaineksen kuljetuksista aiheutuvia päästöjä.

Käytönaikaiset päästöt muodostuvat junien liikennöinnistä ja kunnossapidosta. Käytön aikana saavutetaan arvion mukaan myös hieman päästövähenemää junan korvatessa osan muista matkoista ja maantiekuljetuksista. Päästövähennysten maksimoimiseksi yhteyden tulee olla houkutteleva, mikä saavutetaan korkeammalla nopeudella. Käytön aikaisiin vaikutuksiin liittyy paljon epävarmuuksia.

5.3 VAIKUTUKSET YHDYSKUNTARAKENTEESEEN

Kaavassa osoitettavien raidehankkeiden suorat vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön ovat suunnittelualueella vähäisiä, sillä Vantaan alueella suunnitellut ratalinjaukset kulkisivat kokonaan maan alla. Maan päälle näkyviä rakenteita olisivat kuilurakennukset sekä ajotunnelin suuaukko, joita ei osoiteta yleiskaavassa. Näiden tarkempi sijainti ja muut ominaisuudet osoitetaan asemakaavoissa.

Mittavien raideinvestointien vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat laajoja, ja vaikutus ulottuu hyvin pitkälle tulevaisuuteen. Valtakunnallisen raidehankkeen keskeisimmät vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen syntyvät välillisesti junaliikenteen muutosten aiheuttaman eri alueiden saavutettavuuden muutoksen kautta. Muutokset kaukojunaliikenteessä vaikuttavat erityisesti Tikkurilan ja Lentoaseman asemien saavutettavuuden muutosten kautta.

Lentorata lisäisi isossa kuvassa Aviapolis-alueen ja lentokentän ympäristön vetovoimaa ja parantaisi valtakunnallista saavutettavuutta. Lentoradan on arvioitu vaikuttavan Aviapoliksen ja Pakkalan toimitilakysyntään positiivisesti sekä nostavan asuinrakennuskysyntää Aviapoliksessa. Lisäksi hanke voi laajentaa työssäkäyntialueita ja parantaa työvoiman saatavuutta sekä vaikuttaa positiivisesti pääkaupunkiseudun kansainväliseen kilpailutilanteeseen.

Kaukojunaliikenteen siirtyminen lentoasemalle voi mahdollistaa lähijunien lisäliikennettä pääradalle. Tämä voi lisätä pääradan asemanseutujen kiinnostavuutta asukkaiden näkökulmasta. Samalla kaukojunaliikenne siirtyy lännemmäksi nykyiseltä pääradalta, millä voi olla merkitystä Länsi-Vantaan saavutettavuuteen kaukoliikenteen junista.

Tikkurilan kautta kulkevan kaukojunaliikenteen väheneminen tai poistuminen heikentää Tikkurilan kiinnostavuutta erityisesti yritysten sijoittumispaikkana. Junaliikenteen ja vaihtojen merkittävä väheneminen Tikkurilassa johtaa väistämättä myös liikenteeseen tukeutuvien palveluiden vähenemiseen asemalla ja sen ympäristössä. Tällä voi olla vaikutusta Tikkurilan vetovoimaisuuteen.

Kaukojunaliikenteen siirtyminen osin tai kokonaan pois pääradalta voi vähentää raideliikenteen melua pääradan ympäristössä. Muutos ei kuitenkaan mahdollista merkittävää asuinrakentamispotentiaalin kasvua, sillä pääradan varrella on jo nykyisin vielä toteutumattomia asuinaluevarauksia sekä täydennysrakentamispotentiaalia, jotka on mahdollista toteuttaa meluntorjunta huomioiden. Kaava-alueen lähistöllä näistä merkittävin on yleiskaavassa pääradalle osoitettuun Vallinojan asemavaraukseen tukeutuva asuinaluevaraus. Vaiheyleiskaavassa osoitetut raideliikenteen tunnelin ohjeelliset linjaukset eivät saa heikentää Vantaan mahdollisuuksia hyödyntää Vallinojan aluetta asuntorakentamiseen.

Ratahankkeiden tekemissä arvioinneissa on keskitytty koko hankkeen aiheuttamiin pääasiassa paikallisiin yhdyskuntarakenteellisiin vaikutuksiin. Kaavatyössä tullaan täydentämään saavutettavuuden muutoksen aiheuttamia välillisiä yhdyskuntarakenteellisia vaikutuksia Vantaan alueella.

6. SUUNNITTELUPROSESSIN VAIHEET

Kaava sisältyy kaavoitussuunnitelmaan 2026-2028 ja on kaavoituskatsauksessa 2026

Käynnistämispäätös, kaupunginhallitus 23.2.2026 § 16

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 23.4.2026

Kaavatyöhon osallistuneet

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. Kaava perustuu Lentorata Oy:n ja Itärata Oy:n toimittamiin suunnitelmiin.

Vantaan kaupunki:		
Kaupunkirakenne ja ympäristö		
Yleiskaavoitus:	Juha Nurmi	yleiskaavapäällikkö
	Anna-Mari Kangas	yleiskaavasuunnittelija
	Eeva Juusela	kaavatekninen koordinaattori
Rakennusvalvonta:	Petteri Erling	johtava lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus:		
Kadut ja puistot		
Suunnittelu:	Joonas Stenroth	liikenneinsinööri
Lentorata Oy:	Siru Koski	
Itärata Oy:	Minna Weurlander	

7.LÄHTEET

Helsingin seudun liikenne 2023: MAL 2023 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, 90 s.

Vantaan kaupunki 2021: Vantaan yleiskaava 2020 Selostus, 208 s.

Hankkeiden aineistot:

- Lentorata
  - Lentorata Oy 2025: Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys, 103 s.
  - Lupa- ja valvontavirasto 2026: Perusteltu päätelmä (ajantasaistettu) Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula & Kerava, 28 s.
  - Suomi-rata Oy 2023: Lentoradan esiselvitys, 90 s.
  - Suomi-rata Oy 2023: Lentoradan hankearviointi, 58 s.
  - Suomi-rata Oy 2023: Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostus, 231 s.
  -
- Itärata
  - Itärata Oy 2025: Itäradan YVA, ympäristövaikutusten arviointiselostus, 283 s.
  - Itärata Oy 2026: Itäradan hankearviointi, 89 s.

8. KAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET

YK0056 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava
Etappgeneralplan för spårprojekten i Korso

Vantaan kaupunki

Työn numero
YK0056

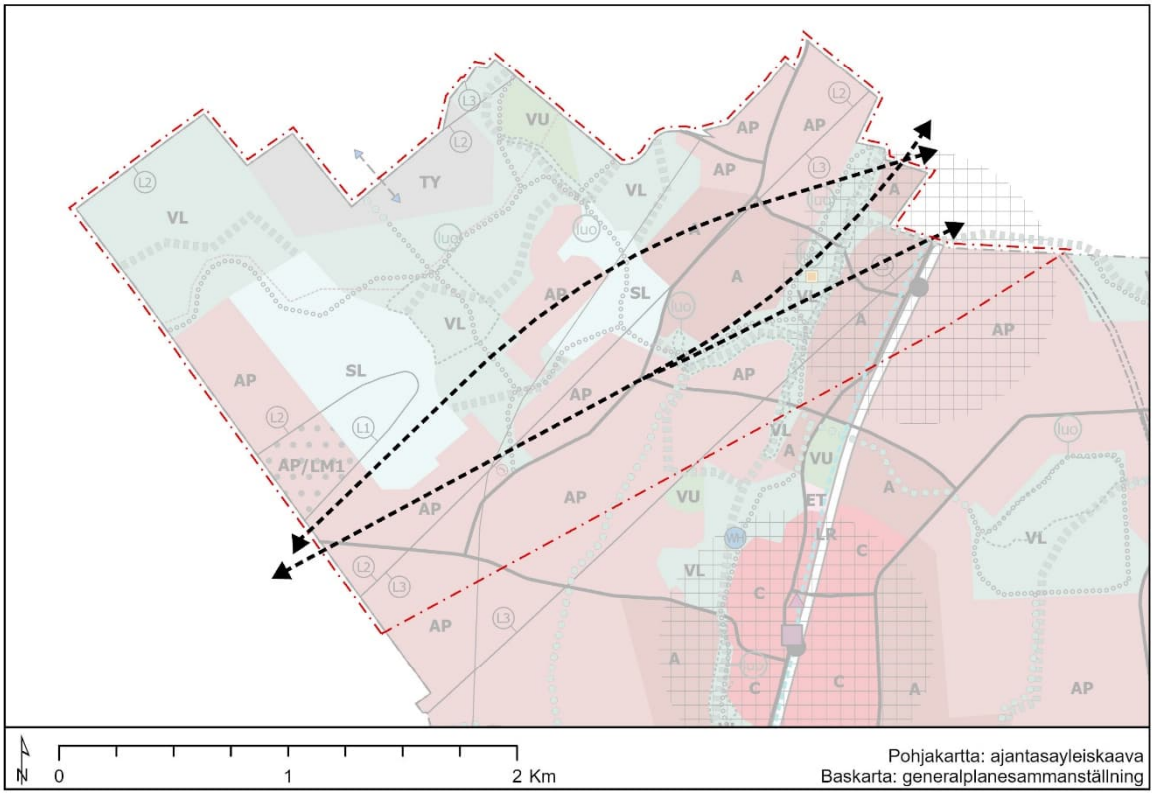
Yleiskaavaluonnos
5.5.2026

Vanda stad

Arbetsnummer
YK0056

Utkast till generalplan
5.5.2026

Juha Nurmi
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef



Pohjakartta: ajantasayleiskaava
Baskarta: generalplanesammanställning

Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Radat on rakennettava niin, ettei liikennöinti niillä häiritse olemassa olevaa eikä yleiskaavassa osoitettua maankäyttöä. Ratalinjausten suojavyöhykkeille ei saa rakentaa energiakaivoja (maalämpökaivoja) tai porakaivoja.

20 metriä yleiskaava-alueen ulkopuolella oleva viiva

Generalplanbeteckningar och -bestämmelser

Riktgivande dragning av tunnel för tung spårtrafik

Riktgivande dragning för tunnel för tung spårtrafik. Banorna ska byggas så att trafiken på dem inte stör den existerande markanvändningen eller markanvändning som anvisats i generalplanen. Inom skyddszonerna för banlinjerna får inga energibrunnar (jordvärmebrunnar) eller borrbrunnar byggas.

Linje 20 meter utanför generalplaneområdet

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

16 **Vantaan rakennusjärjestyksen muutettu muutosehdotus / SP**

1607/00.02.02.00/2026

SP/RM/IK/PE

Esitetään laitettavaksi nähtäville 5.5.2026 päivätty rakennusjärjestyksen muutettu muutosehdotus

Rakentamislain 17 §:n mukaan kunnassa tulee olla rakennusjärjestys. Rakentamista koskevien lakien ja asetusten muutosten sekä Vantaan kaupunkistrategiassa 2026 - 2029 asetettujen tavoitteiden vuoksi kaupungin voimassa olevaa rakennusjärjestystä on muutettava. Nykyisen rakennusjärjestyksen on kaupunginvaltuusto 15.11.2010 hyväksynyt ja se on tullut voimaan 1.1.2011. Rakentamislain mukaan kuntien on muutettava rakennusjärjestyksensä uuden lainsäädännön mukaiseksi 1.1.2027 mennessä. Rakennusjärjestyksen 24.10.2024 päivätty muutosehdotus oli nähtävillä 28.3.-28.4.2025. Ehdotuksesta ei saatu muistutuksia ja saatiin 16 lausuntoa, joiden ja kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston 10.3.2026 tiedoksi vietyyn ehdotukseen saatujen kommenttien perusteella laadittu 10.3.2026 päivätty rakennusjärjestyksen muutettu muutosesitys on tarkoitus asettaa nähtäville huhtikuussa 2026.

Tiivistelmä
Nykyinen voimassa oleva rakennusjärjestys on kaupunginvaltuuston 15.11.2010 hyväksymä ja se on tullut voimaan 1.1.2011. Apulaiskaupunginjohtajan päätöksellä 7.7.2021 perustettiin ohjausryhmä rakennusjärjestyksen päivittämisen koordinointiin. Määräyksissä on huomioitu uudistuneet valtakunnalliset säännökset ajanmukaistaen määräykset kaupungin strategian, saadun kokemuksen ja käytännön havaintojen perusteella niin, että rakennusjärjestys toimii aiempaa paremmin paikalliset olosuhteet huomioivana rakentamisen ja hyvän ympäristön suunnittelun ja toteutuksen ohjausvälineenä. Rakennusjärjestyksen muutettu muutosesitys huomioi vuoden 2025 alusta voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain korvaavan rakentamislain sekä siihen muutoksia tuoneen vuoden 2026 alusta voimaan tulleen rakentamislain niin kutsutun korjaussarjan. Rakentamislakia on määrä muuttaa edelleen ja tätä kirjoitettaessa on uusi niin kutsuttu tuunaussarja Euroopan unionissa notifikaatiossa. Myös näitä muutoksia on yritetty ennakoida, joskin lopulliset sanamuodot voivat vielä muuttua. Rakennusjärjestys on kuitenkin alisteisessa asemassa suhteessa lainsäädäntöön.

Voimassa olevassa rakennusjärjestyksessä on käsitelty luvanvaraisina toimenpiteinä asioita, jotka eivät enää rakentamislain aikana edellytä rakentamislupaa. Verrattuna nykyisen rakennusjärjestyksen sallimiin vapautuksiin luvanvaraisuudesta rakentamislaki nostaa lupakynnystä lisää. Rakentamislaki on huomioitu rakennusjärjestystä muutettaessa, joten siinä esitetään kuntakohtaisen sääntelyn keventämistä vapauttamalla toimenpiteitä luvanvaraisuudesta. Hallinnollisen taakan ja byrokratian keventämisellä tavoitellaan rakentamisen ja viranomaistyön sujuvoittamista. Lisäksi muutetun muutosehdotuksen tavoitteena on edistää ekologista kestävyyttä ja torjua ilmastonmuutosta. Viherkertoimen käyttö edistää kunnan strategisia tavoitteita. Puiden säilyttämistä, kaatoa ja uusien istuttamista koskevaa säännöstöä tarkennetaan, samoin hulevesien käsittelyn määräyksiä. Rakennustuotteiden kierrätystä esitetään mahdollistettavaksi kiertotaloutta edistäen. Tapahtumien järjestämistä koskeva pykälä on poistettu, sillä asiasta säädetään rakentamislaissa: aikaisemmin rakennusjärjestyksessä vapautettujen kuukaudeksi pystytettyjen tapahtumarakennelmien sijaan rakentamislaki vapauttaa korkeintaan kolmeksi kuukaudeksi rakennetut tapahtumarakenteet.

Rakennusjärjestyksen muutetun muutosehdotuksen määräykset voidaan antaa rakentamislain 17 §:n määräysten nojalla. Rakennusjärjestyksen muutetun muutosehdotuksen määräykset ovat

vaikutuksiltaan kohtuullisia maanomistajille ja haltijoille sekä muille. Valmistelussa on tehty tarvittava vaikutusten arviointi ja siihen on liittynyt vuorovaikutus osallisten kanssa. Määräysehdotukset toteuttavat kaupunginvaltuuston kokouksessaan 26.1.2026 hyväksymässä kaupunkistrategiassa 2026 - 2029 asetettuja tavoitteita ja ovat osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisia.

Vantaan kaupunkistrategiaan perustuva rakennusjärjestys
Vantaan kaupungin kaupunginvaltuusto hyväksyi 26.1.2026 uuden kaupunkistrategian vuosiksi 2026–2029. Strategian kolme tärkeää päämäärää ovat hyvän elämän Vantaa, Vetovoimainen Vantaa ja tasapainoisen kasvun Vantaa. Onnistumisen edellytyksinä strategiassa nostetaan esiin vakaa ja kestävä talous sekä Henkilöstö ja menestystekijät. Strategiaa toteutetaan kuuden strategisen ohjelman avulla: Ohjelmat ovat elinvoima- ja työllisyysohjelma, kotoutumisen ohjelma, myönteisen aluekehityksen ohjelma, turvallisuusohjelma, talousohjelma ja ympäristöohjelma. Muutosohjelmat kattavat koko strategiakauden ja seurattavat sitovat tavoitteet asetetaan vuosittain.

Hyvän elämän Vantaa -päämäärällä varmistamme, että lapset ja nuoret saavat monipuoliset mahdollisuudet löytää omat vahvuutensa ohjattujen harrastusten, kulttuurin, liikunnan ja monenlaisen muun tekemisen kautta. Kuuntelemme ja kuulemme lapsia ja nuoria erityisen tarkasti, jotta voimme tarjota heille heidän toiveidensa mukaisen paikan kasvaa. Arvioimme järjestelmällisesti toimintamme ja päätöstemme vaikutuksia lapsiin ja nuoriin. Panostamme siihen, että kaikkien asukkaidemme arki on sujuvaa ja elämä aktiivista. Helposti saavutettavilla kulttuuri- ja liikuntapalveluilla ja niiden kautta muodostuvilla yhteisöillä juurrutamme ihmiset kaupunkiin. Parannamme toimintamme yhdenvertaisuutta, tasa-arvoisuutta, saavutettavuutta ja esteettömyyttä. Kaupunkikeskuksia kehitämme siisteiksi ja aktiivisiksi viihtymisen paikoiksi. Luomme edellytyksiä arjen toimivuudelle, yritystoiminnalle, tapahtumille ja parannamme erityisesti asemanseutujen viihtyisyyttä. Vahvistamme sekä turvallisuutta että turvallisuuden tunnetta tarjoamalla ihmisille yhteisiä kokemuksia ja mielekästä tekemistä. Kehitämme kaupungin kokonaisuusturvallisuusajattelua ja kriisinkestävyyttä. Otamme huomioon, että turvallisuus liittyy niin kriisitilanteiden ehkäisyyn ja hallintaan kuin kaikkeen arjessa – kaupunkiympäristöstä liikenteeseen ja tietojärjestelmistä toimeentuloon. Rakennamme turvallista ja valpasta Vantaata yhdessä asukkaiden, viranomaisten ja kumppaneiden kanssa. Vantaan ja Keravan hyvinvointialue on meille keskeinen kumppani myös turvallisuudessa.

Vetovoimaisen kasvun Vantaa -päämäärässä varmistamme, että osaajien ja yritysten on yhä helpompi tulla Vantaalle ja kasvaa täällä. Aviapoliksesta rakennamme Suomen johtavaa työpaikka- ja innovaatioaluetta. Liikenteellinen saavutettavuus on meille kilpailuetu, jota haluamme vahvistaa. Olemme mukana kehittämässä seudullisia liikenneratkaisuja tiiviisti kokonaisuutena. Yhteisenä tavoitteenamme on, että pääkaupunkiseutu pystyy kestävästi ja kokonaisuutena tukeutumaan joukkoliikenteeseen. Parannamme myös kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Samalla on tärkeää saada kaikki liikennemuodot toimimaan rinnakkain. Kasvatusta ja koulutusta kehitämme tulevaisuuden tarpeisiin. Päiväkotimme ja oppilaitoksemme tarjoavat yhtä hyvät ja turvalliset ympäristöt kasvamiseen ja oppimiseen joka puolella kaupunkia. Tarjoamme asumiseen runsaasti vaihtoehtoja. Ohjaamme asuntotuotantoa tasapainoisesti, jotta Vantaalta löytyy koti jokaiselle ja joka elämäntilanteeseen. Synnytämme elinvoimaisia ja sosiaalisesti kestäviä asuinalueita ja kyliä, joihin ihmiset haluavat, joissa he viihtyvät ja jonne he juurtuvat. Kaupunkiasumista rytmittävät vehreät ja viihtyisät pientaloalueet ja arvokas lähiluonto. Ratikan reitin läheisyyteen toteutetaan viihtyisiä kaupunkipientaloja. Esimerkki uudesta asuinaluesuunnittelusta on tuleva Väritehtaan alue. Uusi Katrineberg Seutulassa puolestaan edustaa kylämäistä pientaloaluetta, joka vetää puoleensa myös lähimatkailua. Etsimme mahdollisuuksia uusille vastaaville pientaloalueille.
Elämysten Vantaasta rakennamme omaleimaisen ja huomiota herättävän vaihtoehdon erilaisille tapahtumille. Vetonauloiksi nostamme myös uusia, erottuvia kohteita kuten Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon ja Uuden Ilmailumuseon. Strategisena hankkeenamme on ratikkakaupunki. Vantaasta tulee Suomen

neljäs ratikkakaupunki, kun rakennamme Vantaan ratikan tämän strategiakauden aikana. Monipuolisella asunto- ja palvelutarjonnalla houkuttelemme uusia asukkaita reitin varrelle työpaikkojen läheisyyteen.

Tasapainoisen kasvun Vantaa -päämäärässä varmistamme riittävät palvelut koko Vantaalla. Kasvun ja investointien ohjauksessa tarkastelemme kaikkia suuralueitamme - Myyrmäkeä, Kivistöä, Aviapolista, Tikkurilaa, Korsoa, Koivukylää ja Hakunilaa - kokonaisuuksina. Tavoitteenamme on, että alueiden vetovoima kasvaa ja alueellinen eriytyminen pysähtyy. Vahvistamme myönteistä kehitystä erityisesti alueilla, joilla on paljon sosiaalista pahoinvointia. Torjumme alueiden eriarvoistumista yhteistyössä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen ja muiden viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Varmistamme että kaupungin kasvaessa myös vanhojen alueiden uusiutumiseen jää varaa.
Sitoudumme pitämään luonnosta huolta ja tekemään luonnolle enemmän hyvää kuin haittaa. Suojelemme lähimetsiä ja muita tärkeitä luontokohteita. Toimimme kunnianhimoisesti luonnon monimuotoisuuden säilyttämisessä ja varmistamme ekologisen kestävyytemme teoilla, jotka tukevat ilmastoa, kiertotaloutta ja ympäristöystävällistä arkea. Varaudumme ilmastonmuutoksen vaikutuksiin.
Asukkaiden kotoutuminen on meille kriittinen tekijä kaikissa palveluissa. Tarjoamme kotoutumisen palvelut yhtenä kokonaisuutena, saavutettavasti ja oikeaan aikaan. Varmistamme suomen tai ruotsin osaamisen kaikista taustoista tuleville ihmisille, jotta he pääsevät osaksi vantaalaista yhteisöä, kouluttautumaan ja töihin. Päämäärään sisältyy tavoite nostaa vantaalaisten koulutustasoa ja parantaa työllisyyttä ja edistää yrittävyyttä.

Onnistumisen keinoina strategiassa mainitsemme toimintatapa, jolla ohjataan ennakoivasti kaupungin kasvua, suunnittelua ja uutta rakentamista. Toimimme systemaattisesti ja ratkaisemme haasteita yhdessä toimialarajojen yli. Osaamme hyödyntää erilaisia paikallisia, kansallisia ja kansainvälisiä verkostoja toiminnassamme. Ymmärrämme ison kuvan työmme taustalla. Kokoamme ja yhdistelemme tietoa, ja teemme päätöksemme tietoon ja tutkimuksiin perustuen. Hyödynnämme tulevaisuuden ennakointia niin, että pystymme tarvittaessa muuttamaan toimintaamme oikea-aikaisesti. Kokonaisvaltainen tapamme toimia auttaa meitä näkemään, kuinka strategian kolme tärkeää päämääräämme vaikuttavat kaikki toinen toisiinsa – ja voivat toteutua vain yhdessä. Toimimme yhtenä kaupunkina, yhtenä Vantaana.

Rakennusjärjestyksen muutoksen avulla tuetaan edellä mainittujen ajankohtaisten strategisten tavoitteiden toteutumista. Se on ketterä väline suunnittelun ja rakentamisen prosessien ja rakentamisen toteuttamisen laadun varmistamiseksi asemakaavojen perusteella ja niitä täydentäen. Varmistetaan, että rakentaminen sopeutuu kunnan omiin olosuhteisiin ja tarpeisiin, samalla kun valtakunnalliset säädökset täyttyvät.

Rakennusjärjestys 2011 ja sen muuttaminen 2026
Rakentamislain 17 §:n mukaan kunnassa tulee olla rakennusjärjestys. Rakentamislain 28 §:n mukaan kuntien on muutettava rakennusjärjestyksensä uuden lainsäädännön mukaiseksi 1.1.2027 mennessä. Vantaan kaupunkistrategiassa asetettujen tavoitteiden ja rakentamista koskevien lakien ja asetusten muutosten vuoksi kaupungin voimassa olevaa rakennusjärjestystä on muutettava. Nykyisen rakennusjärjestyksen on kaupunginvaltuusto 15.11.2010 hyväksynyt ja se on tullut voimaan 1.1.2011.

Rakennusjärjestyksessä annetaan paikallisista oloista johtuvat suunnitelmallisen ja sopivan rakentamisen, kulttuuri- ja luonnonarvojen huomioon ottamisen sekä hyvän elinympäristön toteutumisen ja säilyttämisen kannalta tarpeelliset määräykset. Rakennusjärjestyksen määräykset eivät saa olla maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuuttomia (RakL 17 §). Rakennusjärjestyksen määräykset voivat koskea

Rakennusjärjestyksen määräykset voivat koskea rakentamisen sekä korjaus- ja muutostöiden osalta:

1) 42 §:n 1 momentin mukaista rakentamislupaa edellyttävän rakennuskohteen rakennuspaikkaa ja muita alueita;
2) 42 §:n 1 momentin mukaista rakentamislupaa edellyttävän rakennuksen kokoa ja sen sijoittamista;
3) sivuasunnon rakentamista rakennuspaikalle;
4) 42 §:n 1 momentin mukaista rakentamislupaa edellyttävän rakennuksen sopeuttamista ympäristöön,
5) 42 §:n 2 momentin mukaista rakentamistapaa, istutuksia, aitoja ja muita kuin mainitun pykälän 1 momentissa mainittuja rakennuskohteita;
6) rakennuskohteiden paloturvallisuuteen liittyvää etäisyyttä naapurin rajasta;
7) rakennetun ympäristön hoitoa ja vesihuollon järjestämistä; sekä
8) muita 5–7 kohdassa tarkoitettuihin rinnastettavia paikallisia rakentamista koskevia seikkoja.
Rakennusjärjestyksessä olevaa määräystä ei saa soveltaa, jos yleis- tai asemakaavassa taikka Suomen rakentamismääräyskokoelmassa julkaistussa määräyksessä määrätään asiasta toisin. (RakL 17 §)

Rakennusjärjestyksen hyväksyy kunnanvaltuusto (RakL 19 §). Kunnan on asetettava ehdotus rakennusjärjestykseksi julkisesti nähtäville vähintään 30 päivän ajaksi. Kunnan ilmoitusten julkaisemisesta säädetään kuntalain (410/2015) 108 §:ssä. Kunnan jäsenille ja osallisille on varattava tilaisuus tehdä muistutus rakennusjärjestysehdotuksesta. Muistutus on toimitettava kunnalle ennen ehdotuksen nähtävänäoloajan päättymistä. Ehdotuksesta rakennusjärjestykseksi on pyydettävä lausunto Lupa- ja valvontavirastolta, maakunnan liitolta ja kunnalta, jonka alueiden käyttöön tai rakentamiseen rakennusjärjestys voi vaikuttaa. Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet yhteystietonsa, on ilmoitettava kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen. (RakL 19 §)

Jos kunta on olennaisesti muuttanut rakennusjärjestystä sen jälkeen, kun se on asetettu julkisesti nähtäville, se on asetettava uudelleen nähtäville. Ehdotusta rakennusjärjestykseksi ei kuitenkaan tarvitse asettaa uudelleen nähtäville, jos muutokset koskevat vain yksityistä etua ja kunta kuulee erikseen niitä osallisia, joita muutokset koskevat. (RakL 19 §)

Rakentamislain (751/2023) 27 §:ssä säädetään rakennusjärjestyksen muuttamisesta ja kumoamisesta ja 28 §:ssä rakennusjärjestyksen uusimisesta. Rakentamislain 28 §:ssä määrätään rakentamislain voimaan tullessa oleviin rakennusjärjestyksiin sovellettavan rakentamislain 17 §:n asemesta rakentamislain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä (toisin sanoen MRL 14 §), kunnes rakennusjärjestys on muutettu rakentamislain mukaiseksi ja muutos on tullut voimaan, enintään kuitenkin kahden vuoden ajan tämän lain voimaantulosta.

Rakentamislain 194 §:ssä säädetään rakentamislain voimaan tullessa vireillä olevan asian käsittelemisestä loppuun soveltaen rakentamislain voimaan tullessa olleita säännöksiä.

Rakentamislakia täydennettiin vielä vuonna 2025 rakentamislain niin sanotulla korjaussarjaksi kutsutulla lakimuutoksella, joka tuli voimaan 1.1.2025. Rakentamislakia on määrä muuttaa edelleen niin kutsutulla tuunaussarjalla. Tuunaussarjassa implementoidaan energiatehokkuusdirektiivi EPBD:tä ja EU:n rakennustuoteasetusta, CPR:ää. Tuunaussarjan pykälistä osa sisältyy EU:lla teknisessä notifikaatiossa olevaan julkaisuun. Tuunaussarja etenee kevään 2026 kuluessa. Vantaan rakennusjärjestyksen muutetussa muutosehdotuksessa on otettu huomioon rakentamislain korjaussarjan muutokset, muun muassa seuraavat pykälät: Rakennusjärjestys 17 §, Rakennuksen vähähiilisyys 38 § ja Rakennuksen elinkaariominaisuudet 39 §. Tuunaussarjaan ilmeisesti sisältyviä pykäliä koskien muun muassa lyhytvuokrausta tai maankäyttö- ja rakennusasetuksesta rakentamislakiin siirtyvistä pykälistä sen sijaan ei ole voitu ottaa huomioon, sillä niiden lopullisesta muodosta ei ole selvyyttä.

Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen valmistelu

Apulaiskaupunginjohtajan päätöksellä 7.7.2021 perustettiin ohjausryhmä rakennusjärjestyksen päivittämisen koordinointiin. Vantaan kaupunkistrategian mukaisesti työryhmä asetti laadittavan rakennusjärjestysehdotuksen keskeiseksi tavoitteeksi kehittää rakennusjärjestyksestä entistä toimivampi ja ajantasainen työväline rakentamisen ohjaukseen. Työryhmä valmisteli osallistumis- ja arviointisuunnitelman, jossa on muun ohella kuvattu, mitä muutoksia rakennusjärjestykseen tavoiteltiin yleisesti. Kaupungin sisäinen aloitusseminaari järjestettiin 13.10.2021. Työn käynnistymisestä tiedotettiin maaliskuussa 2022 asukaslehdessä ja kaupungin verkkosivuilla. Uudistustyön alussa laadittiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka on esillä koko muutoksen valmistelun ajan Vantaan kaupungin verkkosivuilla (https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/rakentaminen-ja-tontit/rakennusjarjestyksen-uudistaminen). Rakennusjärjestyksen sisältöä esiteltiin sen valmistelun vaiheissa eri tilaisuuksissa ja sen sisällöstä neuvoteltiin keskeisten viranomaisten ja yhteisöjen kanssa. Rakennusjärjestyksen uudistamista koskeva asukasilta järjestettiin 6.9.2022 Vantaan valtuustosalissa. Uudistamisesta tiedotettiin Vantaan vammaisneuvostolle vammaisneuvoston kokouksessa 20.9.2023. Kaupunkilaisilla ja muilla osallisilla on mahdollisuus antaa yleisesti ehdotuksia rakennusjärjestyksen päivittämiseen.

Esittelyjen ja vuorovaikutuksen perusteella valmistelun etenemisen tapaa täsmennettiin, josta tiedotettiin keväällä 2024 päivitetyssä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, joka myös asetettiin nähtäville kaupungin verkkosivulle. Siinä kerrottiin, että valmistelussa siirrytään OAS-vaiheesta suoraan ehdotuksen valmisteluun. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan rakennusjärjestyksessä nykyistä enemmän vapautetaan kiinteistöjen omistajien tai haltijoiden rakentamistoimenpiteet luvanvaraisuudesta koskien muun muassa rakennusten muutoksia, piharakennelmien rakentamista ja tapahtumarakennelmien pystyttämistä. Ekologisia arvoja huomioidaan rakentamisessa nykyistä enemmän rajoittamalla rakentamista puita säästäen, uusia istuttaen, vettä läpäisevän pinnan laajuutta määritellen, vihertehokkuutta ja hulevesien hallintaa lisäten. Kiertotalouden edellytyksiä ja kierrätystä edistetään käyttökelpoisien purkuosien uudelleenkäytön mahdollistamisella tietyin edellytyksin ja lisäksi valaistujen mainoslaitteiden aiheuttamia haittoja vähentäen. Asemakaava-alueiden ulkopuolisia alueita koskevat määräykset tarkistetaan vastaamaan nykyistä tarvetta.

Projektiryhmä laati vuosien 2022 - 2024 aikana luonnoksen rakennusjärjestyksen muuttamisesta sekä vaikutusten arvioinnin. Rakennusjärjestyksen muutoksen pykäliä valmisteltiin kaupungin virkamiestyönä myös poikkihallinnollisissa työryhmissä alkuvuonna 2023. Valmistelussa muun muassa huomioitiin Kuntaliiton uusi rakennusjärjestyksen mallipohja. Mallipohjan ja käytössä olevan rakennusjärjestyksen määräyksistä laadittiin vertailu, jota hyödynnettiin poikkihallinnollisissa työryhmissä. Valmistelussa huomioitiin saadut mielipiteet ja valmisteilla oleva ja muuttuva rakentamista koskeva lainsäädäntö. Saadusta palautteesta ja mielipiteistä ja niihin annetuista vastineista laadittiin vuorovaikutusraportti.

Rakennusjärjestyksen muutosehdotus valmisteltiin vuoden 2024 kuluessa perustuen paitsi maankäyttö- ja rakennuslakiin sekä -asetukseen mutta myös rakentamislakiin ja sen korjaussarjaan.

Rakennusjärjestyksen muutosehdotus asetettiin nähtäville Vantaan kaupungin verkkosivulle 30 vuorokaudeksi (MRL 15 §, MRL 65 §, MRA 6 §) 28.3. – 28.4.2025 väliseksi ajaksi, jolloin kaupunkilaisilla ja osallisilla oli mahdollisuus tehdä muistutus rakennusjärjestyksen muutosehdotuksesta. Ehdotuksesta pyydettiin lausunnot maankäyttö- ja rakennusasetuksen 6 §:n ja päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, Uudenmaan liitolta sekä naapurikunnilta.

Lausuntoja saatiin yhteensä 16, ja muistutuksia ei jätetty. Rakennusvalvonta on valmistellut saatujen lausuntojen perusteella vastineet ja toteutettavat muutosehdotukset rakennusjärjestyksen pykäliin.

Lisäksi rakennusvalvonta on omaehtoisesti valmistellut täsmennyksiä joihinkin rakennusjärjestyksen pykäliin, erityisesti seuraaviin pykäliin: uusi pykälä 1 a § Määritelmiä ja käsitteitä, 7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen, uusi pykälä 12 § Lohkottavan tontin vähimmäispinta-ala, 20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla, 23 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset ja 46 § Kaivutyöt. Rakennusjärjestyksen muutettu muutosehdotus vietiin kaupunkiympäristölautakunnan lupajaostolle tiedoksi 17.2.2026, jonka jälkeen rakennusjärjestyksen muutettuun muutosehdotukseen on tehty kaksi muutosta (pykälät 17 ja 20, kohta 22) ja asiakirja päivätty uudelleen kaupunkiympäristölautakunnan kokouspäivämäärällä 10.3.2026. Vaikutusten arviointi ja vuorovaikutusraportit ovat ennallaan ja niiden päiväyksenä on säilytetty kaupunkiympäristölautakunnan kokouspäivämäärä 17.2.2026.

Rakennusjärjestyksen perustuminen säädöksiin ja päätöksiin
Rakennusjärjestys perustuu rakentamislakiin, maankäyttö- ja rakennusasetukseen sekä Vantaan kaupunginvaltuuston päätöksiin, se huomioi yleis- ja asemakaavoituksen sekä rakentamismääräyskokoelman.

Rakennusjärjestyksen muutetun muutosehdotuksen vaikutusten arviointi ja vuorovaikutusraportti
Rakennusjärjestyksen muutetun muutosehdotuksen valmistelun yhteydessä on tehty vaikutusten arviointi, joka on erillisenä asiakirjana päätösehdotuksen liitteenä. Arvioitavia vaikutuksia ovat olleet esimerkiksi yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan ja luonnon ympäristöön kohdistuvat vaikutukset. Asiakirjan lopussa on erikseen arvioitu muutetussa muutosehdotuksessa esitettävien muutosten vaikutuksia merkittävästi muutettujen pykälöiden osalta. Vaikutuksia arvioidaan muutostyön ajan osana valmistelua ja arviointiasiakirjaa voidaan täydentää muutetun ehdotuksen nähtävilläoloajan jälkeen, jos ehdotusta muutetaan oleellisesti toisen kerran.

Vuorovaikutusraporttia täydennetään myös ehdotuksen nähtävilläolon jälkeen.

Liitteenä on myös yli 10 vuotta vanhan rakennusjärjestyksen ja vuoden 2024 rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen ja 17.2.2026 päivätyn muutetun muutosesityksen kokoava niin sanottu vertailuasiakirja, jossa määräykset esitetään rinnakkain. Asiakirjassa on lyhyesti kuvattu muutetun muutosehdotuksen pykäliin esitetyt muutokset suhteessa sekä vuoden 2010 rakennusjärjestykseen että 26.10.2024 päivättyyn vuonna 2025 nähtävillä olleeseen versioon pykälittäin.

Voimaantulo
Uuden rakennusjärjestyksen arvioidaan tulevan voimaan kesällä 2026. Rakennusjärjestys saatetaan voimaan rakentamislain mukaisessa järjestyksessä.

Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto 17.2.2026 § 19

Rakennusvalvontapäällikön esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi.

Päätös:
Merkittiin tiedoksi.

———

Kaupunkiympäristölautakunta 10.3.2026 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi rakentamislain 19 §:n mukaisesti 10.3.2026 päivätty rakennusjärjestyksen muutettu muutosehdotus,
b) oikeutetaan rakennusvalvonta pyytämään tarvittavat lausunnot.

Asian käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Timo Lahti esitti, että asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi. Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti palauttaa asian valmisteluun seuraavin perustein:

"Ehdotonta sääntelyä arvioidaan uudestaan ja tarkastellaan niihin joustavia vaihtoehtoja. Päällekkäistä sääntelyä karsitaan. Sääntelyä viedään pois pienistä asioista kokonaisuuteen. Lisäksi erityisesti pientaloihin ja pihoihin liittyvää sääntelyä kevennetään. Vihertehokkuudessa huomioidaan täydennys- ja korjausrakentamisen erityispiirteet tarkemmin."

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta päätti kokouksessaan 10.3.2026 § 13 palauttaa asian valmisteluun. Rakennusvalvontavirasto on valmistellut muutoksia kymmeneen pykälään: 1 a § Määritelmiä ja käsitteitä, 5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset, 6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle, 13 § Pihamaan rakentaminen, 16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen, 20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla, 23 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset, 31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla, 32 § Vihertehokkuus ja 57 § Melun- ja tärinäntorjunta.

Muutokset perusteluineen on eritelty alla. Muutosten vaikutuksia on tarkemmin arvioitu Vaikutusten arviointi -liitteen luvussa 7.

1 a § Määritelmiä ja käsitteitä

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on täsmennetty määritelmiä yksittäisillä sanamuutoksilla sekä pihavarusteita ja -kalusteita koskeva lisäys.

Perustelut
Sanamuutokset ja -täydennykset yhdessä lisätyn pihavarusteita ja -kalusteita koskevan määritelmäkuvauksen kanssa selkeyttävät, mitkä asiat kuuluvat rakennusjärjestyksen soveltamisalan piiriin ja mitkä asiat eivät.

5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on lisätty harkintavaltaa lintuturvallisen suunnittelun säännöksen noudattamiseen.

Perustelut

Lisäys rakennuskohteen ja sen laajuuden huomioimisesta lintuturvallisen rakentamisen suunnittelussa ja toteutuksessa huomioi uudis- ja korjausrakentamisen eroja, rakennuksen ominaispiirteiden säilyttämistä, erilaisia rakennustyyppejä sekä rakennushankkeen kokoa. Vähäisissä hankkeissa tai merkittävämmänkin hankkeen vähäisessä osassa lintuturvallisuus voidaan momentin perusteella jättää huomioimatta.

6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on täsmennetty ajoradan kohdalla säännökseen sisältyviä mittoja.

Perustelut
Lisätyt mitat huomioivat ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurimman sallitun korkeuden 4,4 metriä turvallisuutta ja kulkureittien käyttökelpoisuutta varmistaen. Täsmennys tarjoaa myös suunnittelun tueksi ennakoitavan lähtötiedon. Samalla vähennetään väärintulkinnan vaaraa kevyenliikenteen väylän yhteydessä annettuun matalampaan korkeuteen 3,2 metriä.

13 § Pihamaan rakentaminen

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on muutettu toisen momentin sanamuotoja.

Perustelut
Pihamaan viherrakentamiseen kohtaa on muutettu ohjaavaan ja suosittavaan muotoon, tarjoten pihan rakentajalle itsenäistä harkintavaltaa pihansa eri alueiden käytöstä ja kasvivalinnoista. Momentti on suosituksenomaisuudestaan huolimatta arvioitu tarpeelliseksi säilyttää, muistuttaen luonnonmukaisten alueiden ja luonnon monimuotoisuuden vaalimisen arvokkuudesta.

16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen
Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on lievennetty pihamaan läpäisevien pintamateriaalien osuuden määrittelyä. Läpäisevien pintamateriaalien käyttöä suositellaan, mutta velvoittavasta raja-arvosta luovutaan.

Perustelut
Asemakaavan pientalotontin vettä läpäisevän pinnan raja-arvo on poistettu, koska sääntely olisi ollut osin päällekkäistä rakennusjärjestyksen kohdan 32 § vihertehokkuus kanssa. Koska vihertehokkuusvaatimus ei kuitenkaan kata kaikkea rakentamista, on momentissa haluttu säilyttää hulevesien hallintaa tukeva vettä läpäisevien pintamateriaalien suosituksenomainen käyttö.

20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on täsmennetty ensimmäisen momentin sanamuotoa ja lisätty sana “vaikutuksiltaan”. Lisäksi on täsmennetty pykälän kohdan 16 sanamuotoja.

Perustelut

Ensimmäisen momentin sanalisäys ”vaikutuksiltaan” noudattaa rakentamislain 42 § 2 momentin sanamuotoa.

Kohtaan 16 on täsmennetty kohdan koskevan tulisijallisia vesialtaita ja samalla luetellen vesialtaan käsittämään kylpypaljun lisäksi porealtaita tai pihauima-altaita. Tulisijallisuus liittyy paloturvallisuuteen. Käsitteeksi on samalla muutettu vesiallas, koska kylpypaljun lisäksi markkinoilta löytyy muitakin tulisijalla varustettuja allastyyppejä. Muuttuneella ilmaisulla on vastaavuus rakennusjärjestyksen kohtaan 1 a § määritelmiä ja käsitteitä.

23 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on täsmennetty ensimmäisen momentin rakennuspaikan vähimmäiskokoja sisältäviä ilmaisuja ja lisätty yleiskaavan aluemerkinnät sanallisten aluekuvauksien yhteyteen (AT, AP, M ja MT). Lisäksi erikseen lisätty asuinalueita (A) koskeva vähimmäispinta-ala, jossa noudatetaan suoraan laissa annettua rakennuspaikan vähimmäiskokoa.

Perustelut
Ensimmäiseen momenttiin lisätyt oikeusvaikutteisen Vantaan yleiskaava 2020 (voimaan tullut 11.1.2023) aluemerkinnät täsmentävät, mihin yleiskaavan mukaiseen mitoitusalueeseen merkintä kohdistuu ja tuovat paremmin esiin, että rakennusjärjestyksessä oleva rakennuspaikan vähimmäiskoko 2000 m² määrittyy yleiskaavan mukaisesti vain asemakaavattomilla yleiskaavassa kyläalueeksi AT ja pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi AP osoitetuilla alueilla. Näillä alueilla rakennuspaikan saa muodostaa (lohkoa) lähtökohtaisesti vain asuinrakentamista varten. Yleiskaavamääräyksen mukaisesti näillä alueilla saa rakentaa yhden asunnon silloin, kun 6.6.1983 mukaisen tilan pinta-ala on vähintään 2000 m². Sitä pienemmille tiloille ei voida asunnon rakentamista osoittaa. Yleiskaavassa maanomistajien tasapuoliseen kohteluun perustuvaa asuntojen lukumäärän rajoittamista ja samalla lohkottavien tilojen määrän rajoittamista on noudatettu vuodesta 1983 lähtien.

Asuinalueilla A rakennuspaikan vähimmäiskokoa ei yleiskaavassa ole määritetty, jolloin siellä noudatetaan rakentamislain 45 § mukaista vähimmäiskokoa 1000 m², siltä osin kun alueiden maankäytöllistä suunnittelua ei ole jo ratkaistu asemakaavoituksella.

31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on täsmennetty puiden kaatamista koskeva ohjeistus vastaamaan verkkosivuilla olevaa ohjeistusta. Lisäksi pykälän neljännessä ja kuudennessa momentissa on täsmennetty sanamuotoja.

Perustelut
Teksti kokonaisuudessaan on jäsennelty helpommin luettavaksi. Uusitussa muotoilussa esitetään selkeät raja-arvot, milloin puiden kaataminen tulkitaan vaikutuksiltaan vähäiseksi toimenpiteeksi ja puiden kaataminen ilman maisematyölupaa on sallittua.

Neljännessä ja kuudennessa momentissa sanamuotoja on täsmennetty vastaamaan rakentamislain 53 § maisematyöluvan ilmaisuja.

32 § Vihertehokkuus

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on täsmennetty ensimmäisen momentin sanamuotoja. Lisäksi vihertehokkuuden noudattamista on rajattu koskemaan vain uudisrakentamista ja merkittävää täydennysrakentamista. Täydennysrakentamiselle on laadittu merkittävyyden arvioimisen kriteerit. Erikseen on rajattu omakoti- ja paritalojen laajentaminen ja täydennysrakentaminen vihertehokkuutta koskevien vaatimusten ulkopuolelle.
Lisätty kuudes momentti, jossa määritellään vihertehokkuuslaskelmiin sisältyvä hulevesien viivytystarve vähimmäistavoitteeksi, joka tulee aina täyttyä laskelman kokonaistavoiteluvun lisäksi.

Perustelut
Vihertehokkuuden vaatimus on rajattu kohteille, joissa sen vaikuttavuus ja toteutettavuus suhteessa hulevesien hallinnan tavoitteisiin ovat hankkeen muuhun toteuttamiseen nähden arvioitu kohtuulliseksi.

Uudisrakentamisessa vihertehokkuuden huomioiva ratkaisu osana muuta suunnitteluratkaisua arvioidaan helpoksi saavuttaa, myös uudisrakennettavissa omakoti- ja paritaloissa. Merkittävän lisärakentamisen prosenttiperusteinen (10 %) tonttia peittävän kattopinta-alan määritys kohtelee tontteja tasapuolisesti koosta riippumatta. Peittopinta-alana raja-arvo kytkeytyy myös suoraan hulevesien kertymämäärään sadannan kautta. Kasvillisuuskattoa käytettäessä merkittävän lisärakentamisen raja on kaksinkertainen (20 %), huomioiden kasvillisuuskaton merkittävä mutta rajallinen kysy sitoa ja haihduttaa vettä. Omakotitalojen ja paritalojen laajennuksissa tai täydennysrakentamisena toteutettavassa talousrakennuksessa tai siihen rinnastuvassa rakennuskohteessa vihertehokkuuden rakennusjärjestyksen mukaista velvoitetta ei sovelleta, koska velvoitetta ja sen osoittavaa suunnittelua laskentoineen hankkeen muuhun toteuttamiseen nähden arvioiden ei pidetä kohtuullisena.

Kuudenneksi momentiksi on lisätty vihertehokkuuslaskelmiin sisältyvän hulevesien viivytystarpeen täyttyminen, koska vihertehokkuuskertoimen täyttyminen ei automaattisesti tarkoita laskelman viivytystarpeen täyttymistä.

57 § Melun- ja tärinäntorjunta

Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on lisätty väliotsikot: uudisrakentaminen (momentit 1-3), käyttötarkoituksen muutos (4 momentti), korjaus- ja muutostyöt (5 momentti). Täsmennetty sanamuotoja koskien uudisrakentamista ja lisätty käyttötarkoituksenmuutoksia ja korjaus- ja muutostöitä koskevat momentit, jotka sisällöllisesti vastaavat YmA 796/2017 ääneneristysasetuksen säännöksiä.

Perustelut
Lisäyksellä täsmentyy uudisrakentamisen, käyttötarkoituksen muutoksen sekä korjaus- tai muutostyön vaatimukselliset erot. Käyttötarkoituksen muutoksen yhteydessä on tuotu selkeyttäen esille, että äänimaailmaympäristön vaatimustenmukaisuuden toteutumisen arvioinnissa on tapauskohtaista harkintaa. Kuitenkin rakennuksen käyttötarkoitusta muutettaessa muusta tarkoituksesta asumiseen lähtökohtaisesti sovelletaan uudisrakentamiselle annettuja vaatimuksia, tukien terveellisen ja viihtyisän asumisen muodostumista.

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

c) asetetaan nähtäville 30 päiväksi rakentamislain 19 §:n mukaisesti 5.5.2026 päivätty rakennusjärjestyksen muutettu muutosehdotus,
d) oikeutetaan rakennusvalvonta pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- Rakennusjärjestyksen muutettu muutosehdotus 5.5.2026
- Vertailuasiakirja 5.5.2026
- Vaikutusten arviointi 5.5.2026
- Vuorovaikutusraportti 5.5.2026
- Rakennusjärjestyksen OAS 5.5.2026

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
rakennusvalvontapäällikkö Risto Mikkola, puhelin 040 701 4288
johtava lupa-arkkitehti Ifa Kytösaho, puhelin 0407492595
johtava lupa-arkkitehti Petteri Erling, puhelin 0405635985
rakennuslakimies Juha Terho, puhelin 040 652 7116
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

UUDELLEEN VALMISTELTU MUUTOSEHDOTUS 5.5.2026

VD/1156/10.03.00.00/2026

VANTAAN RAKENNUSJÄRJESTYKSEN UUDISTAMINEN

Tässä asiakirjassa on rinnakkain rakennusjärjestyksen muistutusten jälkeen korjattu ja uudelleen nähtäville vietävä **MUUTETTU MUUTOSEHDOTUS 5.5.2026**,

SISÄLLYS

VANTAAN KAUPUNGIN RAKENNUSJÄRJESTYS

I

LUKU Yleistä

1 § Rakennusjärjestyksen tehtävä

1 a § Määritelmiä ja käsitteitä

2 § Rakentamistapaohjeet

3 § Rakennustoimenpiteiden sopeuttaminen kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin

4 § Rakennuspaikan omistajan ja haltijan asema

I LUKU Rakennuksen rakentaminen

5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset

6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle

7 § Rakennuksen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen

8 § Rakennuksen korkeusasema

9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet

10 § Tontin ja rakennuksen valaistus

~~11 § Suunnittelijat, työnjohto ja valvojat~~

11 § ~~12 §~~ Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät

III LUKU Pihamaa ja tontti

12 § Lohkottavan tontin vähimmäispinta-ala

13 § Pihamaan rakentaminen

14 § Pihamaan korkeusasema

15 § Tukimuurit ja pengerrykset

16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen

17 § Tontin liikennejärjestelyt

~~18 § Vajojen ja muiden rakennelmien rakentaminen~~

18 § ~~19 §~~ Aidan rakentaminen kadun vastaiselle rajalle

19 § ~~20 §~~ Tontin rannan rakentaminen

20 § ~~21 a §~~ Vapautukset rakentamisluvan ~~toimenpideluvan~~ hakemisesta kaikilla tonteilla

21 § ~~21 b §~~ Rajamerkkien, kiintopisteiden ja viranomaisten, laitosten, energia- ja puhelinyhtiöiden asettamien merkkien rakennusaikainen poistaminen tai merkkien turmeltuminen rakennustyössä

IV LUKU Erityiset määräykset pientalon rakentamisesta

~~22 § Vapautukset toimenpideluvan hakemisesta asuinpientalotontilla~~

22 § ~~23 §~~ Rakennetun ympäristön kunnossapito

V LUKU Erityiset määräykset rakentamisesta asemakaava-alueen ulkopuolella

23 § ~~24 §~~ Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset

24 § ~~25 §~~ Rakennusten koko ja käyttötarkoitus

25 § ~~26 §~~ Rakennuksen etäisyys rantaviivasta

26 § ~~27 §~~ Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella

27 § ~~28 §~~ Suunnittelutarvealue

28 § ~~29 §~~ Rakennuspaikan rinnastaminen tonttiin

VI LUKU Rakennuksen elinkaari

29 § ~~30 §~~ Rakennuksen käyttöikä

30 § ~~31 §~~ Tontin luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa

31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla

32 § Vihertehokkuus

33 § ~~32 §~~ Materiaalivalinnat

34 § ~~33 §~~ Rakennuksen kunnossapito ja korjaaminen

35 § ~~34 §~~ Rakennuksen tai sen osan purkaminen

VII LUKU Julkinen kaupunkitila

36 § ~~35 §~~ Julkisen kaupunkitilan määritelmä

37 § ~~36 §~~ Kadut, torit ja muut vastaavat liikennealueet

38 § ~~37 §~~ Julkisen kaupunkitilan rakennelmat ja laitteet

39 § ~~38 §~~ Puistot ja muut vastaavat virkistysalueet

40 § ~~39 §~~ Julkisen kaupunkitilan rannat ja laiturit

41 § ~~40 §~~ Mastojen rakentaminen

42 § ~~41 §~~ Julkisen kaupunkitilan valaistus

~~42 § Tapahtumien järjestäminen~~

VIII LUKU Työmaat

43 § Työmaan perustaminen ja hoitaminen

44 § Katu- tai muun yleisen alueen käyttäminen

45 § Tilapäiset työmaarakennukset

46 § Kaivutyöt ~~Katu- ja muun yleisen alueen kaivulupa~~

47 § Työmaataulu

48 § Työmaan jätehuolto

49 § Työmaan purkaminen ja siistiminen

IX LUKU Ympäristön- ja terveydensuojelu

50 § Tonttien jätehuolto

51 § Alueelliset jätteiden keräyspisteet

52 § Kiinteistön puiden kunnon valvonta

53 § Pohjaveden huomioon ottaminen rakentamisessa

54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla

55 § Puisten perustusrakenteiden huomioon ottaminen rakentamisessa

56 § Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa

57 § Melun- ja tärinäntorjunta

58 § Maanalainen rakentaminen

RAKENNUSJÄRJESTYS MUUTETTU MUUTOSEHDOTUS 5.5.2026

1 § Rakennusjärjestyksen tehtävä

Rakentamislain ja -asetuksen sekä muiden alueiden käyttämistä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi Vantaan kaupungissa on noudatettava tämän rakennusjärjestyksen määräyksiä, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ei ole toisin määrätty.

1 a § Määritelmiä ja käsitteitä

Rakennuskohteella tarkoitetaan rakennusta tai rakennelmaa, jolla voi olla vaikutusta ympäröivään alueiden käyttöön ja jonka toteuttamisessa on otettava huomioon olennaisia teknisiä vaatimuksia, sekä erityistä toimintaa varten rakennettavaa aluetta, josta aiheutuu vaikutuksia sitä ympäröivien alueiden käytölle; (RakL 2 § 1 mom. 4 kohta)

Rakennuksella tarkoitetaan erillistä, kiinteää, paikallaan pysytettäväksi tarkoitettua, omalla sisäänkäynnillä varustettua kohdetta, joka sisältää katettua ja seinien erottamaa tilaa; (RakL 2 § 1 mom. 5. kohta)

Kiinteällä, paikallaan pysytettäväksi tarkoitetulla tarkoitetaan kiinteät perustukset omaavaa rakennuskohdetta, jossa voi olla kiinteitä taloteknisiä liittymiä. Paikallaan pysytettäväksi tarkoitetulla ei siis tarkoiteta rakennuskohdetta, joka voidaan nostaa paikoilleen tai paikaltaan pois siten, että siitä ei jää maahan pysyviä perustusrakenteita tai laattoja.

Pihasauna voidaan rakentaa vain asuinrakennuksen tai vapaa-ajanrakennuksen pihapiiriin. Sauna on rakennus silloin, kun se on erillinen, kiinteä, paikallaan pysyväksi tarkoitettu (ks. myös rakennelma). Ollessaan alle 30 m² se ei edellytä rakentamislupaa. Saunalle pitää olla rakennuspaikka ja rakennusoikeutta, muuten se tarvitsee poikkeamisluvan.

Rakennelmalla tarkoitetaan rakennuskohdetta, joka ei ole rakennus. Rakennelma voi yleensä sijaita myös rakennusalan ulkopuolella. Rakennelman sijaintia säätää rakennusjärjestys ja joskus asemakaava.
Vantaalla sisätilaa sisältävistä rakennuskohteista rakennelmiksi tulkitaan kevytrakenteiset ja siirtokelpoiset pihamajat, pihasaunat, puutarhavajat, kasvihuoneet, maakellarit, kesäkeittiöt, grillikodat, leikkimökit, jätesuojat, puuceet ja muut edellisiin rinnastuvat rakennuskohteet, joiden kunkin pohjan pinta-ala on enintään 10 m2 ja joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on enintään 20 m2. Pohjan pinta-alan 20 m2 ylittävältä osalta edellä mainitut sisätilaa sisältävät rakennelmat lasketaan rakennusoikeutta käyttäviksi. Edellä mainitut rakennelmat edellyttävät rakennuspaikalle asuinrakennuksen tai vapaa-ajanrakennuksen.
Lisäksi rakennelmia ovat esimerkiksi tukimuurit, aidat, laiturit, kiinteät grillauspaikat, tulisijalliset vesialtaat (kylpypaljut, porealtaat tai uima-altaat), terassit ja katokset. Myös puistomuuntamot ja akkukontit tulkitaan rakennelmiksi, kun niiden pohjan ala on enintään 10 m2. Puistomuuntamojen ja akkukonttien pohjan alan ollessa yli 10 m2, tulkinta rakennelmaksi tai rakennukseksi tehdään tapauskohtaisesti ominaisuuksien arvioinnin perusteella.

Pihavarusteet ja -kalusteet eivät kuulu rakennusvalvonnan valvontavastuun piiriin. Pihavarusteina pidetään esimerkiksi kalusteita, keinuja, pyykin kuivaus- ja tamppaustelineitä, irtogrillejä, trampoliineja, pienehköjä kevytrakenteisia ja siirtokelpoisia tulisijattomia vesialtaita (kylpypaljut, porealtaat tai pihauima-altaat)
Katoksella tarkoitetaan rakentamiskohdetta, jonka seinäpinta-alasta on vähintään 30 % pysyvästi avointa tai yhtäaikaisesti 30 % avattavissa eristämättömin siirtolasiseinin. Katos ei muodosta kerrosalaa, jollei asemakaavasta muuta johdu.

Terassi on rakennukseen liitetty tai pihalla erikseen sijaitseva oleskeluun tarkoitettu rakennuskohde. Terassi voi olla katettu, osittain katettu tai kattamaton.

Autosuojalla tarkoitetaan autotallia tai -autokatosta.

Rakennusoikeus annetaan asema- tai yleiskaavassa. Suunnittelutarvealueella rakennusoikeus määritellään rakennusjärjestyksen pykälässä 24 §.

2 § Rakentamistapaohjeet

Rakentamisen ohjaamiseksi hallintosäännössä määritetty viranomainen voi antaa alueellisia tai koko kaupunkia koskevia rakentamistapaohjeita. Ohjeiden on edistettävä alueen ominaispiirteisiin ja paikallisiin erityisolosuhteisiin sopivaa ja kestävää rakentamista.

Aikaisemman rakennusjärjestyksen nojalla hyväksytyt rakentamistapamääräykset ovat voimassa tämän rakennusjärjestyksen mukaisina rakentamistapaohjeina.

3 § Rakennustoimenpiteiden sopeuttaminen kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin

Yleis- ja asemakaavamääräykset ja rakentamistapaohjeet antavat lähtökohdan rakentamisen sopeuttamiseksi kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin. Sen lisäksi on otettava huomioon lähiympäristö ja rakennetun ympäristön historiallinen kerroksellisuus.

4 § Rakennuspaikan omistajan ja haltijan asema

Rakennuspaikan omistajan ja haltijan osalta noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusjärjestyksessä on määrätty tontin omistajasta.

II LUKU
Rakennuskohteen rakentaminen

5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset

Rakennuskohteen on sovelluttava ympäröivän alueen ominaispiirteisiin ja yleisesti noudatettuun rakennustapaan sijoituksen, koon, muodon, ulkomateriaalien, värityksen, valaistuksen sekä julkisivun jäsentelyn osalta.

Rakennuskohteen on muodostettava ympäristö- ja kaupunkikuvaltaan sopusuhtainen sekä alueen luonto-, maisema- ja historialliset arvot huomioon ottava kokonaisuus.

Rakennuskohteen julkisivujen korjaus- ja muutostöissä on vaalittava rakennuskohteelle ominaista tyyliä ja piirteitä.

Rakennuksen ulkokatto saa kadulle ja pihalle päin kohota enintään 45 asteen kaltevuuskulmassa julkisivupinnan yläreunasta. Tästä voidaan poiketa, jos se kaupunkikuvan tai rakennuksen ulkonäköön liittyvän syyn johdosta on perusteltua.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja tekniset laitteet kanavineen on suunniteltava rakennuksen luonteeseen ja ympäristön kaupunkikuvaan soveltuviksi.

Rakennuskohteen ikkunoiden ja muiden lasiaiheiden kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä rakennuksen valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lintujen törmääminen lasiin minimoidaan rakennuskohde ja sen laajuus huomioiden.

6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle

Jos rakennus saadaan asemakaavan mukaan rakentaa kadun vastaiselle tontin rajalle, rakennus saa ulottua tontin rajan yli katualueelle tai perustellusta syystä muulle yleiselle alueelle seuraavasti:

1. rakennuksen perustusrakenteet routaeristeineen maanpinnan alapuolella 1,5 metrin syvyyteen saakka 0,3 metrillä ja maanpinnasta 1,5 metriä syvemmällä olevat perustusrakenteet 1,2 metrillä.

2. erkkerit, katokset, räystäät parvekkeet ja muut vastaavat maanpinnan yläpuolella rakennuksen julkisivusta ulkonevat rakennuksen osat 1,5 metrillä; julkisen rakennuksen ja liikerakennuksen pääsisäänkäynnin katos voi ulottua kevyenliikenteen väylällä enemmänkin. Vapaan alikulkukorkeuden on oltava vähintään 3,2 metriä ja ajoradan kohdalla tai 0,5 metriä sitä lähempänä sekä katualueen huoltoajolle varatun väylän yläpuolella vähintään 4,6 metriä.
3. Ulkoseinän lisäeristys rakennusvalvonnan harkinnan mukaan.
4. olemassa olevan rakennuksen uudet portaat tai luiska enintään 0,3 metrillä, milloin uudet portaat ovat tarpeelliset rakennuksen toimintojen muuttuessa ja portaita ei voida ilman kohtuuttomia vaikeuksia ja kustannuksia rakentaa tontille.

Ylityksistä ei saa aiheutua haittaa kadun tai muun yleisen alueen käytölle ja niille tulee olla alueen haltijan sijoituslupa.

7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen

RAKENNUKSET
Ellei asemakaavassa toisin määrätä, tulee rakennuksen etäisyyden tontin rajoista asemakaava-alueella olla vähintään 4 metriä. Rakennuksen sijoittaminen edellä mainittua lähemmäksi rajaa edellyttää naapuritontin omistajan tai haltijan suostumusta.

Asemakaava-alueen ulkopuolella rakennuksen etäisyyden tontin tai rakennuspaikan rajoista tulee olla vähintään 4 metriä. Lisäksi rakennusta rakennettaessa tulee huomioida lainsäädännön mahdolliset muut etäisyysvaatimukset, joista poikkeamiseen tulee saada naapurilta kirjallinen suostumus.

Savusaunaa tai muuta palovaarallista rakennuskohdetta ei saa sijoittaa 15 metriä lähemmäksi toisen omistamaa tai hallitsemaa maata eikä 20 metriä lähemmäksi rakennusta, joka on toisen omistamalla tai hallitsemalla maalla.

RAKENNELMAT
Sekä asemakaava-alueella että asemakaava-alueen ulkopuolella rakennelman ja sen mahdollisen savuhormin etäisyyden tontin tai rakennuspaikan rajoista tulee olla vähintään 4 metriä.

Edellä todetusta poiketen vähäinen tulisijaton rakennelma (pohjapinta-ala alle 4 m² ja korkeus alle 2 m) on sallittua sijoittaa naapuritontin tai rakennuspaikan rajasta vähintään yhtä kauas kuin mikä on rakennelman korkeus. Sijoitus ei kuitenkaan saa aiheuttaa huomattavaa haittaa naapurille.

Rakennelman sijoittaminen sallittua lähemmäs (4 metriä tai korkeutensa verran) naapurin rajoista edellyttää naapuritontin tai rakennuspaikan omistajan tai haltijan kirjallista suostumusta. Lisäksi paloturvallisuuteen liittyvät vaatimukset tulee täyttyä.

Aidan, tukimuurin ja terassin sijoittamisessa noudatetaan kuitenkin tämän rakennusjärjestyksen kohtaa 20 §.

YLEISTÄ
Rakennus saa ulottua asemakaavassa tai rakennusjärjestyksessä määrätyn tontin sisäisen rakennusalan rajan yli seuraavasti, ei kuitenkaan asemakaavassa istutettavaksi merkitylle tontinosalle:

1) rakennuksen perustusrakenteet ja kellarin rakenteet maanpinnan alapuolella tarpeen mukaan
2) terassit, erilliset katokset ja katokset, erkkerit, räystäät, parvekkeet, kuistit, portaat ja muut vastaavat rakennuksen osat 1,2 metrillä. Portaat ja niihin liittyvän sisäänkäyntitason ylitys voi tarvittaessa olla enemmänkin.
3) olemassa olevan rakennuksen ulkoseinän lisäeristys, tekniset laitteet ja muu vastaava tarpeen mukaan.

Edellä mainituista ylityksistä ei saa aiheutua huomattavaa haittaa ympäristölle tai naapureille.

Lisäksi paloturvallisuuteen liittyvät vaatimukset tulee täyttyä.

8 § Rakennuksen korkeusasema

Rakennuksen korkeusaseman on sopeuduttava olemassa olevan ympäristön ja asemakaavan sekä tie-, katu- ja puistoalueiden ja naapurikiinteistöjen suunniteltuihin korkeusasemiin.

Rakentamislupahakemukseen on sisällytettävä riittävät tiedot rakennuspaikan ja sen ympäristön korkeusasemista.

Rakennusvalvontaviranomainen voi rakentamislupahakemuksen arvioimiseksi edellyttää luvanhakijalta, että tontin kulmapisteiden ja suunnitellun rakennuksen nurkkapisteiden sijainti ja korkeusasema merkitään tontille ennen lupapäätöksen tekemistä.

9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet.

Myynti-, tiedotus- ja mainoslaitteen asettaminen edellyttää alueen haltijan luvan ja sen lisäksi, on noudatettava seuraavaa:

1. Laitteen muodon, koon, värin ja rakenteen on sovelluttava ympäristöön.
2. Liikehuoneiston kunkin yksittäisen ikkunan pinta-alasta saa peittää mainoslaitteilla, ikkunateippauksilla ja vastaavilla yhteensä enintään puolet.
3. Rakennukseen kiinnitettävä myynti-, tiedotus- tai mainoslaite saa ulottua 0,6 metriä sekä ikkuna- ja ovimarkiisit ja terassien katokset 1,5 metriä katualueelle tai muulle yleiselle alueelle. Vapaan alikulkukorkeuden on katualueella oltava 3,2 metriä ja muulla yleisellä alueella 2,4 metriä. Vapaan korkeuden ollessa alle 2,4 metriä saa ulottuma julkisivupinnasta olla enintään 0,15 m. Laite ei kuitenkaan saa ulottua puolta metriä lähemmäksi ajoneuvoliikenteelle varattua kadun osaa.
4. Tontille tai julkiseen kaupunkitilaan sijoitettava laite on kiinnitettävä tukevasti eikä se saa haitata julkisen kaupunkitilan käyttöä eikä olla huomattavasti häiritsevä eikä muodostaa liikkumisestettä. Laitteet on pidettävä kunnossa ja rikkinäiset on joko korjattava tai poistettava välittömästi.
5. Tontille tai julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavan laitteen valoteho ei saa olla merkittävästi voimakkaampi kuin ympäristön valaistus, se ei saa aiheuttaa estohäikäisyä tai syttyä ja sammua toistuvasti pimeällä eikä sen näytöllä saa esittää voimakkaasti välkkyviä kuvia. Laitetta ei saa sijoittaa suojatien jatkeelle ja sen sijoittelussa on muutoinkin otettava huomioon liikenneturvallisuus ja ympäröivä asutus.
6.

10 § Tontin ja rakennuksen valaistus

Tontin valaistusjärjestelyissä valolaitteiden sijoitus, suuntaus ja valoteho on sovitettava siten, että ne lisäävät alueen turvallisuutta ja viihtyisyyttä eivätkä tarpeettomasti ja haitallisesti häiritse alueen asukkaita, alueella liikkuvia tai naapurialueita.

Julkisivuvalaistuksen tulee tukea rakennuksen luonnetta ja sen kaupunkikuvallista merkitystä.

Valaisinten ja valon on sovelluttava kunkin alueen kaupunkikuvaan.

Kaupunkikuvallisesti merkittävissä hankkeissa on tarvittaessa rakentamisluvan yhteydessä esitettävä valaistussuunnitelma.

11 § Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät

Rakennetun tontin omistajan tai haltijan on asetettava kadulta, muulta liikenneväylältä ja tontin sisäiseltä liikennealueelta hyvin näkyvään paikkaan tontin osoitenumero, joka on pimeän aikana valaistava.

Katujen kulmassa sijaitsevaan rakennukseen on jokaisen kadun puolelle asennettava kyseiselle kadulle vahvistettu osoitenumero.

Osoitenumero on asetettava:

1) katuun tai muuhun liikenneväylään rajoittuvassa tai sen välittömässä läheisyydessä olevassa rakennuksessa kadulle johtavan portin tai vastaavan kohdalle
sekä
2) muussa tapauksessa tontille johtavan ajoväylän alkupäähän. Milloin tontilla on useita rakennuksia, eivätkä kaikki rakennukset rajoitu katuun tai sen välittömään läheisyyteen, tulee tontille johtavan ajoväylän alkupäähän tarvittaessa asettaa opastaulu. Osoitenumero tulee merkitä opastauluun tai asettaa sen välittömään läheisyyteen. Osoitenumero on lisäksi tarvittaessa kiinnitettävä kuhunkin rakennukseen.

Tontin rakennusten jokainen porrashuone on merkittävä juoksevasti isoin kirjaimin, merkintä on pimeän aikana valaistava. Tontin rakennusten huoneistot on numeroitava A portaan alimmasta kerroksesta jatkuen juoksevasti tontilla olevasta rakennuksesta toisiin rakennuksiin, jollei ole perusteltua syytä muuhun numerointiin. Asuinpientalon huoneistot voidaan merkitä kirjaimin. Kellari- ja ullakkokomerot sekä ulkovarastot on merkittävä samalla numerolla kuin huoneisto, jonka käytössä ne ovat.

Tontille valmistuvien rakennusten osoitemerkinnät tulee olla asennettuna viimeistään käyttöön hyväksyvässä osittaisessa loppukatselmuksessa. Tontin omistajan tai haltijan tulee pitää osoitemerkinnät toimintakuntoisina.

Porrashuoneen sisääntulokerroksessa tulee näkyvällä ja tarvittaessa erikseen valaistavalla paikalla olla huoneistotiedot sisältävä taulu. Huoltomiehen tai talonmiehen sekä isännöitsijän yhteystiedot tulee merkitä porrashuoneeseen näkyvälle paikalle. Huoltomiehen tai talonmiehen yhteystietomerkinnät pitää pystyä lukemaan myös rakennuksen ulkopuolelta.

III Luku
Pihamaa ja tontit

12 § Lohkottavan tontin vähimmäispinta-ala

Asemakaava-alueella AO, AP ja A-kortteleihin tavoiteltaessa 1- tai 2-asuntoisten pientalojen rakentamista ja poikettaessa asemakaavassa osoitetusta ohjeellisesta tonttikoosta on muodostettavien uusien tonttien oltava laajuudeltaan vähintään kuusisataa neliömetriä (600 m²). Muodostettavan tontin tulee olla muodoltaan asemakaavassa osoitettuun tarkoitukseen sopiva sekä rakentamisen teknisten edellytysten toteutumisen on oltava mahdollista. Lohkottavan tontin pinta-alaan ei sisällytetä kirvesvarren ajoreittiä.

13 § Pihamaan rakentaminen

Pihamaata rakennettaessa on huolehdittava siitä, että pihamaasta tulee tontin käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla käyttökelpoinen ja viihtyisä. Pihamaan rakentaminen ja istuttaminen ei saa aiheuttaa näkemäesteitä liikenteelle ja katualueen käyttäjille ja se on myös jatkuvalla ylläpidolla varmistettava.

Pihamaan viherrakentamisessa suositellaan mahdollisuuksien mukaan säilytettävän luonnonmukaisia osia ja istutettavilla alueilla käytettävän paikan kasvuolosuhteisiin sopivaa monipuolista kasvilajistoa.

Rakennuksen rakentamisen, siihen verrattavan rakentamisen, rakennuksen laajentamisen ja sen kerrosalaan laskettavan tilan lisäämisen yhteydessä on olemassa olevan pihamaan käyttökelpoisuutta ja viihtyisyyttä tarvittaessa parannettava esimerkiksi jäsentämällä olevia autopaikka-alueita, kohentamalla ja lisäämällä istutuksia, vähentämällä liikkumisesteitä tai rakentamalla pihamaan käyttökelpoisuutta parantavia rakennelmia. Pihamaan muutoksissa tulee ottaa huomioon tontin asukkaiden lisäksi rajanaapurit.

Kiinteistölle on varattava lumen varastoinnille riittävästi tilaa siten, ettei pihan käyttöturvallisuus, käytettävyys tai autopaikkojen riittävyys vaarannu. Kiinteistön sisäiset pelastusreitit on pidettävä lumesta vapaina, eikä lunta saa siirtää tie-, katu- tai yleisille alueille

14 § Pihamaan korkeusasema

Pihamaan korkeusaseman on sopeuduttava olemassa olevan ympäristön ja suunniteltuihin katu- ja puistoalueen ja naapurikiinteistöjen korkeusasemiin.

Pihamaan korkeussuhteita ei saa ilman rakennusvalvontaviranomaisen lupaa olennaisesti muuttaa siitä, mitä rakennus- tai rakentamisluvan myöntämisen yhteydessä vahvistetut piirustukset osoittavat.

Rakennuksen rakentamisen ja sen laajentamisen yhteydessä pihamaa on suunniteltava ja toteutettava niin, ettei rakentamisella ilman erityistä syytä lisätä hulevesien valumista tontin rajan yli naapurin puolelle.

15 § Tukimuurit ja pengerrykset

Jos pihamaata on tarpeen tasata, se on toteutettava pengertämällä tai tukimuureilla. Pihamaata ei saa ilman erityistä syytä tasata niin, että asuintontin rajalle syntyy 0,5 metriä suurempi korkeusero.

Pengertäminen ja tukimuurin rakentaminen on toteutettava niin, etteivät maa-ainekset eivätkä sade- ja pintavedet valu naapurin puolelle.

16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen

Tontille on rakennettava hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmä, josta vedet on imeytettävä kokonaan tai osittain omalla tontilla, jos maaperäolosuhteet sen sallivat ja jollei siitä aiheudu alueen rakennuksille kosteusvauriovaaraa. Imeyttäminen tontilla edellyttää pohjatutkimusta ja sen perusteella tehtyä pohjarakennesuunnitelmaa.

Ne hulevedet ja perustusten kuivatusvedet, joita ei imeytetä tontilla, on johdettava viivyttämällä kiinteistöjen yhteiseen hulevesijärjestelmään ja jos tämä ei ole mahdollista, niin järjestelmän omistajan suostumuksella yleiseen hulevesijärjestelmään. Viivytys on toteutettava ensisijaisesti painanteina, viivytysaltaina tai vastaavina, ja toissijaisesti maanalaisena viivytysratkaisuna.

Tontin rajoittuessa vesistöön puhtaat hulevedet ja perustusten kuivatusvedet voidaan viivytettyinä johtaa suoraan siihen.

Hulevesien ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta ei saa aiheutua haittaa naapuritontille tai yleiselle alueelle. Vesiä ei saa johtaa naapuritontille tai yleiselle alueelle ilman järjestelmän haltijan suostumusta.

Tonttien väliset rajaojat on säilytettävä osana hulevesijärjestelmää.

Rakennuksen rakentamista ja peruskorjaamista koskevaan rakentamislupahakemukseen on liitettävä selvitys hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta tai olemassa olevasta järjestelmästä, sen riittävyydestä, toimivuudesta ja kunnossapidosta.

Pihamaata rakennettaessa suositellaan käytettävän vettä läpäiseviä pintamateriaaleja, jollei pihan oleskelualueiden käyttötarkoituksesta muuta johdu. Tehtäessä muutoksia pihamaalla on mahdollisuuksien mukaan vähennettävä alueiden vettä läpäisemätöntä pinta-alaa ja lisättävä kasvillisuutta.

Lumi on varastoitava siten, ettei siitä tai sen sulamisvedestä aiheudu vaaraa, tai haittaa naapureille tai kadun käyttäjille.

17 § Tontin liikennejärjestelyt

Tontin ajoneuvoliikenne on suunniteltava ja toteutettava siten, että ajoneuvoliikenteestä ei aiheudu vaaraa.

Tontille tai rakennuspaikalle saa rakentaa yhden ajoneuvoliittymän. Perustellusta syystä voidaan sallia useamman liittymän rakentaminen. Suurin sallittu liittymäleveys asuintonteilla on 5 metriä sekä teollisuus- ja liiketonteilla 8 metriä. Liittymässä katuun tai tiehen sekä tontin/rakennuspaikan sisäisissä järjestelyissä on otettava huomioon liikenneturvallisuus. Asemakaava-alueen ulkopuolella maantielle johtavalle ajoneuvoliittymälle on haettava lupa tienpitoviranomaiselta.

Pelastuslaitoksen nostokalustolla on oltava vapaa pääsy kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen viereen siten, että sammutus- ja pelastustoimenpiteet ovat mahdollisia. Mikäli nostopaikka on välttämätöntä sijoittaa katu- tai puistoalueelle, tulee katu- ja puistosuunnitelma ottaa huomioon ja nostopaikan sijainnille tulee hakea Kadut ja puistot -palvelualueelta sijoituslupa.
Kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen ulkoseinään tai pihamaalle on sijoitettava opastaulu~~,~~ josta ilmenee pelastustien, nosto- ja sammutuspaikkojen sijainti.

Asuinkerrostalotonteille tulee toteuttaa vieraspysäköintiin vähintään 1 ap/1500 k-m^2. Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m^2.

Asuinkerrostalotonteilla liikkumisesteisten paikkojen määrä sisältyy perusmitoitukseen. Paikkoja varataan 2 ap / alkava 2500 k-m^2, jonka jälkeen jokaista seuraavaa alkavaa 2500 k-m^2 kohden varataan 1 ap lisää. Paikat sijoitetaan esteettömän kulkuyhteyden päähän porraskäytävästä.

Jos alueen lainvoimaisessa asemakaavassa ei ole määräystä pientalotontilla autopaikkojen vähimmäismäärästä tai jos alueella ei ole asemakaavaa, on asuntoa kohti rakennettava vähintään 2 autopaikkaa.

Tontilta on varattava riittävästi tilaa polkupyörien asianmukaista säilyttämistä varten. Asuinkerrostalotontilla polkupyörien säilytystilaa on oltava vähintään 1 paikka / 30 kerrosneliömetriä. Paikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkoiluvälinevarastoon. Yksityisten ja julkisten lähipalveluiden, työ-, kokoontumis- ja liiketilojen yhteydessä polkupyöräpaikat on sijoitettava yleensä pääsisäänkäyntien läheisyyteen, ja niiltä on oltava sujuva yhteys liikenneväylille. Ulkotiloihin tulevissa pyöräpaikoissa on oltava runkolukitusmahdollisuus ja sisätiloihin tulevissa paikoista puolet on toteutettava runkolukittavina.

18 §-Aidan rakentaminen kadun vastaiselle rajalle

Rakennuksen rakentamisen yhteydessä tontin kadun vastainen raja on erotettava istutuksin tai rajalle on istutettava pensasaita tai rakennettava aita, jollei asemakaava muuta määrää tai jollei perustellusta syystä muuta johdu. Aidan sijoittamisessa ja korkeudessa on huomioitava kadun näkemäalueet. Pensasaita tai rakennettava aita perustuksineen on sijoitettava kokonaan tontin puolelle kadun, puiston tai muun yleisen alueen rajalla.

19 § Tontin rannan rakentaminen

Tonttiin kuuluvaa rannan luonnollista rantaviivaa ei saa vähäistä enempää muuttaa rantaa täyttämällä, kaivamalla tai muulla vastaavalla tavalla vastoin asemakaavaa tai muuta yleisen alueen suunnitelmaa ilman rakennusvalvontaviranomaisen ja tarvittaessa Lupa- ja valvontaviraston lupaa.

20 §-Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla

Rakentamislain 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuina vaikutuksiltaan vähäisinä pidetään seuraavat ehdot täyttäviä rakentamiskohteita, jotka vapautetaan luvanvaraisuudesta.
Vapautukset eivät koske pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia, jotka on suojeltu asemakaavassa. Vapautukset eivät myöskään koske lailla tai asetuksella suojeltuja rakennuksia, pihapiirejä tai muutoin inventoinneissa merkittäviksi todettuja rakennusperintökohteita, pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia. Kohtien 1 ja 2 vapautukset eivät ole voimassa tontilla, jolla on voimassa rakennuskielto.

Rakennusten muutoksia koskevat vapautukset

1. rakennuksen julkisivun ja katon värin muuttaminen, muun katon kuin kasvillisuuskaton materiaalin muuttaminen sekä asuinpientalon julkisivumateriaalin muuttaminen.
2. rakennuksen julkisivussa olevien yksittäisten aukkojen sulkeminen ja uusien aukkojen aukaiseminen lukuun ottamatta 1. kerroksen liiketilojen ikkunoita sekä palomuuriin tai naapurikiinteistön rajalla olevaan seinään aukaistavia uusia aukkoja
3. rakennuksen puuikkunoiden vaihtaminen puu-alumiini-ikkunoiksi 1980-luvulla tai sen jälkeen rakennetuissa rakennuksissa, kun ikkunajakoa ei muuteta. Tätä aikaisemmin rakennetuissa rakennuksissa rakennusvalvonta arvioi tapauskohtaisesti toimenpiteen vähäisyyden tai luvanvaraisuuden tarpeen.
4. rakennuksen ikkunoiden ja ovien sivulta auki olevat markiisit
5. terassin ja parvekkeen lasittaminen kirkasta lasia käyttäen, kun vähintään 30 % ulkoilmaan rajoittuvasta osasta on avattavissa, terassit ja parvekkeet on osastoitu palomääräysten edellyttämällä tavalla
6. aurinkopaneelien tai -keräinten sijoittaminen rakennuksen tai rakennelman katolle edellyttäen, ettei niistä aiheudu vaaraa tai häiriötä lentoliikenteelle,
7. ilmalämpöpumpun tai ilmavesilämpöpumpun sijoittaminen pientaloon tai siihen liittyvään talousrakennukseen. Muissa rakennuksissa vapauttaminen edellyttää julkisivuun sopeutettua kotelointia, silloin kun laite näkyy katu- tai muulle julkiselle alueelle.

Mainoslaitteita koskevat vapautukset

Mikäli mainoslaite aiheuttaa vähäistä merkittävämpää vaikutusta kaupunkikuvaan, se edellyttää rakennusvalvonnan luvan.

Liike- ja toimistorakennuksiin sekä useita liikehuoneistoja käsittäviin rakennuksiin suositellaan laadittavaksi mainoslaitteiden yleissuunnitelma, jonka vahvistamisen jälkeen ei yksittäisille laitteille tarvita erillistä julkisivumuutoslupaa.

Seuraavat mainoslaitteet eivät edellytä rakennusvalvonnan lupaa:

8. rakennuksen 1. kerroksen liikehuoneiston irtokirjainmainoslaite, joka on korkeudeltaan enintään 400 mm ja joka sijaitsee välittömästi liikehuoneiston näyteikkunan yläpuolella
9. rakennuksen 1. kerroksen julkisivun pintaan kiinnitettävä mainoskilpi, joka on kooltaan enintään 400 mm x 600 mm

Pihamaalle rakentamista koskevat vapautukset

10. aurinkopaneelien tai -keräinten sijoittaminen vähäisesti pihamaalle edellyttäen, ettei niistä aiheudu vaaraa tai häiriötä lentoliikenteelle
11. ilmalämpöpumpun tai ilmavesilämpöpumpun sijoittaminen pihamaalle pientalotonteilla aina ja muilla tonteilla siten, että laite on koteloitu kohteen arkkitehtuuriin sopeutuvalla tavalla tai se ei näy katu- tai muulle julkiselle alueelle.
12. kadun, puiston tai muun vastaavan yleisen alueen vastaisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on katua vasten enintään 1,2 metriä korkea ja puistoa ja muita alueita vasten enintään 1,6 metriä korkea, ja kun kadut ja puistot -palvelualue hyväksyy niiden rakentamisen, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle ja ne on pystyttävä huoltamaan tontin puolelta.

13. asuintonttien välisen aidan tai tukimuurin rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 1,6 metriä korkea ja tukimuuri enintään 0,5 metriä korkea, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan, ja kun naapuritontin omistaja tai haltija antaa suostumuksensa niiden rakentamiselle. Lähtökohtaisesti aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan aidan tai tukimuurin rakentajan tontin puolelle, ja ne on pystyttävä huoltamaan kyseisen tontin puolelta. Naapureiden yhteisellä sopimuksella aidan tai tukimuurin sijainnista voidaan päättää myös toisin.
14. teollisuus-, liike- ja varastotontin välisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 2,5 metriä, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle. Naapureiden yhteisellä kirjallisella sopimuksella aidan tai tukimuurin sijainnista voidaan päättää myös toisin.
15. tontin tavanomaisten sisäisten aitojen ja tukimuurien rakentaminen.
16. Tulisijallinen vesiallas (kylpypalju, poreallas tai pihauima-allas) tai kiinteä grillauspaikka, kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen.
17. Kattamattoman enintään 50 cm korkean rakenteellisen terassin rakentaminen vähintään 2,5 metrin etäisyydelle tontin rajasta. Mikäli terassi on osittain tai kokonaan katettu, katetun osan etäisyys tontin rajoista tulee olla vähintään 4 metriä.

Muut vapautukset tonteilla ja asemakaava-alueilla

18. muistomerkin pystyttäminen
19. kattamattoman enintään 50 cm korkean julkiseen tai kaupalliseen käyttöön tarkoitetun ulkotarjoilualueen rakentaminen, kun se on kooltaan korkeintaan 50 neliömetriä. Ulkotarjoilualueen on sovelluttava ympäristöönsä eikä se saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa ympäristölle.
20. uuden savupiipun ja tulisijan asentaminen asuinrakennuksessa olevan tilalle. Talousrakennukseen rakennettavan tulisijan ja savuhormin rakentaminen, kun savuhormi sijaitsee vähintään 4 metrin etäisyydellä toisen räystäistä ja 4 metrin etäisyydellä naapurin rajasta.
21. Pohja-alaltaan enintään 10 m^2 sisätilaa sisältävät rakennelmat, joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on enintään 20 m^2, kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen.
22. Pohja-alaltaan enintään 10 m^2 puistomuuntamo tai akkukontti, joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on enintään 20 m^2, ja kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen. Yli 10 m^2 mutta alle 30 m^2 rakennelmaksi tulkittavan puistomuuntamon tai akkukontin rakentamisluvan tarve arvioidaan tapauskohtaisesti harkiten.

Vaikka toimenpiteen toteuttaminen ei vaadi lupaa, on rakentamisessa noudatettava lainvoimaisen asemakaavan määräyksiä ja kyseiseen rakentamiseen liittyviä säännöksiä. On otettava myös huomioon toimenpiteen soveltuminen rakennukseen ja ympäristöön, asemakaavan suojelumääräykset, paloturvallisuus sekä vaikutukset naapurikiinteistön rakentamiseen ja käyttämiseen.

Rakentamiseen ryhtyvällä ja pääsuunnittelijalla on velvollisuus selvittää, onko suunnittelualueella mahdollisesti inventoimattomia muinaisjäännöksiä, jotta niitä ei vaarannettaisi. Jos työmaan aikana esiintyy muinaisjäännöksiä tai niitä koskevia epäilyjä, työt on välittömästi siltä osin keskeytettävä ja otettava yhteys museoviranomaiseen.

21 §

Rajamerkkien, kiintopisteiden ja viranomaisten, laitosten, energia- ja puhelinyhtiöiden asettamien merkkien rakennusaikainen poistaminen tai merkkien turmeltuminen rakennustyössä

Jos rakennustyön yhteydessä tontilla tai muulla rakennuspaikalla joudutaan poistamaan kiintopisteitä, on asiasta ilmoitettava maanomistajalle ja kaupungingeodeetille.
Jos rajamerkki häviää tai liikkuu, se voidaan sijoittaa paikalleen vain asianomaisen viranomaisen suorittamassa mittaustoimituksessa. Palopostien, johtojen ja niihin kuuluvien laitteiden sijaintia osoittavien merkkien poistamiseen on saatava *toimivaltaisen* viranomaisen, laitoksen tai yhtiön suostumus.

IV LUKU
Erityiset määräykset pientalon rakentamisesta

22 § Rakennetun ympäristön kunnossapito

Rakennus ympäristöineen on pidettävä jatkuvasti siistissä kunnossa. Tämän toteamiseksi rakennusvalvontaviranomainen voi tarvittaessa järjestää kaupunginosa- tai aluekohtaisia tarkastuksia, joiden yhteydessä havaitut puutteet kirjataan ja ryhdytään asian vaatimiin toimenpiteisiin.

Autojen, asuntovaunujen, veneiden, työkoneiden tai vastaavien säilytys tontilla on toteutettava niin, ettei säilytyksestä ole haittaa naapureille ja ettei säilytys rumenna ympäristöä tai katunäkymää.

Jos kysymyksessä on kaavassa suojeltu tai muutoin arvokkaaksi arvioitu alue, on ennen kaupunkikuvaan vaikuttavien toimenpiteiden toteuttamista oltava hyvissä ajoin yhteydessä rakennusvalvontaviranomaiseen.

V LUKU
Erityiset määräykset rakentamisesta asemakaava-alueen ulkopuolella

23 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset

Sen lisäksi, mitä rakennuspaikalle asetettavista vähimmäisvaatimuksista on säädetty rakentamislain 45 §, asemakaavoitetun alueen ulkopuolella rakennuspaikan vähimmäiskoko määrittyy voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti:
- asuinalueella (A) vähintään 1000 m2,
- kyläalueella (AT) ja pientalovaltaisella asuntoalueella (AP) vähintään 2000 m2,
- maa- ja metsätalousvaltaisella alueella (M) ja maatalousvaltaisella alueella (MT) vähintään yksi (1) hehtaari,
- muilla alueilla vähintään kaksi (2) hehtaaria.

Käytettäessä rakennuspaikkaa hevostalliksi tai lantalaksi on tilan tai useiden tilojen muodostaman toiminnallisen kokonaisuuden oltava pinta-alaltaan vähintään kaksi hehtaaria.
Mikäli rakennuspaikalle rakennetaan hevostalli tai muu vastaava eläinsuojarakennus, rakennuspaikalta tulee voida osoittaa riittävät ulkotarha- ja laidunalueet, jotka tulee sijoittaa riittävän etäälle kiinteistön omasta ja naapureiden talousvesikaivoista. Muun kuin maatilan eläinsuojan kerrosala saa olla enintään 100 m².

Muun kuin elinkeinon harjoittamiseen käytettävän enintään 100 k-m^2 suuruisen hevostallin (2–3 hevosta tai ponia), kanalan, lampolan tai muun vastaavan eläinsuojan saa rakentaa vähintään kahden hehtaarin suuruiselle rakennuspaikalle. Useamman hevosen tai ponin ammattimaiseen tallitoimintaan liittyvästä rakentamisesta päätetään tapauskohtaisesti.

Eläinsuojan, maneesin, lantalan ja ulkotarhan vähimmäisetäisyyden naapurikiinteistön rajaan tulee olla vähintään 100 metriä, kun rajan tuntumassa on asutusta, päiväkoti, koulu tai muita häiriintyviä kohteita. Uutta tallia tai muuta eläinsuojaa ei saa ilman naapurin suostumusta rakentaa 100 metriä lähemmäksi naapurin rajaa.

Sama rajoitus koskee tuotantoeläinten jaloittelu- ja ulkotarhoja. Ulkoilualueet tulee muutoinkin rakentaa asianmukaisesti.

Vanhoja eläinsuojia laajennettaessa laajentamisen tulee tapahtua häiriintyvästä kohteesta poispäin, mikäli se on teknisesti mahdollista toteuttaa kohtuullisin kustannuksin.

Rakennuspaikan on sijaittava, mikäli mahdollista, olemassa olevan asutuksen tai tilakeskuksen yhteydessä ja olemassa olevan kulkuyhteyden varrella.

Rakennuspaikalla tulee rakennukset, lukuun ottamatta välttämättömiä maa- ja metsätalouden sekä hevostalouden harjoittamiseen tarvittavia talousrakennuksia, sijoittaa puuston suojaan pellon ja metsän reunaan sekä metsäsaarekkeisiin.

24 § Rakennusten koko ja käyttötarkoitus

Asuin- ja talousrakennusten yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 10 % rakennuspaikan pinta-alasta ja kuitenkin enintään 500 m^2. Talousrakennusten on oltava massoittelultaan ja pinta-alaltaan alisteisia asuinrakennukseen verraten. Edellä olevat määräykset eivät koske maatalouden harjoittamiseen tarvittavien talousrakennuksien rakentamista.

Ennen rakentamisluvan myöntämistä voidaan pyytää maaseutuelinkeinoviranomaiselta lausunto tai muu selvitys tilalla harjoitettavasta maa- ja metsätaloudesta.

25 § Rakennuksen etäisyys rantaviivasta

Rakennuksen etäisyys rantaviivasta ja sijainti rakennuspaikalla on oltava sellainen, että maiseman luonnonmukaisuus säilyy. Ranta-alueelle on jätettävä keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta vähintään 20 metrin suojavyöhyke, jossa kasvillisuus on säilytettävä, eikä tälle suojavyöhykkeelle saa sijoittaa rakentamista. Ranta-alueelle rakennettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jätevesien ja hulevesien asianmukaiseen käsittelyyn.

26 § Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella

Vesistöjen ja pienvesien tuntumaan rakennettaessa on otettava huomioon alin rakentamiskorkeus, jonka alapuolelle ei tule sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita. Lähtökohtaisesti rakentamiskorkeus on vähintään HW1/100a +1 m (keskimäärin kerran 100 vuodessa toistuva tulvakorkeus + 1 m). Rakennushankkeeseen ryhtyvän on selvitettävä kyseinen tulvakorkeus. Suunnittelussa on otettava huomioon mahdollisen tulvan vaikutukset kulkuväyliin, yhdyskuntatekniikan järjestelmien toimintaan ja muihin asumisen kannalta olennaisiin toimintoihin.

Rakennettaessa ranta-alueella on rakennushankkeeseen ryhtyvän otettava huomioon vedenpinnan korkeusvaihtelut riittävän suurella varmuudella. Tulva-alueelle rakentamista tulee lähtökohtaisesti välttää tai tulvariskien hallinnasta tulee varmistua riittävin toimenpitein.

27 §-Suunnittelutarvealue

Koko Vantaan kaupungin asemakaavoittamaton alue on alueidenkäyttölain 16 §:n mukaista suunnittelutarvealuetta.

28 §-Rakennuspaikan rinnastaminen tonttiin

Rakennuspaikan osalta noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusjärjestyksessä on määrätty tontista.

VI luku
Rakennuksen elinkaari

29 § Rakennuksen käyttöikä

Rakennuksen suunnittelun lähtökohtana on rakennukselle määriteltävä käyttöikä, jonka on oltava rakennuksen tarkoitukseen nähden riittävän pitkä.

Rakennukset on suunniteltava rakennustyypistä riippumatta muunneltaviksi (RakL 39 §). Muunneltavuudella tarkoitetaan mm. käyttötarkoituksen, rakenteiden, tilojen ja talotekniikan muuntojoustavuutta. Rakennukset on suunniteltava helposti korjattaviksi.

Uudisrakennuksessa tai siihen verrattavassa muutoshankkeessa asuin- ja liike- ja toimistokerrostalorakennusten ensimmäisen tai maantasossa sijaitsevan kerroksen (kivijalkakerros), joka avautuu kadun tai muun yleisen alueen suuntaan tulee:

- korostaa arkkitehtuurin keinoin ja toteuttaa korkeatasoisesti,
- olla kerroskorkeudeltaan vähintään 4 m korkea,
- avautua sekä visuaalisesti että toiminnallisesti ulkotilaan ikkunoin ja ovin,
- toteuttaa muuntojoustavin ratkaisuin sekä mahdollistaa kivijalkaliiketilojen sijoittamisen. Liiketilojen lisäksi kivijalkaan voidaan sijoittaa myös yhteiskäyttöisiä tiloja, porrashuoneiden aulatiloja sekä osin ulkoiluväline- ja lastenvaunuvarastoja
- kaupunkikeskustoissa, keskeisten joukkoliikennereittien varsilla sekä pää- ja kokoojakatujen varsilla keskeisillä paikoilla tulee olla näyteikkunallisia tiloja, joista vähintään yksi rakennuksen tiloista tulee varustaa rasvanerottelukaivoin ja ravintolatoiminnan mahdollistavin ilmanvaihtoratkaisuin. Em. alueilla kivijalkakerroksen kerroskorkeuden tulee olla vähintään 5 m
- osa rakennuksen kivijalkaliiketiloista tulee olla koko rakennusrungon syvyisiä
- Tilojen lattiakoroissa tulee huomioida kadun korkeusasemat sisäänkäyntien järjestämiseksi.
- Kulku tiloihin tulee järjestää ensisijaisesti kadun tai yleisten alueiden puolelta ja huoltoyhteydet tontin puolelta

Voimassa ellei rakennuksen tai sen ympäristön kulttuurihistoriallisista tai keskeisistä kaupunkikuvallisista arvoista muuta johdu. Kivijalkakerroksen lähtökohdat ja periaatteet tulee selvittää ennen suunnittelun aloittamista.

30 §-Tontin luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa

Tontin käyttö ja rakentaminen on suunniteltava siten, että paikan kasvillisuus, pinnanmuodot sekä erityiset luonnon- ja kulttuuriarvot säilyvät.

Rakennustyön yhteydessä vaurioitunut tai muuten ympäristöä rumentava osa pihamaasta on istutuksin ja alueen käyttöön liittyvin järjestelyin saatettava kokonaisuuteen sopivaan asuun.

31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla

Asemakaavoitetulla alueella puiden kaataminen ilman maisematyölupaa on sallittua, mikäli toimenpiteen maisemaa muuttavat vaikutukset ovat vähäisiä sekä kaikki seuraavat ehdot 1. – 5. täyttyvät:

1. Kaadettavia puita on enintään viisi ja tontille jää riittävä määrä puita vielä kaatamisen jälkeen tontin ominaispiirteet huomioon ottaen.
2. Asemakaavassa ei ole kyseisiä puita koskevia suojelu-, lukumäärä- tai muita määräyksiä eikä määräyksiä ympäristön säilyttämisestä.
3. Puita ei ole merkitty Vantaan arvopuu- tai katupuurekisteriin.
4. Lintujen pesimäaika ja luonnonsuojelulain vaatimukset tulevat huomioiduksi.
5. Tontin rajalla kasvavien puiden kaatamiselle on saatu naapurin suostumus.

Vaaraa aiheuttavan huonokuntoisen tai kaatumisvaarassa olevan puun saa kaataa ilman maisematyölupaa. Puun vaarallisuus on tarvittaessa pystyttävä osoittamaan jälkeenpäin.

Rakentamis- tai maisematyöluvan alaiselta tontilta saa kaataa vain ne puut, joihin lupapäätöksessä on myönnetty lupa.

Rakentamisluvassa, maisematyöluvassa tai muussa luvassa säilytettäväksi merkityt puut ja tontin luonnontilaiset osat on suojattava työmaa-aikana huolellisesti. Rakennusvalvontaviranomainen voi edellyttää lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä tai rakennustyötä valvottaessa, että rakennushankkeeseen ryhtyvä laatii tarvittavan suojaussuunnitelman.

Mikäli rakentamisluvassa, maisematyöluvassa tai muussa luvassa myönnetään lupa puiden kaatamiseen, voidaan luvassa tarvittaessa määrätä puiden lisäistutuksesta. Mikäli puita on kaadettu ilman lupaa ja siten, että puiden kaatamisen maisemaa muuttavat vaikutukset ovat vähäistä suurempia, on tontille istutettava tarpeellinen määrä isokokoisia puita.

Rakennusvalvontaviranomainen määrää tarvittaessa puiden istuttamisesta.

32 § Vihertehokkuus

Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakentamislupahakemuksen yhteydessä vihertehokkuuslaskelmalla ja sen perustana olevalla piha- ja istutussuunnitelmalla.

Ellei asemakaavassa muuta määrätä, vihertehokkuuden tavoitetason täyttymisen velvoite koskee uudisrakentamista tai merkittävää lisärakentamista. Merkittävänä lisärakentamisena rakennetuilla rakennuspaikoilla pidetään kattopinta-alaltaan (vaakasuora projektio) tontin pinta-alan yli 10 % peittävää laajennusta, lisärakennusta tai -katosta tai edellä mainittujen yhdistelmää. Kasvillisuuskattoa käytettäessä merkittävän lisärakentamisen kattopinta-alan rajana on 20 %.

Omakotitalojen ja paritalojen laajennuksessa tai täydennysrakentamisena toteutettavassa talousrakennuksessa tai siihen rinnastuvassa rakennuskohteessa vihertehokkuuden rakennusjärjestyksen mukaista velvoitetta ei sovelleta.

Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvillisuuden peittämän ja muun sadevettä läpäisevän pinnan määrää suhteessa tarkasteltavan alueen pinta-alaan. Jos asemakaavassa ei muuta määrätä, vihertehokkuuden tavoitetasojen tulee täyttyä seuraavasti:

Asuinkerrostaloalueet 0,9
Omakotitaloalueet 1,2
Muut pientaloalueet 1,0
Palvelujen ja toimistorakentamisen alueet 0,8
Kaupan- ja liikerakentamisen alueet 0,7
Teollisuustoimintojen ja logistiikan alueet 0,6

Vihertehokkuuden tavoitetason lisäksi tulee hulevesien osalta täyttyä Vantaan vihertehokkuuslaskurin taulukon hulevesien viivytystarve.

33 § Materiaalivalinnat

Rakentamisessa on käytettävä materiaaleja, joiden kestävyydestä, huollettavuudesta, korjattavuudesta ja käytöstä poistamisesta on pitkä kokemus tai luotettavaa tietoa.

Rakentamisessa voidaan käyttää muusta rakennuksesta käytettyjä rakennusosia, mikäli näiden rakennusosien kelpoisuus rakentamisessa on osoitettu.

Koerakentamisessa voidaan käyttää rakennushankkeeseen ryhtyvän vastuulla muitakin materiaaleja edellyttäen, että niiden käyttäytymistä seurataan asiantuntijan laatimalla mittaus-, tarkkailu- ja raportointiohjelmalla.

34 §-Rakennuksen kunnossapito ja korjaaminen

Rakennusta on hoidettava ja pidettävä kunnossa, eikä sitä saa päästää rapistumaan korjauskelvottomaksi. Rakennuksen korjaamisessa on otettava huomioon sen ominaispiirteet eikä korjaaminen saa harkitsemattomasti johtaa tyylillisesti alkuperäisestä rakennuksesta poikkeavaan lopputulokseen.

Kaavassa tai rakennussuojelulain nojalla suojeltua rakennusta tai sen ympäristöä ei saa muuttaa tai käyttää niin, että rakennuksen kaupunkikuvallinen tai historiallinen arvo vähenee. Suojellun tai muutoin inventoinneissa merkittäviksi todettuja rakennuksia, rakennusperintökohteita, pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia koskevasta rakennuksen muutoshankkeesta ja kohteen kulttuurihistoriallisesta arvosta on riittävän ajoissa pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Kun rakennus on asemakaavassa suojeltu ja siinä on määrätty, että rakennuksen julkisivun tyyliä ei saa muuttaa, tyylin muuttamiseksi katsotaan, ellei erityisistä syistä muuta johdu, rakennuksen julkisivun, katon, ovien ja ikkunapuitteiden ja -karmien materiaalin, värityksen sekä ikkunajaon muuttaminen. Erityisiä syitä harkittaessa voidaan ottaa huomioon korjaustavan toimivuus pitkällä aikavälillä sekä korjausmateriaalien kestoikä, huoltotarve ja energiataloudellisuus.

Kun suojelu koskee rakennuksen sisätiloja, katsotaan vastaavasti tyylin muuttamiseksi sisäkaton, seinien, lattian, listojen, helojen ja valaisinten sekä kiinteiden kalusteiden muuttaminen.

Mitä 29–33 §:ssä on määrätty rakennuksen rakentamisesta, noudatetaan soveltuvin osin myös korjausrakentamisessa. Korjausrakentamista suunniteltaessa on selvitettävä rakennuksen rakenteiden mahdollinen saastuneisuus.

Töhryt rakennuksen julkisivuista on poistettava niin pian kuin se on mahdollista.

35 § Rakennuksen tai sen osan purkaminen

Rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä rakennuksen purkamisen sisältävää rakentamislupahakemusta tai erillistä purkamislupahakemusta käsitellessään edellyttää, että hakija toimittaa selvityksen rakennuksen ja sen sisätilan historiallisesta tai rakennustaiteellisesta arvosta.

Rakennusvalvontaviranomainen voi lupapäätöksessä edellyttää, että ennen purkamistyön aloittamista on laadittava purkamissuunnitelma.

Purkamisesta ei saa aiheutua haitallisia melu-, pöly-, tärinä- tai muita vastaavia vaikutuksia ympäristölle.

Jos uuden rakennuksen rakentamista ei aloiteta välittömästi rakennuksen tai sen osan purkamisen jälkeen, tontti on viivytyksettä siistittävä purkamisen jäljiltä ja mahdollisesti vaurioitunut katu-, puisto- ja muu yleinen alue on viivytyksettä korjattava.

Tarvittaessa rakennusvalvonta voi edellyttää alueesta laadittavaa maisemointisuunnitelmaa.

VII LUKU
Julkinen kaupunkitila

36 §-Julkisen kaupunkitilan määritelmä

Julkisella kaupunkitilalla tarkoitetaan tilaa, joka on asemakaavassa määritelty katu-, katuaukio-, tori-, puisto-, virkistys- tai liikennealueeksi tai joka on asemakaava-alueen ulkopuolella edellä mainitussa käytössä. Tässä luvussa tarkoitetun julkisen kaupunkitilan rakentamisesta, käytöstä ja suunnittelusta vastaavat Vantaan kaupungin kaupunkirakenne ja ympäristö sekä kadut ja puistot -palvelualue.

37 § Kadut, torit ja muut vastaavat liikennealueet

Katujen, torien ja muiden vastaavien liikennealueiden päällystemateriaalit ja muut rakenteet on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan ja ominaispiirteisiin sopiviksi ja esteettömiksi.

Kun katu päällystetään uudelleen, ei kadun pinnan korkeutta saa ilman erityistä syytä muuttaa niin, että kadun varrella olevat tontit jäävät katuun nähden olennaisesti alemmaksi tai ylemmäksi kuin mitä ne olivat ennen kadun uudelleen päällystämistä.

38 §-Julkisen kaupunkitilan rakennelmat ja laitteet

Julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavien rakennelmien koko, rakenne ja ulkoasu on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan sopivaksi ja siten, etteivät ne muodosta estettä liikkumiselle tai toimimiselle.

Jakokaapit ja muut vastaavat tekniset laitteet on asuinkerrostaloalueilla sijoitettava rakennuksiin. Jollei näin voida menetellä ilman kohtuuttomia vaikeuksia, ne voidaan sijoittaa katu- tai muulle yleiselle alueelle. Laitteiden sijoittamisesta katu- tai muulle yleiselle alueelle on sovittava Kadut ja puistot --palvelualueen kanssa tehtävässä sijoitussopimuksessa.

Laitteen omistajan on pidettävä laite jatkuvasti kunnossa ja ulkonäkö siistinä.

39 §-Puistot ja muut vastaavat virkistysalueet

Puistoihin ja muille vastaaville virkistysalueille rakennettavien rakennusten, rakennelmien, laitosten ja muiden rakenteiden sekä puistokäytävien pinnoitteiden on sovelluttava kunkin puiston tai muun vastaavan virkistysalueen luonteeseen.

Rakennelmien, laitosten ja rakenteiden on oltava tarkoitukseensa käyttökelpoisia, turvallisia ja kestäviä.

40 §-Julkisen kaupunkitilan rannat ja laiturit

Julkiseen kaupunkitilaan sisältyvän rannan rantaviivaa ei saa vähäistä enempää muuttaa rantaa täyttämällä, kaivamalla tai muulla vastaavalla tavalla vastoin asemakaavaa tai muuta yleisen alueen suunnitelmaa ilman rakennusvalvontaviranomaisen ja tarvittaessa-Lupa- ja valvontaviraston lupaa.

41 § Mastojen rakentaminen

Mastot ja vastaavat tekniset pylväät on sijoitettava niin, etteivät ne riko tarpeettomasti maisemaa eivätkä aiheuta haittaa naapureille tai kaupunkikuvalle.

42 § Julkisen kaupunkitilan valaistus

Julkisen kaupunkitilan valaistusjärjestelyissä on noudatettava soveltuvin osin mitä tonttien valaistuksesta on 10 §:ssä määrätty.

VIII LUKU
Työmaat

43 § Työmaan perustaminen ja hoitaminen

Työmaa on, ottaen erityisesti huomioon jalankulku ja muun liikenteen sujuvuus, erotettava ympäristöstään turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti, tarvittaessa aitaamalla. Työmaa-aidan koon, rakenteen, materiaalin ja värin on sovelluttava ympäristöön ja erotuttava riittävästi ympäristöstään erilaisissa ja vaihtelevissa olosuhteissa myös pimeään aikaan.

Työmaa on pidettävä hyvässä ja siistissä järjestyksessä. Työmaata on hoidettava niin, ettei siitä aiheudu henkilö- tai omaisuusvahinkoja, liikenne- tai muita häiriöitä eikä roskaantumista tai kohtuutonta melu-, pöly- ja tärinä- eikä muutakaan haittaa ympäristölle.

Mikäli työmaa keskeytyy, on rakennushankkeeseen ryhtyneen huolehdittava riittävistä väliaikaisista suojauksista sekä niiden ylläpidosta ja valvonnasta.

Työmaalla rakennusmateriaalit on säilytettävä suojattuina valmistajan ohjeiden edellyttämällä tavalla. Työkoneiden poltto- ja voitelunesteiden ja muiden aineiden varastointi työmaalla on järjestettävä siten, ettei vaarallisia tai haitallisia aineita joudu maaperään.

Työmaavesien syntyä on ehkäistävä. Työmaavesisuunnitelma on tarvittaessa laadittava kaupungin ohjeiden mukaan.

Työmaalta ei saa laskea suoraan vesistöön, viemäriin tai ojaan runsaasti kiintoainetta tai lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä.

Likaiset työmaavedet on puhdistettava ennen niiden johtamista tontilta.

44 § Katu- tai muun yleisen alueen käyttäminen

Katujen ja puistojen palvelualue myöntää asemakaavoitettujen katujen ja muiden yleisten alueiden työ- ja käyttöluvat.

Käyttöoikeuden hakijan on sisällytettävä hakemukseen tarpeelliset suunnitelmat työmaan aitaamisesta, jätehuollon, ajoneuvo- ja jalankulkuliikenteen järjestämisestä sekä melu-, pöly- ja muiden haittojen rajoittamisesta.

Perustellusta syystä kadut ja puistot -palvelualue tai kiinteistöt ja tilat -palvelualue voi peruuttaa käyttöoikeuden, rajoittaa käyttöoikeutta tai muuttaa käyttöoikeuden ehtoja. Käyttöoikeuden hakijan on suoritettava kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymän taksan mukainen maksu.

45 § Tilapäiset työmaarakennukset

Työmaata varten voidaan rakennettavalle tontille taikka siihen välittömästi liittyvälle katu tai muulle yleiselle alueelle, jolle kiinteistön omistaja, kaupungin omistamien kiinteistöjen osalta kadut ja puistot -palvelualue tai kiinteistöt ja tilat -palvelualue on 44 §:n nojalla myöntänyt käyttöoikeuden, sijoittaa tarvittavia väliaikaisia työmaarakennuksia.

46 § Kaivutyöt

Kaivutöitä, kairaamista tai louhimista tehdessä on huomioitava luonnonsuojelu-, muinaismuistolain tai asemakaavan nojalla suojellut kohteet. Kaivutyössä pitää varoa vahingoittamasta maanalaisia rakenteita, kuten kaapeleita, johtoja tai putkia. Maanlaisten rakenteiden selvittämiseksi tulee hakea johtotietojen sijaintiselvitystä.

Pohjavesialueella tehtävässä työssä on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen. Maata kaivettaessa on pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille jäätävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä on täyttöaineisten oltava laadultaan puhtaita täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia.

Lisäksi kaupungin hallitsemalla katu-, puisto- tai muulla yleisellä alueella:
Ennen kaivutöitä, kairaamista tai louhimista on haettava kaivulupaa kadut- ja puistot palvelualueelta. Kaivulupahakemus käynnistää automaattisesti maanlaisten johtojen sijaintiselvityksen.

47 § Työmaataulu

Rakennustyömaalle, joka vaikuttaa olennaisesti ympäristöön, on pystytettävä riittävän ajoissa ennen työn aloittamista työmaataulu tai sijoitettava muu tiedotus, josta ilmenevät ainakin työn kohde, rakennushankkeeseen ryhtyvän ja työmaan vastaavan työnjohtajan yhteystiedot sekä kohteen aloittamis- ja arvioitu valmistumisajankohta.

48 § Työmaan jätehuolto

Työmaan jätehuollon on oltava suunnitelmallista. Työmaalla on oltava työmaan kokoon suhteutetut, riittävät tilat jätehuollon järjestämiseen.

49 § Työmaan purkaminen ja siistiminen

Rakennustyön valmistumisen jälkeen väliaikaiset ~~tilapäiset~~ työmaarakennukset, työmaa-aidat ja vastaavat työmaarakenteet on viipymättä poistettava ja työmaa-alue siistittävä. Vaurioitunut katu-, puisto- tai muu yleinen alue on viivytyksettä pantava kuntoon.

IX LUKU
Ympäristön- ja terveydensuojelu

50 § Tonttien jätehuolto

Rakentamislupahakemuksessa on osoitettava tontille rakennettavien rakennusten kokoon ja käyttöön suhteutetut riittävät tilat jätteiden keräämistä ja lajittelua sekä jätehuollon muuta järjestämistä varten.

Jos jätteiden keräysvälineet sijoitetaan tontin pihamaalle, siten että ne häiritsevästi näkyvät ympäristöönsä, niiden suojaksi on rakennettava jätesuoja, -katos tai -aitaus tai ne on maisemoitava istutuksin.

51 § Alueelliset jätteiden keräilypisteet

Julkiseen kaupunkitilaan voidaan sijoittaa alueellisia jätteiden keräilypisteitä. Keräilypisteiden sijoittamiselle on haettava kadut ja puistot -palvelualueelta lupa, ellei sijoittaminen perustu oikeusvaikutteiseen kaavaan tai hyväksyttyyn katu- tai puistosuunnitelmaan.

Keräyspisteiden on sopeuduttava kaupunki- ja maisemakuvaan.
Keräyspisteen suunnittelussa on huomioitava myös jätehuoltomääräykset.

Aluejätepisteiden jätesäiliöt on rajattava aitauksella tai toteuttava näkösuojaus istutuksin. Jätesäiliöiden alustan pinnoittaminen edistää alueen siisteyttä.

52 § Kiinteistön puiden kunnon valvonta

Kiinteistön haltijan on valvottava kiinteistönsä puiden kuntoa ja ryhdyttävä tarvittaessa tarpeellisiin toimenpiteisiin ympäristölleen vaarallisen puun poistamiseksi.

53 § Pohjaveden huomioon ottaminen rakentamisessa

Rakentaminen on suunniteltava ja tehtävä siten, että sen haitalliset vaikutukset pohjaveden laatuun, korkeusasemaan tai muodostumiseen minimoidaan.

Rakentamista suunniteltaessa on tarvittaessa tutkittava rakentamisen vaikutukset pohjaveden laatuun, korkeusasemaan ja virtausmahdollisuuksiin. Tutkimus on liitettävä lupahakemukseen.

Pohjaveden pysyvä alentaminen edellyttää aina asiantuntijan laatimaa pohjaveden hallintasuunnitelmaa. Suunnitelmasta on käytävä ilmi pohjaveden alentamisen vaikutukset ympäristön rakenteisiin, kasvillisuuteen ja kunnallistekniikkaan.

Imeytettävien hulevesien on oltava puhtaita.

54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla

Haettaessa lupaa rakentamiseen tärkeillä pohjavesialueilla rakentamisluvan hakemusasiakirjoihin on liitettävä asiantuntijan laatima pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma.

Rakentamishakkeeseen ryhtyvän on huolehdittava suunnitelman ja ohjelman asianmukaisesta toteuttamisesta ja rakennustyön valvonnasta. Rakentamisessa on muutoinkin kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen.

Maata kaivettaessa pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille on jätettävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä täyttömaa-ainesten on oltava laadultaan puhtaita täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia.

Jätevesiviemärijärjestelmän tiiviydestä on varmistuttava koestamalla se ennen käyttöönottamista.

Tärkeillä pohjavesialueilla ei saa käyttää pohjavettä lämpöpumppujen energialähteenä.

Pohjavesialueilla sekä Päijännetunnelin varoalueilla energiakaivojen rakentaminen on rajoitettua. Rakentamisluvan lisäksi energiakaivo saattaa tarvita vesilain mukaisen luvan. Maalämpökeruupiirit edellyttävät rakentamislupaa, mutta pohjavesialueiden ulkopuolella ne ovat vapautetut rakentamisluvantarpeesta.

Luokitelluilla pohjavesialueilla sekä vedenhankintavesistön valuma-alueella öljy- ja polttonestesäiliöt sekä muut vaarallisten aineiden säiliöt tulee sijoittaa maan päälle. Ne on rakennettava kaksivaippaisena rakenteena tai varustettava sellaisella suoja-altaalla ja varolaitteella, joka estää suorat valumat maastoon säiliön rikkoutuessa tai muun vahingon yhteydessä.

Edellä mainittua on noudatettava soveltuvin osin haettaessa maisematyölupaa.

55 § Puisten perustusrakenteiden huomioon ottaminen rakentamisessa

Alueilla, joilla on käytetty rakennusten perustamiseen puupaalutusta tai muita puisia rakenteita, rakentamisella ei saa haitallisesti muuttaa vallitsevia pohjaveden pinnan tasoja eikä estää pohjaveden virtausmahdollisuuksia.

Rakennustyön aikaiset pohjaveteen kohdistuvat lyhytaikaiset muutokset edellyttävät asiantuntijan laatimaa pohjaveden hallintasuunnitelmaa ja siihen liittyvää pohjaveden tarkkailuohjelmaa. Rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava suunnitelman ja ohjelman asianmukaisesta toteuttamisesta.

56 § Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa

Jos tontin tai ympäröivän alueen maaperä on pilaantunut tai sen epäillään pilaantuneen, maaperä on tutkittava ja tarvittaessa puhdistettava tai tehtävä massanvaihtoa ennen rakentamiseen ryhtymistä. Pilaantuneet maat tulee toimittaa asianmukaiseen vastaanottopaikkaan. Mahdolliset happamat sulfaattimaat on otettava huomioon rakentamisessa.

Jos maaperän puhtautta ei ole pystytty tehtyjen tutkimusten perusteella yksiselitteisesti selvittämään, rakennusvalvontaviranomainen voi määrätä luvanhakijan varmistamaan rakennuksen alapohjarakenteiden ja ilmanvaihdon suunnittelulla, että maaperässä mahdollisesti olevat haitalliset yhdisteet eivät pääse rakennuksen sisätiloihin.

Jos tontilla tai ympäröivällä alueella havaitaan kaivuu- ja rakennusvaiheessa maaperän pilaantuneisuutta, tulee asiasta olla yhteydessä Lupa- ja valvontavirastoon ja Vantaan ympäristökeskukseen.

Katujen, puistojen ja muiden yleisten alueiden rakentamista suunniteltaessa on varmistettava maaperän soveltuvuus tarkoitettuun käyttöön.

57 § Melun- ja tärinäntorjunta

UUDISRAKENTAMINEN

Koko Vantaan alueella on voimassa meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota ulkoapäin rakennukseen kulkeutuvan melun, runkomelun ja tärinän torjuntaan. Rakennuksen tilojen käyttötarkoituksen mukaisten äänitasojen osalta noudatetaan niistä erikseen annettuja määräyksiä, standardeja ja ohjeita.

Rakentamisen suunnittelulla ja rakennusten sijoittelulla on minimoitava melusta aiheutuva haitta asuinrakennusten ja melulle herkkien kohteiden sisällä sekä leikkiin ja oleskeluun käytettävillä piha-alueilla sekä oleskeluun käytettävillä parvekkeilla. Suunnittelussa tulee huomioida myös muut melulähteet, kuten teollisuuslaitokset, lastauslaiturit ja linja-autopysäkit.

Rakennusten äänitasoero melua vastaan tulee määrittää yleisesti hyväksytyllä menetelmällä laaditulla meluselvityksellä tai taulukon 1. mukaisesti. Melualueiden ulkopuolella asuntojen ja herkkien kohteiden äänitasoeron tulee olla vähintään 28 dB ja toimisto- ja liiketilojen vähintään 25 dB.

KÄYTTÖTARKOITUKSEN MUUTOS

Rakennuksen käyttötarkoitusta muutettaessa rakennuksen ääneneristys, melun- ja tärinäntorjunta ja ääniolosuhteet sekä virkistykseen käytettävien rakennuksen piha- ja oleskelualueiden sekä oleskeluun käytettävien parvekkeiden meluntorjunta ja ääniolosuhteet on suunniteltava ja toteutettava siten, että ääniympäristöstä ei aiheudu asukkaille haittaa. Tällaisissa rakennushankkeissa ääniympäristön vaatimustenmukaisuuden toteutuminen arvioidaan tapauskohtaisesti rakentamislupamenettelyn yhteydessä. Rakennuksen käyttötarkoitusta muutettaessa muusta tarkoituksesta asumiseen lähtökohtaisesti sovelletaan uudisrakentamiselle annettuja vaatimuksia.

KORJAUS- TAI MUUTOSTYÖ

Edellä mainitusta poiketen rakennuksen korjaus- tai muutostyössä riittää, että rakennuksen ääneneristystä, melun- ja tärinäntorjuntaa, ääniolosuhteita sekä virkistykseen käytettävien rakennuksen piha- ja oleskelualueiden sekä oleskeluun käytettävien parvekkeiden meluntorjuntaa ja ääniolosuhteita ei heikennetä.

Taulukko 1.

Taulukko 1. Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen 24.10.2024 mukainen 57 §:n taulukko

LENTOMELU Yleiskaavan mukainen lentomeluvyöhyke tai -merkintä	**Äänitasoero ΔL_A (dB) ••** Asuin-, potilas- ja majoitushuoneissa sekä opetus- ja kokoontumistiloissa	**Äänitasoero ΔL_A (dB)** Toimisto- ja liiketiloissa yleensä
L1 (L_{DEN} • yli 60 dB)	38	35
L2 (L_{DEN} • 55-60 dB)	35	32
L3 (L_{DEN} • 50-55 dB)	32	28
Laskeutumisvyöhyke	35	Lentomeluvyöhykkeen mukaisesti
Muut alueet••••	28	25
TIE- JA RAIDELIIKENNEMELU		
L_{Aeq} ••• 65-100 dB	Edellytetään aina erillinen selvitys	
L_{Aeq} ••• 60-64,9 dB	35	30
L_{Aeq} ••• 55-59,9 dB	30	25
Muut alueet••••	28	25

• Lentomelun ilta- ja yöaikoja painottava keskiäänitaso.

••Ulkomelutason ja sallittavan sisämelutason erotus.

•••Keskiäänitaso, ekvivalentti A-äänitaso, sen jatkuvan tasaisen äänen A-painotetun äänenpainetason arvo, jolla on määritellyllä aikavälillä sama äänenpaineen tehollisarvo kuin tarkasteltavalla äänellä, jonka taso vaihtelee.

••••Muut alueet tarkoittavat melualueiden ulkopuolella olevia alueita.

58 § Maanalainen rakentaminen

Maan alle rakennettaessa on selvitettävä riittävässä laajuudessa rakentamisen vaikutukset ympäristöön.

Erityisesti on varmistuttava, ettei rakentamisella ole vaikutusta ympäristössä jo olemassa olevien maanpäällisten ja maanalaisten rakenteiden turvallisuuteen.

Maalämpöpumppureikää porattaessa ei saa vahingoittaa maanalaisia kaukolämpö-, vesi-, viemäri- ym. tunneleita, johtoja tai kaapeleita, eikä kalliokatteista tilaa, kuten johtotunneleita, väestönsuojia ja pysäköintilaitoksia.

Jos maanalainen tila on tarkoitettu ihmisten pysyvään tai tilapäiseen käyttöön, turvallisuuteen ja terveellisyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

VERTAILUASIAKIRJA

5.5.2026

VD/1156/10.03.00.00/2026

VANTAAN RAKENNUSJÄRJESTYKSEN UUDISTAMINEN

Tässä asiakirjassa on kaupunkiympäristölautakunnan uudelleen valmisteluun palauttama ja uudelleen nähtäville vietävä
- MUUTETTU MUUTOSEHDOTUS 5.5.2026,
- rakennusjärjestyksen ensimmäisen nähtävillä olovaiheen saatujen lausuntojen ja muistutusten jälkeen korjattu MUUTETTU MUUTOSEHDOTUS 10.3.2026
- alkuvuonna 2025 nähtävillä ollut muutosehdotus 24.10.2024 sekä
- voimassa oleva vuoden 2010 rakennusjärjestys pykälittäin rinnakkain vertailtavana.

Viidennessä sarakkeessa avataan lyhyesti ehdotuksen sisältämät muutokset.

Muutosten esittämisessä on käytetty värikoodeja seuraavasti:

- Mustalla tekstillä on sarakkeessa yksi, kaksi, kolme neljä esitetty ennallaan olevat tekstit ja ~~yliviivauksella~~ merkitty pykäläteksteistä poistetut tekstiosat. Lisäksi sarakkeessa viisi on mustalla tekstillä jäljellä vuoden 2025 nähtävillä olovaiheen muutoskuvaukset.
- Vihreällä tekstillä on korostettu sarakkeessa yksi ja viisi lausuntojen johdosta tehdyt muutokset, ja sarakkeessa viisi lyhyet vastineet saatuihin muistutuksiin.
- Sinisellä tekstillä on korostettu sarakkeessa yksi rakennusvalvonnan tähän versioon valmistelemat omat muutosehdotukset ja sarakkeessa viisi lyhyet kuvaukset kyseisistä muutoksista.
- Sisällysluettelossa on lisäksi korostettu tehtyjä muutoksia maalaamalla tekstiosia keltaisella.
- Punaisella on korostettu 10.3.2026 päivättyyn versioon (17.2.2026 verrattuna) tehdyt muutokset (17 § ja 20 § kohta 22).
- Oranssinruskealla on korostettu xx.xx.2026 päivättyyn versioon (10.3.2026 verrattuna) tehdyt muutokset

SISÄLLYS

VANTAAN KAUPUNGIN RAKENNUSJÄRJESTYS

I LUKU Yleistä

1 § Rakennusjärjestyksen tehtävä

1 a § Määritelmiä ja käsitteitä

2 § Rakentamistapaohjeet

3 § Rakennustoimenpiteiden sopeuttaminen kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin

4 § Rakennuspaikan omistajan ja haltijan asema

I LUKU Rakennuksen rakentaminen

5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset

6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle

7 § Rakennuksen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen

8 § Rakennuksen korkeusasema

9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet

10 § Tontin ja rakennuksen valaistus

~~11 § Suunnittelijat, työnjohto ja valvojat~~

11 § ~~12 §~~ Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät

III LUKU Pihamaa ja tontti

12 § **Lohkottavan tontin vähimmäispinta-ala**

13 § Pihamaan rakentaminen

14 § Pihamaan korkeusasema

15 § Tukimuurit ja pengerrykset

16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen

17 § Tontin liikennejärjestelyt

~~18 § Vajojen ja muiden rakennelmien rakentaminen~~

18 § ~~19 §~~ Aidan rakentaminen kadun vastaiselle rajalle

19 § ~~20 §~~ Tontin rannan rakentaminen

20 § ~~21 a §~~ Vapautukset rakentamisluvan ~~toimenpideluvan~~ hakemisesta kaikilla tonteilla

21 § ~~21 b §~~ Rajamerkkien, kiintopisteiden ja viranomaisten, laitosten, energia- ja puhelinyhtiöiden asettamien merkkien rakennusaikainen poistaminen tai merkkien turmeltuminen rakennustyössä

IV LUKU Erityiset määräykset pientalon rakentamisesta

~~22 § Vapautukset toimenpideluvan hakemisesta asuinpientalotontilla~~

22 § ~~23 §~~ Rakennetun ympäristön kunnossapito

V LUKU Erityiset määräykset rakentamisesta asemakaava-alueen ulkopuolella

23 § ~~24 §~~ Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset

24 § ~~25 §~~ Rakennusten koko ja käyttötarkoitus

25 § ~~26 §~~ Rakennuksen etäisyys rantaviivasta

26 § ~~27 §~~ Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella

27 § ~~28 §~~ Suunnittelutarvealue

28 § ~~29 §~~ Rakennuspaikan rinnastaminen tonttiin

VI LUKU Rakennuksen elinkaari

29 § ~~30 §~~ Rakennuksen käyttöikä

30 § ~~31 §~~ Tontin luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa

31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla

32 § Vihertehokkuus

33 § ~~32 §~~ Materiaalivalinnat

34 § ~~33 §~~ Rakennuksen kunnossapito ja korjaaminen

35 § ~~34 §~~ Rakennuksen tai sen osan purkaminen

VII LUKU Julkinen kaupunkitila

36 § ~~35 §~~ Julkisen kaupunkitilan määritelmä

37 § ~~36 §~~ Kadut, torit ja muut vastaavat liikennealueet

38 § ~~37 §~~ Julkisen kaupunkitilan rakennelmat ja laitteet

39 § ~~38 §~~ Puistot ja muut vastaavat virkistysalueet

40 § ~~39 §~~ Julkisen kaupunkitilan rannat ja laiturit

41 § ~~40 §~~ Mastojen rakentaminen

42 § ~~41 §~~ Julkisen kaupunkitilan valaistus

~~42 § Tapahtumien järjestäminen~~

VIII LUKU Työmaat

43 § Työmaan perustaminen ja hoitaminen

44 § Katu- tai muun yleisen alueen käyttäminen

45 § Tilapäiset työmaarakennukset

46 § Kaivutyöt ~~Katu- ja muun yleisen alueen kaivulupa~~

47 § Työmaataulu

48 § Työmaan jätehuolto

49 § Työmaan purkaminen ja siistiminen

IX LUKU Ympäristön- ja terveydensuojelu

50 § Tonttien jätehuolto

51 § Alueelliset jätteiden keräyspisteet

52 § Kiinteistön puiden kunnon valvonta

53 § Pohjaveden huomioon ottaminen rakentamisessa

54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla

55 § Puisten perustusrakenteiden huomioon ottaminen rakentamisessa

56 § Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa

57 § Melun- ja tärinäntorjunta

58 § Maanalainen rakentaminen

RAKENNUSJÄRJESTYS MUUTOSEHDOTUS 17.2.2026	KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNNAN VALMISTELUUN PALAUTTAMISEN JÄLKEISET MUUTOKSET 5.5.2026	RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTOSEHDOTUS, JOKA OLI NÄHTÄVILLÄ KEVÄÄLLÄ 2025	RAKENNUSJÄRJESTYS 2010	Muutokset verrattuna nähtävillä olleeseen versioon, huomioita saaduista muistutuksista
		I Luku **YLEISTÄ**		
1 § Rakennusjärjestyksen tehtävä Rakentamislain ja -asetuksen sekä muiden alueiden käyttämistä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi Vantaan kaupungissa on noudatettava tämän rakennusjärjestyksen määräyksiä, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ei ole toisin määrätty.		**1 § Rakennusjärjestyksen tehtävä** Rakentamislain ja -asetuksen sekä muiden alueiden käyttämistä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi Vantaan kaupungissa on noudatettava tämän rakennusjärjestyksen määräyksiä, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ei ole toisin määrätty.	**1 § Rakennusjärjestyksen tehtävä** Maankäyttö- ja rakennuslain ja -asetuksen sekä muiden maan käyttämistä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi Vantaan kaupungissa on noudatettava tämän rakennusjärjestyksen määräyksiä.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty selventävä teksti säännöstöjen vaikutushierarkiasta.
1 a § Määritelmiä ja käsitteitä **Rakennuskohteella** tarkoitetaan rakennusta tai rakennelmaa, jolla voi olla vaikutusta ympäröivään alueiden käyttöön ja jonka toteuttamisessa on otettava huomioon olennaisia teknisiä vaatimuksia, sekä erityistä toimintaa varten rakennettavaa aluetta, josta aiheutuu vaikutuksia sitä ympäröivien alueiden käytölle; (RakL 2 § 1 mom. 4 kohta) **Rakennuksella** tarkoitetaan erillistä, kiinteää, paikallaan pysytettäväksi tarkoitettua, omalla sisäänkäynnillä varustettua kohdetta, joka sisältää katettua ja seinien erottamaa tilaa; (RakL 2 § 1 mom. 5. kohta) **Kiinteällä, paikallaan pysytettäväksi tarkoitetulla** tarkoitetaan kiinteät perustukset omaavaa rakennuskohdetta, jossa voi olla kiinteitä taloteknisiä liittymiä. Paikallaan pysytettäväksi tarkoitetulla ei siis tarkoiteta rakennuskohdetta, joka voidaan nostaa paikoilleen tai paikaltaan pois siten, että siitä ei jää maahan pysyviä perustusrakenteita tai laattoja. **Pihasauna** voidaan rakentaa vain asuinrakennuksen tai vapaa-ajanrakennuksen yhteyteen. Sauna on rakennus silloin, kun se on erillinen, kiinteä, paikallaan pysyväksi tarkoitettu (ks. myös rakennelma). Ollessaan alle 30 m² se ei edellytä rakentamislupaa. Saunalle pitää olla rakennuspaikka ja	**1 a § Määritelmiä ja käsitteitä** **Rakennuskohteella** tarkoitetaan rakennusta tai rakennelmaa, jolla voi olla vaikutusta ympäröivään alueiden käyttöön ja jonka toteuttamisessa on otettava huomioon olennaisia teknisiä vaatimuksia, sekä erityistä toimintaa varten rakennettavaa aluetta, josta aiheutuu vaikutuksia sitä ympäröivien alueiden käytölle; (RakL 2 § 1 mom. 4 kohta) **Rakennuksella** tarkoitetaan erillistä, kiinteää, paikallaan pysytettäväksi tarkoitettua, omalla sisäänkäynnillä varustettua kohdetta, joka sisältää katettua ja seinien erottamaa tilaa; (RakL 2 § 1 mom. 5. kohta) **Kiinteällä, paikallaan pysytettäväksi tarkoitetulla** tarkoitetaan kiinteät perustukset omaavaa rakennuskohdetta, jossa voi olla kiinteitä taloteknisiä liittymiä. Paikallaan pysytettäväksi tarkoitetulla ei siis tarkoiteta rakennuskohdetta, joka voidaan nostaa paikoilleen tai paikaltaan pois siten, että siitä ei jää maahan pysyviä perustusrakenteita tai laattoja. **Pihasauna** voidaan rakentaa vain asuinrakennuksen tai vapaa-ajanrakennuksen pihapiiriin ~~yhteyteen~~. Sauna on rakennus silloin, kun se on erillinen, kiinteä, paikallaan pysyväksi tarkoitettu (ks. myös rakennelma). Ollessaan alle 30 m² se ei edellytä rakentamislupaa. Saunalle pitää olla			**Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Vuoden 2025 nähtävillä olon jälkeen on 2.2.2026 versioon lisätty uusi pykälä määritelmistä ja käsitteistä. Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026 on täsmennetty määritelmiä yksittäisillä sanamuutoksilla sekä pihavarusteita ja –kalusteita koskeva lisäys.

rakennusoikeutta, muuten se tarvitsee poikkeamisluvan. **Rakennelmalla** tarkoitetaan rakennuskohdetta, joka ei ole rakennus. Rakennelma voi yleensä sijaita myös rakennusalan ulkopuolella. Rakennelman sijaintia säätää rakennusjärjestys ja joskus asemakaava. Vantaalla sisätilaa sisältävistä rakennuskohteista rakennelmiksi tulkitaan kevytrakenteiset ja siirtokelpoiset pihamajat, pihasaunat, puutarhavajat, kasvihuoneet, maakellarit, kesäkeittiöt, grillikodat, leikkimökit, jätesuojat, puuceet, koirankopit ja muut edellisiin rinnastuvat rakennuskohteet, joiden pohjan pinta-ala on enintään 10 m^2 ja joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on enintään 20 m^2. Pohjan pinta-alan 20 m^2 ylittävältä osalta edellä mainitut rakennelmat lasketaan rakennusoikeutta käyttäviksi. Edellä mainitut rakennelmat edellyttävät rakennuspaikalle asuinrakennuksen tai vapaa-ajanrakennuksen. Lisäksi rakennelmia ovat tukimuurit, aidat, laiturit, kiinteät grillauspaikat, kylpypaljut, terassit ja katokset. Myös puistomuuntamot ja akkukontit tulkitaan rakennelmiksi, kun niiden pohjan ala on enintään 10 m^2. Puistomuuntamojen ja akkukonttien pohjan alan ollessa yli 10 m^2, tulkinta rakennelmaksi tai rakennukseksi tehdään tapauskohtaisesti ominaisuuksien arvioinnin perusteella. **Katoksella** tarkoitetaan rakentamiskohdetta, jonka seinäpinta-alasta on vähintään 30 % pysyvästi avointa tai yhtäaikaisesti 30 % avattavissa eristämättömin siirtolasiseinin. Katos ei muodosta kerrosalaa, jollei asemakaavasta muuta johdu. **Terassi** on rakennukseen liitetty tai pihalla erikseen sijaitseva oleskeluun tarkoitettu rakennuskohde. Terassi voi olla katettu, osittain katettu tai kattamaton. **Autosuojalla** tarkoitetaan autotallia tai -autokatosta. **Rakennusoikeus** annetaan asema- tai yleiskaavassa. Suunnittelutarvealueella rakennusoikeus määritellään rakennusjärjestyksen pykälässä 24 §.	rakennuspaikka ja rakennusoikeutta, muuten se tarvitsee poikkeamisluvan. **Rakennelmalla** tarkoitetaan rakennuskohdetta, joka ei ole rakennus. Rakennelma voi yleensä sijaita myös rakennusalan ulkopuolella. Rakennelman sijaintia säätää rakennusjärjestys ja joskus asemakaava. Vantaalla sisätilaa sisältävistä rakennuskohteista rakennelmiksi tulkitaan kevytrakenteiset ja siirtokelpoiset pihamajat, pihasaunat, puutarhavajat, kasvihuoneet, maakellarit, kesäkeittiöt, grillikodat, leikkimökit, jätesuojat, puuceet, ~~koirankopit~~ ja muut edellisiin rinnastuvat rakennuskohteet, joiden kunkin pohjan pinta-ala on enintään 10 m^2 ja joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on enintään 20 m^2. Pohjan pinta-alan 20 m^2 ylittävältä osalta edellä mainitut sisätilaa sisältävät rakennelmat lasketaan rakennusoikeutta käyttäviksi. Edellä mainitut rakennelmat edellyttävät rakennuspaikalle asuinrakennuksen tai vapaa-ajanrakennuksen. Lisäksi rakennelmia ovat esimerkiksi tukimuurit, aidat, laiturit, kiinteät grillauspaikat, tulisijalliset vesialtaat (kylpypaljut, porealtaat tai uima-altaat), terassit ja katokset. Myös puistomuuntamot ja akkukontit tulkitaan rakennelmiksi, kun niiden pohjan ala on enintään 10 m^2. Puistomuuntamojen ja akkukonttien pohjan alan ollessa yli 10 m^2, tulkinta rakennelmaksi tai rakennukseksi tehdään tapauskohtaisesti ominaisuuksien arvioinnin perusteella. **Pihavarusteet ja -kalusteet** eivät kuulu rakennusvalvonnan valvontavastuun piiriin. Pihavarusteina pidetään esimerkiksi kalusteita, keinuja, pyykin kuivaus- ja tamppaustelineitä, irtogrillejä, trampoliineja, pienehköjä kevytrakenteisia ja siirtokelpoisia tulisijattomia vesialtaita (kylpypaljut, porealtaat tai pihauima-altaat) **Katoksella** tarkoitetaan rakentamiskohdetta, jonka seinäpinta-alasta on vähintään 30 % pysyvästi avointa tai yhtäaikaisesti 30 % avattavissa eristämättömin siirtolasiseinin. Katos ei muodosta kerrosalaa, jollei asemakaavasta muuta johdu. **Terassi** on rakennukseen liitetty tai pihalla erikseen sijaitseva oleskeluun tarkoitettu			

	rakennuskohde. Terassi voi olla katettu, osittain katettu tai kattamaton. **Autosuojalla** tarkoitetaan autotallia tai -autokatosta. **Rakennusoikeus** annetaan asema- tai yleiskaavassa. Suunnittelutarvealueella rakennusoikeus määritellään rakennusjärjestyksen pykälässä 24 §.			
2 § Rakentamistapaohjeet Rakentamisen ohjaamiseksi hallintosäännössä määritetty viranomainen ~~kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto~~ voi antaa alueellisia tai koko kaupunkia koskevia rakentamistapaohjeita. Ohjeiden on edistettävä alueen ominaispiirteisiin ja paikallisiin erityisolosuhteisiin sopivaa ja kestävää rakentamista. Aikaisemman rakennusjärjestyksen nojalla hyväksytyt rakentamistapamääräykset ovat voimassa tämän rakennusjärjestyksen mukaisina rakentamistapaohjeina.		**2 § Rakentamistapaohjeet** Rakentamisen ohjaamiseksi *kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto* voi antaa alueellisia tai koko kaupunkia koskevia rakentamistapaohjeita. Ohjeiden on edistettävä alueen ominaispiirteisiin ja paikallisiin erityisolosuhteisiin sopivaa ja kestävää rakentamista. Aikaisemman rakennusjärjestyksen nojalla hyväksytyt rakentamistapamääräykset ovat voimassa tämän rakennusjärjestyksen mukaisina rakentamistapaohjeina.	**2 § Rakentamistapaohjeet** Rakentamisen ohjaamiseksi ympäristölautakunnan rakennuslupajaosto voi antaa alueellisia tai koko kaupunkia koskevia rakentamistapaohjeita. Ohjeiden on edistettävä alueen ominaispiirteisiin ja paikallisiin erityisolosuhteisiin sopivaa ja kestävää rakentamista. Aikaisemman rakennusjärjestyksen nojalla hyväksytyt rakentamistapamääräykset ovat voimassa tämän rakennusjärjestyksen mukaisina rakentamistapaohjeina.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Muutettu kahdeksi momentiksi. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vantaan kaupunginmuseon lausunto merkitään tiedoksi. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu määritelmäksi *"hallintosäännössä määritetty viranomainen"* aikaisemman *"kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston"* sijaan.
3 § Rakennustoimenpiteiden sopeuttaminen kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin Yleis- ja asemakaavamääräykset ja rakentamistapaohjeet antavat lähtökohdan rakentamisen sopeuttamiseksi kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin. Sen lisäksi on otettava huomioon lähiympäristö ja rakennetun ympäristön historiallinen kerroksellisuus.		**3 § Rakennustoimenpiteiden sopeuttaminen kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin** Yleis- ja asemakaavamääräykset ja rakentamistapaohjeet antavat lähtökohdan rakentamisen sopeuttamiseksi kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin. Sen lisäksi on otettava huomioon lähiympäristö ja rakennetun ympäristön historiallinen kerroksellisuus.	**3 § Rakennustoimenpiteiden sopeuttaminen kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin** Yleis- ja asemakaavamääräykset ja rakentamistapaohjeet antavat lähtökohdan rakentamisen sopeuttamiseksi kunkin alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin. Sen lisäksi on otettava huomioon lähiympäristö ja rakennetun ympäristön historiallinen kerroksellisuus.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Ei muutoksia. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vantaan kaupunginmuseon lausunto merkitään tiedoksi.
4 § Rakennuspaikan omistajan ja haltijan asema Rakennuspaikan omistajan ja haltijan osalta noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusjärjestyksessä on määrätty tontin omistajasta.		**4 § Rakennuspaikan omistajan ja haltijan asema** Rakennuspaikan omistajan ja haltijan osalta noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusjärjestyksessä on määrätty tontin omistajasta.	4 **§ Rakennuspaikan omistajan ja haltijan asema** Rakennuspaikan omistajan ja haltijan osalta noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusjärjestyksessä on määrätty tontin omistajasta.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Ei muutoksia.

II LUKU **Rakennuskohteen rakentaminen**		**II LUKU** **Rakennuksen rakentaminen**		**Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:**

				Muutettiin luvun otsikkoa koskemaan kaikkia rakennuskohteita.
5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset Rakennuskohteen on sovelluttava ympäröivän alueen ominaispiirteisiin ja yleisesti noudatettuun rakennustapaan sijoituksen, koon, muodon, ulkomateriaalien, värityksen, valaistuksen sekä julkisivun jäsentelyn osalta. Rakennuskohteen on muodostettava ympäristö- ja kaupunkikuvaltaan sopusuhtainen sekä alueen luonto-, maisema- ja historialliset arvot huomioon ottava kokonaisuus. Rakennuskohteen julkisivujen korjaus- ja muutostöissä on vaalittava rakennuskohteelle ominaista tyyliä ja piirteitä. Rakennuksen ulkokatto saa kadulle ja pihalle päin kohota enintään 45 asteen kaltevuuskulmassa julkisivupinnan yläreunasta. Tästä voidaan poiketa, jos se kaupunkikuvan tai rakennuksen ulkonäköön liittyvän syyn johdosta on perusteltua. Ilmanvaihtokonehuoneet ja tekniset laitteet kanavineen on suunniteltava rakennuksen luonteeseen ja ympäristön kaupunkikuvaan soveltuviksi. Rakennuskohteen ~~Rakennuksen~~ ikkunoiden ja muiden lasiaiheiden kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä rakennuksen valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lintujen törmääminen lasiin minimoidaan.	**5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset** Rakennuskohteen on sovelluttava ympäröivän alueen ominaispiirteisiin ja yleisesti noudatettuun rakennustapaan sijoituksen, koon, muodon, ulkomateriaalien, värityksen, valaistuksen sekä julkisivun jäsentelyn osalta. Rakennuskohteen on muodostettava ympäristö- ja kaupunkikuvaltaan sopusuhtainen sekä alueen luonto-, maisema- ja historialliset arvot huomioon ottava kokonaisuus. Rakennuskohteen julkisivujen korjaus- ja muutostöissä on vaalittava rakennuskohteelle ominaista tyyliä ja piirteitä. Rakennuksen ulkokatto saa kadulle ja pihalle päin kohota enintään 45 asteen kaltevuuskulmassa julkisivupinnan yläreunasta. Tästä voidaan poiketa, jos se kaupunkikuvan tai rakennuksen ulkonäköön liittyvän syyn johdosta on perusteltua. Ilmanvaihtokonehuoneet ja tekniset laitteet kanavineen on suunniteltava rakennuksen luonteeseen ja ympäristön kaupunkikuvaan soveltuviksi. Rakennuskohteen ~~Rakennuksen~~ ikkunoiden ja muiden lasiaiheiden kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä rakennuksen valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lintujen törmääminen lasiin minimoidaan rakennuskohde ja sen laajuus huomioiden.	**5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset** Rakennuskohteen on sovelluttava ympäröivän alueen ominaispiirteisiin ja yleisesti noudatettuun rakennustapaan sijoituksen, koon, muodon, ulkomateriaalien, värityksen, valaistuksen sekä julkisivun jäsentelyn osalta. Rakennuskohteen on muodostettava ympäristö- ja kaupunkikuvaltaan sopusuhtainen sekä alueen luonto-, maisema- ja historialliset arvot huomioon ottava kokonaisuus. Rakennuskohteen julkisivujen korjaus- ja muutostöissä on vaalittava rakennuskohteelle ominaista tyyliä ja piirteitä. Rakennuksen ulkokatto saa kadulle ja pihalle päin kohota enintään 45 asteen kaltevuuskulmassa julkisivupinnan yläreunasta. Tästä voidaan poiketa, jos se kaupunkikuvan tai rakennuksen ulkonäköön liittyvän syyn johdosta on perusteltua. Ilmanvaihtokonehuoneet ja tekniset laitteet kanavineen on suunniteltava rakennuksen luonteeseen ja ympäristön kaupunkikuvaan soveltuviksi. Rakennuksen ikkunoiden ja muiden lasiaiheiden kuten lasikaiteiden, koko, sijoitus, pintakuviointi, lasin ominaisuudet ja muut ratkaisut sekä rakennuksen valaistus on suunniteltava ja toteutettava siten, että lintujen törmääminen lasiin minimoidaan.	**5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset** Rakennuskohteen rakentamisen, rakennuksen laajennuksen ja rakennuskohteen rakentamiseen verrattavan rakentamisen on sovelluttava ympäröivän alueen yleisesti noudatettuun rakennustapaan sekä tonttiin rajoittuvaan katuun, puistoon ja muuhun julkiseen kaupunkitilaan rakennuksen sijoituksen, koon, muodon, ulkomateriaalien, värityksen sekä julkisivun jäsentelyn osalta. Tontilla rakennusten on muodostettava kaupunkikuvaltaan sopusuhtainen ja alueen luonnonarvot huomioon ottava kokonaisuus. Ilmanvaihtokonehuoneet ja tekniset laitteet kanavineen on suunniteltava rakennuksen luonteeseen ja ympäristön kaupunkikuvaan soveltuviksi.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Muutettu sanamuotoja rakentamislain terminologiaa vastaavaksi, yhdistetty virkkeitä luonteviksi kokonaisuuksiksi ja lisätty maininta julkisivujen korjauksissa huomioon otettava rakennuksen ominaispiirteet, Lisätty kattojen muodosta (koska poistuu rakennusasetuksesta) ja lintuturvallisuutta koskeva ohjeistus. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry:n lausunto ei aiheuttanut muutoksia rakennusjärjestyksen 5 § tai 37 §:een pykälään, sillä rakennusjärjestyksen 5 § sisältää vaatimuksen lintujen törmäämisiä minimoivien suunnittelu- ja toteutusratkaisujen käyttämisestä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettiin viimeisen momentin sanamuoto koskemaan myös muut rakennuskohteet kuin rakennukset. **Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026** on lisätty harkintavaltaa lintuturvallisen suunnittelun säännöksen noudattamiseen.
6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle Jos rakennus saadaan asemakaavan mukaan rakentaa kadun vastaiselle tontin rajalle, rakennus saa ulottua tontin rajan yli katualueelle tai perustellusta syystä muulle yleiselle alueelle seuraavasti: 1. rakennuksen perustusrakenteet routaeristeineen maanpinnan alapuolella 1,5 metrin syvyyteen saakka 0,3 metrillä ja maanpinnasta 1,5 metriä syvemmällä olevat perustusrakenteet 1,2 metrillä.	**6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle** Jos rakennus saadaan asemakaavan mukaan rakentaa kadun vastaiselle tontin rajalle, rakennus saa ulottua tontin rajan yli katualueelle tai perustellusta syystä muulle yleiselle alueelle seuraavasti: 1. rakennuksen perustusrakenteet routaeristeineen maanpinnan alapuolella 1,5 metrin syvyyteen saakka 0,3 metrillä ja maanpinnasta 1,5 metriä syvemmällä olevat perustusrakenteet 1,2 metrillä.	**6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle** Jos rakennus saadaan asemakaavan mukaan rakentaa kadun vastaiselle tontin rajalle, rakennus saa ulottua tontin rajan yli katualueelle tai perustellusta syystä muulle yleiselle alueelle seuraavasti: 1. rakennuksen perustusrakenteet maanpinnan alapuolella 1,5 metrin syvyyteen saakka 0,3 metrillä ja maanpinnasta 1,5 metriä syvemmällä olevat perustusrakenteet 1,2 metrillä. *2.* erkkerit, katokset, räystäät parvekkeet ja muut vastaavat *maanpinnan*	**6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle** Jos rakennus saadaan rakentaa kadun vastaiselle tontin rajalle, rakennus saa ulottua tontin rajan yli katualueelle tai erityisestä syystä muulle yleiselle alueelle seuraavasti: 1. rakennuksen perustusrakenteet maanpinnan alapuolella 1,5 metrin syvyyteen saakka 0,3 metrillä ja maanpinnasta 1.5 metriä syvemmällä olevat perustusrakenteet 1,2 metrillä	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta ulkoseinän lisäeristyksestä **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** HSL:n lausunto ei tältä osin aiheuttanut muutoksia 6 §:ään, koska HSL:n tavoite on jo huomioitu kohdassa "Ylityksistä ei saa aiheutua haittaa kadun tai muun yleisen alueen käytölle".

2. erkkerit, katokset, räystäät parvekkeet ja muut vastaavat *maanpinnan yläpuolella rakennuksen julkisivusta ulkonevat* rakennuksen osat 1,5 metrillä; julkisen rakennuksen ja liikerakennuksen pääsisäänkäynnin katos voi ulottua kevyenliikenteen väylällä enemmänkin. Vapaan alikulkukorkeuden on oltava vähintään 3,2 metriä. 3. Ulkoseinän lisäeristys rakennusvalvonnan harkinnan mukaan. 4. olemassa olevan rakennuksen uudet portaat tai luiska enintään 0,3 metrillä, milloin uudet portaat ovat tarpeelliset rakennuksen toimintojen muuttuessa ja portaita ei voida ilman kohtuuttomia vaikeuksia ja kustannuksia rakentaa tontille. Ylityksistä ei saa aiheutua haittaa kadun tai muun yleisen alueen käytölle ja niille tulee olla alueen haltijan sijoituslupa.	2. erkkerit, katokset, räystäät parvekkeet ja muut vastaavat *maanpinnan yläpuolella rakennuksen julkisivusta ulkonevat* rakennuksen osat 1,5 metrillä; julkisen rakennuksen ja liikerakennuksen pääsisäänkäynnin katos voi ulottua kevyenliikenteen väylällä enemmänkin. Vapaan alikulkukorkeuden on oltava vähintään 3,2 metriä ja ajoradan kohdalla tai 0,5 metriä sitä lähempänä sekä katualueen huoltoajolle varatun väylän yläpuolella vähintään 4,6 metriä. 3. Ulkoseinän lisäeristys rakennusvalvonnan harkinnan mukaan. 4. olemassa olevan rakennuksen uudet portaat tai luiska enintään 0,3 metrillä, milloin uudet portaat ovat tarpeelliset rakennuksen toimintojen muuttuessa ja portaita ei voida ilman kohtuuttomia vaikeuksia ja kustannuksia rakentaa tontille. Ylityksistä ei saa aiheutua haittaa kadun tai muun yleisen alueen käytölle ja niille tulee olla alueen haltijan sijoituslupa.	*yläpuolella rakennuksen julkisivusta ulkonevat* rakennuksen osat 1,5 metrillä; julkisen rakennuksen ja liikerakennuksen pääsisäänkäynnin katos voi ulottua kevyenliikenteen väylällä enemmänkin. Vapaan alikulkukorkeuden on oltava vähintään 3,2 metriä. 3. Ulkoseinän lisäeristys harkinnan mukaan. 4. olemassa olevan rakennuksen uudet portaat tai luiska enintään 0,3 metrillä, milloin uudet portaat ovat tarpeelliset rakennuksen toimintojen muuttuessa ja portaita ei voida ilman kohtuuttomia vaikeuksia ja kustannuksia rakentaa tontille. Ylityksistä ei saa aiheutua haittaa kadun tai muun yleisen alueen käytölle ja niille tulee olla alueen haltijan sijoituslupa.	2. erkkerit, katokset, räystäät parvekkeet ja muut vastaavat ilmassa olevat rakennuksen osat 1,5 metrillä; julkisen rakennuksen ja liikerakennuksen pääsisäänkäynnin katos voi ulottua kevyenliikenteen väylällä enemmänkin. Vapaan alikulkukorkeuden on oltavavähintään 3,2 metriä. 3. tekniset laitteet ja muut vastaavat 0,3 metrillä ja ulkoseinän lisäeristys harkinnan mukaan 4. olemassa olevan rakennuksen uudet portaat tai luiska enintään 0,3 metrillä, milloin uudet portaat ovat tarpeelliset rakennuksen toimintojen muuttuessa ja portaita ei voida ilman kohtuuttomia vaikeuksia ja kustannuksia rakentaa tontille. Ylityksistä ei saa aiheutua haittaa kadun tai muun yleisen alueen käytölle.	HSY:n lausunto aiheutti tältä täydennyksen rakennusjärjestyksen 6 §:än ensimmäisen momentin 1 kohtaan, johon lisättiin sana "routaeristeineen". Perusteluna rakennusvalvontavirasto toteaa, että tilanteissa, joissa asemakaava sallii rakennuksen rakentamisen tontin rajaan kiinni, rakennus tulee kuitenkin voida perustaa routasuojauksin. Routaeristeet ovat osa perustusrakenteita ja samat etäisyysvaatimukset koskevat siis routaeristeitäkin. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Täsmennetty ja lisätty sana *"rakennusvalvonnan"* kohtaan kolme. Lisäyksen jälkeen kohta kuuluu seuraavasti: 3. Ulkoseinän lisäeristys *rakennusvalvonnan* harkinnan mukaan. Rakennusvalvonta huomauttaa lisäksi, että ehdotusvaiheen muutoskirjauksista on puuttunut huomautus koskien kohtaa 3. Kyseisestä kohdasta oli jo vuoden 2025 nähtävillä olleessa versiossa poistettu maininta "*teknisiä laitteita*". Maininta ulkoseinän lisäeristyksestä sen sijaan ei ole uusi, toisin kuin muutoksista oli edellisen nähtävillä olon aikana kirjattu. **Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026** on täsmennetty ajoradan kohdalla säännökseen sisältyviä mittoja.
7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen RAKENNUKSET Ellei asemakaavassa toisin määrätä, tulee rakennuksen etäisyyden tontin rajoista asemakaava-alueella olla vähintään 4 metriä. Rakennuksen sijoittaminen edellä mainittua lähemmäksi rajaa edellyttää naapuritontin omistajan tai haltijan suostumusta. Asemakaava-alueen ulkopuolella rakennuksen etäisyyden tontin tai rakennuspaikan rajoista tulee olla vähintään 4 metriä. Lisäksi rakennusta rakennettaessa tulee huomioida lainsäädännön mahdolliset muut etäisyysvaatimukset, joista poikkeamiseen tulee saada naapurilta kirjallinen suostumus.		**7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen** Ellei asemakaavassa toisin määrätä, tulee rakennuksen etäisyyden tontin rajasta olla asemakaava-alueella vähintään 4 metriä ja asemakaava-alueen ulkopuolella rakennuspaikan rajasta vähintään 5 metriä. Tästä voidaan poiketa rajanaapurin suostumuksella tai milloin rakennuksen sijoittaminen lähemmäksi rajaa ei aiheuta haittaa naapurikiinteistölle tai vaikeuta sen sopivaa rakentamista. Savusaunaa tai muuta palovaarallista rakennusta ei saa sijoittaa 15 metriä lähemmäksi toisen omistamaa tai hallitsemaa maata eikä 20 metriä lähemmäksi rakennusta,	**7 § Rakennuksen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusrajan ylittäminen** Ellei asemakaavassa toisin määrätä, tulee rakennuksen etäisyyden rakennuspaikan rajasta olla asemakaava-alueella vähintään 4 metriä ja asemakaava-alueen ulkopuolella 5 metriä. Tästä voidaan poiketa rajanaapurin suostumuksella tai milloin rakennuksen sijoittaminen lähemmäksi rajaa ei aiheuta haittaa naapurikiinteistölle tai vaikeuta sen sopivaa rakentamista.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty palovaarallisia rakennuksia ja katoksia koskevat minimietäisyydet sekä rakennusvalvontaviranomaisen mahdollisuus myöntää lupa myös ilman naapuritontin tai haltijan suostumusta eräin ehdoin. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vastine Tuusulan kaupungin muistutukseen: Muutetaan rakennusjärjestystä vastaamaan rakentamislain (RakL) 45 § 3 momentin sisältöä: rakennukset voidaan sijoittaa vähintään neljän metrin etäisyydelle kiinteistön rajasta. Lisäksi muutettiin ilmaisu

Savusaunaa tai muuta palovaarallista rakennuskohdetta ei saa sijoittaa 15 metriä lähemmäksi toisen omistamaa tai hallitsemaa maata eikä 20 metriä lähemmäksi rakennusta, joka on toisen omistamalla tai hallitsemalla maalla. RAKENNELMAT Sekä asemakaava-alueella että asemakaava-alueen ulkopuolella rakennelman ja sen mahdollisen savuhormin etäisyyden tontin tai rakennuspaikan rajoista tulee olla vähintään 4 metriä. Edellä todetusta poiketen vähäinen tulisijaton rakennelma (pohjapinta-ala alle 4 m² ja korkeus alle 2 m) on sallittua sijoittaa naapuritontin tai rakennuspaikan rajasta vähintään yhtä kauas kuin mikä on rakennelman korkeus. Sijoitus ei kuitenkaan saa aiheuttaa huomattavaa haittaa naapurille. Rakennelman sijoittaminen sallittua lähemmäs (4 metriä tai korkeutensa verran) naapurin rajoista edellyttää naapuritontin tai rakennuspaikan omistajan tai haltijan kirjallista suostumusta. Lisäksi paloturvallisuuteen liittyvät vaatimukset tulee täyttyä. Aidan, tukimuurin ja terassin sijoittamisessa noudatetaan kuitenkin tämän rakennusjärjestyksen kohtaa 20 §. YLEISTÄ Rakennus saa ulottua asemakaavassa tai rakennusjärjestyksessä määrätyn tontin sisäisen rakennusalan rajan yli seuraavasti, ei kuitenkaan asemakaavassa istutettavaksi merkitylle tontinosalle: 1) rakennuksen perustusrakenteet ja kellarin rakenteet maanpinnan alapuolella tarpeen mukaan 2) terassit, erilliset katokset ja katokset, erkkerit, räystäät, parvekkeet, kuistit, portaat ja muut vastaavat rakennuksen osat 1,2 metrillä. Portaat ja niihin liittyvän sisäänkäyntitason ylitys voi tarvittaessa olla enemmänkin. 3) olemassa olevan rakennuksen ulkoseinän lisäeristys, tekniset laitteet ja muu vastaava tarpeen mukaan.		joka on toisen omistamalla tai hallitsemalla maalla. Palovaarallisen katoksen tai muun rakennelman etäisyyden on oltava vähintään 4 metriä naapurin rajasta. Rakennuskohteen sijoittaminen tässä pykälässä mainittuja etäisyyksiä lähemmäksi edellyttää naapuritontin omistajan tai haltijan suostumusta. Erityisistä syistä rakennusvalvontaviranomainen voi kuitenkin antaa luvan rakentaa rakennelma naapurin rajaan asti, vaikka naapuritontin omistaja tai haltija ei ole antanut suostumustaan, jos tästä ei aiheudu naapurille huomattavaa haittaa. Rakennus saa ulottua asemakaavassa tai rakennusjärjestyksessä määrätyn tontin sisäisen rakennusalan rajan yli seuraavasti: 1) rakennuksen perustusrakenteet ja kellarin rakenteet maanpinnan alapuolella tarpeen mukaan 2) erkkerit, katokset, räystäät, parvekkeet, kuistit, portaat ja muut vastaavat rakennuksen osat 1,2 metrillä. 3) olemassa olevan rakennuksen ulkoseinän lisäeristys, tekniset laitteet ja muu vastaava tarpeen mukaan. Edellä mainituista ylityksistä ei saa aiheutua huomattavaa haittaa ympäristölle tai naapureille.	Rakennus saa ulottua asemakaavassa tai rakennusjärjestyksessä määrätyn tontin sisäisen rakennusrajan yli seuraavasti: 1) rakennuksen perustusrakenteet ja kellarin rakenteet maanpinnan alapuolella tarpeen mukaan 2) erkkerit, katokset, räystäät, parvekkeet, kuistit, portaat ja muut vastaavat rakennuksen osat 1,2 metrillä 3) ulkoseinän lisäeristys, tekniset laitteet ja muu vastaava tarpeen mukaan. Edellä mainituista ylityksistä ei saa aiheutua huomattavaa haittaa ympäristölle tai naapureille.	"palovaarallinen katos" tulisijalliseksi katokseksi. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Pykälään on lisätty väliotsikot: rakennukset, rakennelmat ja yleistä. Ensimmäinen momentti on jaettu kahtia. Rakennusten etäisyys tontin rajasta on rakentamislain mukainen 4 metriä. Rakennusjärjestyksen muotoilussa on kuitenkin otettu huomioon rakentamislain notifikaatiovaiheessa olevan nk. tuunaussarjan säännös, jossa asemakaava-alueen ulkopuolella rakennusten etäisyys rakennuspaikan rajoista esitetään palautettavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti viiteen metriin. Pykälässä on tältä osin ennakoiva viittaus lainsäädännön muihin mahdollisiin etäisyyksiin (toinen momentti). Naapurin suostumus poikkeamiseen minimietäisyyksistä on kirjattu hieman aikaisempaa poikkeavalla tavalla. Sisällöllisesti vaatimusta ei ole muutettu: naapurin suostumus tarvitaan. Rakennelmia varten on lisätty uudet momentit 4 - 7. Uudet säännökset ottavat huomioon rakennusjärjestykseen lisättäväksi esitetyn 1a pykälän määritelmät rakennelmiksi tulkittavista rakennuskohteista. Uusissa tämän pykälän säännöksissä annetaan ehtoja rakennelmien sijoittamiselle tontin rajan läheisyyteen, viitataan velvoitteeseen noudattaa paloturvallisuuteen liittyviä vaatimuksia ja viitataan aidan, tukimuurin ja terassin sijoittamista koskeviin ehtoihin, jotka on tarkemmin esitetty pykälässä 20 (Huom. pykälien uusi numerointi). Kahdeksanteen momenttiin on lisätty huomautus rakennusten sijoittamisesta asemakaavan mukaiselle istutusalueelle. Muutettiin nyt esitetyssä versiossa kahdeksannen momentin toisen kohdan sanajärjestystä ja lisättiin kyseisen momentin kohtaan 2 terassit, erilliset katokset. Lisättiin sisäänkäyntitasoja koskien mahdollisuus ylittää vaadittu etäisyys enemmänkin. Lisättiin pykälän loppuun erillinen momentti paloturvallisuudesta.

Edellä mainituista ylityksistä ei saa aiheutua huomattavaa haittaa ympäristölle tai naapureille. Lisäksi paloturvallisuuteen liittyvät vaatimukset tulee täyttyä.				
8 § Rakennuksen korkeusasema Rakennuksen korkeusaseman on sopeuduttava olemassa olevan ympäristön ja asemakaavan sekä tie-, katu- ja puistoalueiden ja naapurikiinteistöjen suunniteltuihin korkeusasemiin. Rakentamislupahakemukseen on sisällytettävä riittävät tiedot rakennuspaikan ja sen ympäristön korkeusasemista. ~~liitettävä pintavaaituskartta tai vastaava selvitys, joka osoittaa tontin ja ympäröivän alueen olemassa olevat korkeussuhteet.~~ Rakennusvalvontaviranomainen voi rakentamislupahakemuksen arvioimiseksi edellyttää luvanhakijalta, että tontin kulmapisteiden ja suunnitellun rakennuksen nurkkapisteiden sijainti ja korkeusasema merkitään tontille ennen lupapäätöksen tekemistä.		**8 § Rakennuksen korkeusasema** Rakennuksen korkeusaseman on sopeuduttava olemassa olevan ympäristön ja asemakaavan sekä tie-, katu- ja puistoalueiden ja naapurikiinteistöjen suunniteltuihin korkeusasemiin. Rakentamislupahakemukseen on liitettävä pintavaaituskartta tai vastaava selvitys, joka osoittaa tontin ja ympäröivän alueen olemassa olevat korkeussuhteet. Rakennusvalvontaviranomainen voi rakentamislupahakemuksen arvioimiseksi edellyttää luvanhakijalta, että tontin kulmapisteiden ja suunnitellun rakennuksen nurkkapisteiden sijainti ja korkeusasema merkitään tontille ennen lupapäätöksen tekemistä.	**8 § Rakennuksen korkeusasema** Rakennuksen korkeusaseman on sopeuduttava olemassa olevan ympäristön ja asemakaavassa suunniteltuihin korkeusasemiin. Rakennuslupahakemukseen on liitettävä pintavaaituskartta tai vastaava selvitys, joka osoittaa tontin ja ympäröivän alueen olemassa olevat korkeussuhteet. Rakennusvalvontaviranomainen voi rakennuslupahakemuksen arvioimiseksi edellyttää luvanhakijalta, että tontin kulmapisteiden ja suunnitellun rakennuksen nurkkapisteiden sijainti ja korkeusasema merkitään tontille ennen lupapäätöksen tekemistä.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta korkeussuhteiden sovittamisesta myös sekä tie-, katu- ja puistoalueiden ja naapurikiinteistöjen suunniteltuihin korkeusasemiin. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muotoiltiin uudelleen rakentamislupahakemuksen liitteeksi esitettävien rakennuspaikkaa koskevien tietojen sisältövaatimuksia.
9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet. Myynti-, tiedotus- ja mainoslaitteen asettaminen edellyttää alueen haltijan luvan ja sen lisäksi, on noudatettava seuraavaa: 1. Laitteen muodon, koon, värin ja rakenteen on sovelluttava ympäristöön. 2. Liikehuoneiston kunkin yksittäisen ikkunan pinta-alasta saa peittää mainoslaitteilla, ikkunateippauksilla ja vastaavilla yhteensä enintään puolet. 3. Rakennukseen kiinnitettävä myynti-, tiedotus- tai mainoslaite saa ulottua 0,6 metriä sekä ikkuna- ja ovimarkiisit ja terassien katokset 1,5 metriä katualueelle tai muulle yleiselle alueelle. Vapaan alikulkukorkeuden on katualueella oltava 3,2 metriä ja muulla yleisellä alueella 2,4 metriä. Vapaan korkeuden ollessa alle 2,4 metriä saa ulottuma julkisivupinnasta olla enintään 0,15 m. Laite ei kuitenkaan saa ulottua puolta metriä lähemmäksi		**9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet.** Myynti-, tiedotus- ja mainoslaitteen asettaminen edellyttää alueen haltijan luvan ja sen lisäksi, on noudatettava seuraavaa: 1) Laitteen muodon, koon, värin ja rakenteen on sovelluttava ympäristöön. 2) Liikehuoneiston kunkin yksittäisen ikkunan pinta-alasta saa peittää mainoslaitteilla, ikkunateippauksilla ja vastaavilla yhteensä enintään puolet. 3) Rakennukseen kiinnitettävä myynti-, tiedotus- tai mainoslaite saa ulottua 0,6 metriä sekä ikkuna- ja ovimarkiisit ja terassien katokset 1,5 metriä katualueelle tai muulle yleiselle alueelle. Vapaan alikulkukorkeuden on katualueella oltava 3,2 metriä ja muulla yleisellä alueella 2,4 metriä. Vapaan korkeuden ollessa alle 2,4 metriä saa ulottuma julkisivupinnasta olla	**9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet** Myynti-, tiedotus- ja mainoslaitteen asettaminen edellyttää alueen haltijan luvan ja sen lisäksi, on noudatettava seuraavaa: 1) laitteen muodon, värin ja rakenteen on sovelluttava ympäristöön, 2) laite ei saa haitata liikennettä tai katuvalaistusta eikä olla muutenkaan häiritsevä, 3) laite on kiinnitettävä tukevasti, rakennukseen kiinnitettävä laite, mikäli se kiinnitetään katualueella 3200 mm:ä ja muualla 2400 mm:ä maanpintaa ylemmäksi, saa ulottua enintään 600 mm:n päähän julkisivun pinnasta sekä muussa tapauksessa enintään 150 mm:n päähän julkisivunpinnasta. Laite ei kuitenkaan saa ulottua puolta metriä lähemmäksi ajoneuvoliikenteelle varattua kadun osaa. 4) laite on sijoitettava rakennuksen räystäslinjan alapuolelle. Edellä 4 kohdassa mainitut rajoitukset eivät koske laitetta, joka asetetaan rakennuksen sisäänkäynnin suojakatolle.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta liikenteen häiritsemättömyydestä, korjattu eräiden annettujen mittojen tarkkuuksia, lisätty velvoite rikkinäisten laitteiden korjaamisesta tai poistamisesta sekä laitteiden valotehosta. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** HSL:n lausunto ei tältä osin aiheuttanut tarvetta muuttaa pykälää, koska toivomus on jo huomioitu ko. kohdassa: "Tontille tai julkiseen kaupunkitilaan sijoitettava laite on kiinnitettävä tukevasti eikä se saa haitata julkisen kaupunkitilan käyttöä eikä olla huomattavasti häiritsevä eikä muodostaa liikkumisestettä." HSY:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä. Vähimmäisetäisyydet vesihuollon objekteista tulevat otetuiksi huomioon katualueiden

ajoneuvoliikenteelle varattua kadun osaa. 4. Tontille tai julkiseen kaupunkitilaan sijoitettava laite on kiinnitettävä tukevasti eikä se saa haitata julkisen kaupunkitilan käyttöä eikä olla huomattavasti häiritsevä eikä muodostaa liikkumisestettä. Laitteet on pidettävä kunnossa ja rikkinäiset on joko korjattava tai poistettava välittömästi. 5. Tontille tai julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavan laitteen valoteho ei saa olla merkittävästi voimakkaampi kuin ympäristön valaistus, se ei saa aiheuttaa estohäikäisyä tai syttyä ja sammua toistuvasti pimeällä eikä sen näytöllä saa esittää voimakkaasti välkkyviä kuvia. Laitetta ei saa sijoittaa suojatien jatkeelle ja sen sijoittelussa on muutoinkin otettava huomioon liikenneturvallisuus ja ympäröivä asutus.		enintään 0,15 m. Laite ei kuitenkaan saa ulottua puolta metriä lähemmäksi ajoneuvoliikenteelle varattua kadun osaa. 4) Tontille tai julkiseen kaupunkitilaan sijoitettava laite on kiinnitettävä tukevasti eikä se saa haitata julkisen kaupunkitilan käyttöä eikä olla huomattavasti häiritsevä eikä muodostaa liikkumisestettä. Laitteet on pidettävä kunnossa ja rikkinäiset on joko korjattava tai poistettava välittömästi. ~~5)~~ Tontille tai julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavan laitteen **valoteho** ei saa olla merkittävästi voimakkaampi kuin ympäristön valaistus, se ei saa aiheuttaa estohäikäisyä tai syttyä ja sammua toistuvasti pimeällä eikä sen näytöllä saa esittää voimakkaasti välkkyviä kuvia. Laitetta ei saa sijoittaa suojatien jatkeelle ja sen sijoittelussa on muutoinkin otettava huomioon liikenneturvallisuus		kaivulupiin liittyvissä lupa- ja sopimusjärjestelyissä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Lisättiin viidenteen kohtaan maininta ympäröivästä asutuksesta.
10 § Tontin ja rakennuksen valaistus Tontin valaistusjärjestelyissä valolaitteiden sijoitus, suuntaus ja valoteho on sovitettava siten, että ne lisäävät alueen turvallisuutta ja viihtyisyyttä eivätkä tarpeettomasti ja haitallisesti häiritse alueen asukkaita, alueella liikkuvia tai naapurialueita. Julkisivuvalaistuksen tulee tukea rakennuksen luonnetta ja sen kaupunkikuvallista merkitystä. Valaisinten ja valon on sovelluttava kunkin alueen kaupunkikuvaan. Kaupunkikuvallisesti merkittävissä hankkeissa on tarvittaessa rakentamisluvan yhteydessä esitettävä valaistussuunnitelma.		**10 § Tontin ja rakennuksen valaistus** Tontin valaistusjärjestelyissä valolaitteiden sijoitus, suuntaus ja valoteho on sovitettava siten, että ne lisäävät alueen turvallisuutta ja viihtyisyyttä eivätkä tarpeettomasti ja haitallisesti häiritse alueen asukkaita, alueella liikkuvia tai naapurialueita. Julkisivuvalaistuksen tulee tukea rakennuksen luonnetta ja sen kaupunkikuvallista merkitystä. Valaisinten ja valon on sovelluttava kunkin alueen kaupunkikuvaan. Kaupunkikuvallisesti merkittävissä hankkeissa tulee rakentamisluvan yhteydessä esittää valaistussuunnitelma.	**10 § Tontin ja rakennuksen valaistus** Tontin valaistusjärjestelyissä valolaitteiden sijoitus, suuntaus ja valoteho on sovitettava siten, että ne lisäävät alueen turvallisuutta ja viihtyisyyttä eivätkä tarpeettomasti ja haitallisesti häiritse alueen asukkaita, alueella liikkuvia tai naapurialueita. Julkisivuvalaistuksen tulee tukea rakennuksen luonnetta ja sen kaupunkikuvallista merkitystä. Valaisinten on sovelluttava kunkin alueen kaupunkikuvaan	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta valaistussuunnitelman laatimisesta kaupunkikuvallisesti merkittävissä hankkeissa. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry kommentoi lausunnossaan rakennusjärjestyksen 10 §:ään sisältyvää määräystä ja ehdottaa, että lintuturvallisuudesta tulisi lisätä yleismaininta kyseiseen pykälään. Perusteluna he esittävät, että etenkin alhaalta ylös kohdistuva ja/tai heijastuva valo on haitallista linnuille ja monille muille eläimille sekä lisää verraten paljon valosaasteen määrää (Evans Ogden 2022). Lisäksi tällainen valo voi lisätä lintujen törmäyskuolemien määrää erityisesti muuttoaikoina merkittävästi (Komi 2022, Komi 2023, Haupt & Schillemeit 2011). Lisäksi Tringa ry ehdottaa, että rakennusjärjestyksen 12 §:ään (Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät) lisätään

				mainin ta siitä, että osoitemerkinnät tulee valaista muuten kuin alhaalta ylöspäin osoittavilla valaisimilla aina kun pakottavaa syytä toimia toisin ei ole. Lausunto ei tältä osin aiheuttanut toimenpiteitä, koska se on riittävästi jo huomioon otettu pykälässä 5. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Lisättiin sana “tarvittaessa” vaatimukseen valaistussuunnitelman esittämisestä ja stilisoitiin ilmaisua suomen kielen mukaiseksi.
~~**11 § Suunnittelijat, työnjohto ja valvojat**~~ ~~Suunnittelijoiden, työnjohtajien ja valvojien on oltava päteviä ja ammattitaitoisia.~~		**11 § Suunnittelijat, työnjohto ja valvojat** Suunnittelijoiden, työnjohtajien ja valvojien on oltava päteviä ja ammattitaitoisia.	**11 § Suunnittelijat, työnjohto ja valvojat** Suunnittelijoiden, työnjohtajien ja valvojien on oltava päteviä ja ammattitaitoisia.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Ei muutoksia. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Poistettiin pykälä, sillä asiasta säädetään riittävästi lainsäädännössä rakentamislain luvussa 7 ja sen perusteella annetussa valtioneuvoston asetuksessa 1063/2024.
11 § ~~12 §~~ **Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät** Rakennetun tontin omistajan tai haltijan on asetettava kadulta, muulta liikenneväylältä ja tontin sisäiseltä liikennealueelta hyvin näkyvään paikkaan tontin osoitenumero, joka on pimeän aikana valaistava. Katujen kulmassa sijaitsevaan rakennukseen on jokaisen kadun puolelle asennettava kyseiselle kadulle vahvistettu osoitenumero. Osoitenumero on asetettava: 1) katuun tai muuhun liikenneväylään rajoittuvassa tai sen välittömässä läheisyydessä olevassa rakennuksessa kadulle johtavan portin tai vastaavan kohdalle sekä 2) muussa tapauksessa tontille johtavan ajoväylän alkupäähän. Milloin tontilla on useita rakennuksia, eivätkä kaikki rakennukset rajoitu katuun tai sen välittömään läheisyyteen, tulee tontille johtavan ajoväylän alkupäähän tarvittaessa asettaa opastaulu. Osoitenumero tulee merkitä opastauluun tai asettaa sen välittömään läheisyyteen. Osoitenumero on lisäksi tarvittaessa kiinnitettävä kuhunkin rakennukseen.		**12 § Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät** Rakennetun tontin omistajan tai haltijan on asetettava kadulta, muulta liikenneväylältä ja tontin sisäiseltä liikennealueelta hyvin näkyvään paikkaan tontin osoitenumero, joka on pimeän aikana valaistava. Katujen kulmassa sijaitsevaan rakennukseen on jokaisen kadun puolelle asennettava kyseiselle kadulle vahvistettu osoitenumero. Osoitenumero on asetettava: 1) katuun tai muuhun liikenneväylään rajoittuvassa tai sen välittömässä läheisyydessä olevassa rakennuksessa kadulle johtavan portin tai vastaavan kohdalle sekä 2) muussa tapauksessa tontille johtavan ajoväylän alkupäähän. Milloin tontilla on useita rakennuksia, eivätkä kaikki rakennukset rajoitu katuun tai sen välittömään läheisyyteen, tulee tontille johtavan ajoväylän alkupäähän tarvittaessa asettaa opastaulu. Osoitenumero tulee merkitä opastauluun tai asettaa sen välittömään läheisyyteen. Osoitenumero on lisäksi tarvittaessa kiinnitettävä kuhunkin rakennukseen.	**12 § Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät** Rakennetun tontin omistajan tai haltijan on asetettava kadulta, muulta liikenneväylältä ja tontin sisäiseltä liikennealueelta hyvin näkyvään paikkaan tontin osoitenumero, joka on pimeän aikana valaistava. Katujen kulmassa sijaitsevaan rakennukseen on jokaisen kadun puolelle asennettava kyseiselle kadulle vahvistettu osoitenumero. Osoitenumero on asetettava: 1) katuun tai muuhun liikenneväylään rajoittuvassa tai sen välittömässä läheisyydessä olevassa rakennuksessa kadulle johtavan portin tai vastaavan kohdalle sekä 2) muussa tapauksessa tontille johtavan ajoväylän alkupäähän. Milloin tontilla on useita rakennuksia, eivätkä kaikki rakennukset rajoitu katuun tai sen välittömään läheisyyteen, tulee tontille johtavan ajoväylän alkupäähän tarvittaessa asettaa opastaulu. Osoitenumero tulee merkitä opastauluun tai asettaa sen välittömään läheisyyteen. Osoitenumero on lisäksi tarvittaessa kiinnitettävä kuhunkin rakennukseen. Tontin rakennusten jokainen porrashuone on merkittävä juoksevasti isoin kirjaimin, merkintä on pimeän aikana valaistava. Rakennuksen	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta katujen kulmassa sijaitsevista rakennuksista. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry:n lausunto ei tältä osin aiheuttanut toimenpiteitä, koska se on riittävästi jo huomioon otettu pykälässä 5. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Täsmennettiin momentin määritelmää porrashuoneeseen vaadittavan taulun tietosisällöistä: "tarvittavat huoneistotiedot sisältävä taulu." Muutettu pykälän numerointia: nyt 11 §.

Tontin rakennusten jokainen porrashuone on merkittävä juoksevasti isoin kirjaimin, merkintä on pimeän aikana valaistava. Tontin rakennusten huoneistot on numeroitava A portaan alimmasta kerroksesta jatkuen juoksevasti tontilla olevasta rakennuksesta toisiin rakennuksiin, jollei ole perusteltua syytä muuhun numerointiin. Asuinpientalon huoneistot voidaan merkitä kirjaimin. Kellari- ja ullakkokomerot sekä ulkovarastot on merkittävä samalla numerolla kuin huoneisto, jonka käytössä ne ovat. Tontille valmistuvien rakennusten osoitemerkinnät tulee olla asennettuna viimeistään käyttöön hyväksyvässä osittaisessa loppukatselmuksessa. Tontin omistajan tai haltijan tulee pitää osoitemerkinnät toimintakuntoisina. Porrashuoneen sisääntulokerroksessa tulee näkyvällä ja tarvittaessa erikseen valaistavalla paikalla olla huoneistotiedot sisältävä taulu. ~~taulu, johon on merkitty kunkin huoneiston haltijan suku- tai toiminimi.~~ Huoltomiehen tai talonmiehen sekä isännöitsijän yhteystiedot tulee merkitä porrashuoneeseen näkyvälle paikalle. Huoltomiehen tai talonmiehen yhteystietomerkinnät pitää pystyä lukemaan myös rakennuksen ulkopuolelta.		Tontin rakennusten jokainen porrashuone on merkittävä juoksevasti isoin kirjaimin, merkintä on pimeän aikana valaistava. Tontin rakennusten huoneistot on numeroitava A portaan alimmasta kerroksesta jatkuen juoksevasti tontilla olevasta rakennuksesta toisiin rakennuksiin, jollei ole perusteltua syytä muuhun numerointiin. Asuinpientalon huoneistot voidaan merkitä kirjaimin. Kellari- ja ullakkokomerot sekä ulkovarastot on merkittävä samalla numerolla kuin huoneisto, jonka käytössä ne ovat. Tontille valmistuvien rakennusten osoitemerkinnät tulee olla asennettuna viimeistään käyttöön hyväksyvässä osittaisessa loppukatselmuksessa. Tontin omistajan tai haltijan tulee pitää osoitemerkinnät toimintakuntoisina. Porrashuoneen sisääntulokerroksessa tulee näkyvällä ja tarvittaessa erikseen valaistavalla paikalla olla taulu, johon on merkitty kunkin huoneiston haltijan suku- tai toiminimi. Huoltomiehen tai talonmiehen sekä isännöitsijän yhteystiedot tulee merkitä porrashuoneeseen näkyvälle paikalle. Huoltomiehen tai talonmiehen yhteystietomerkinnät pitää pystyä lukemaan myös rakennuksen ulkopuolelta.	huoneistot on juoksevaa numerosarjaa käyttäen kautta rakennuksen merkittävä numeroilla A portaan alimmasta kerroksesta alkaen. Asuinpientalon huoneistot voidaan merkitä kirjaimin. Kellari- ja ullakkokomerot sekä ulkovarastot on merkittävä samalla numerolla kuin huoneisto, jonka käytössä ne ovat. Tontille valmistuvan rakennuksen osoitemerkinnät tulee olla asennettuna viimeistään käyttöönottokatselmuksessa. Tontin omistajan tai haltijan tulee pitää osoitemerkinnät toimintakuntoisina. Porrashuoneen sisääntulokerroksessa tulee näkyvällä ja tarvittaessa erikseen valaistavalla paikalla olla taulu, johon on merkitty kunkin huoneiston haltijan suku- tai toiminimi. Huoltomiehen tai talonmiehen sekä isännöitsijän yhteystiedot tulee merkitä porrashuoneeseen näkyvälle paikalle. Huoltomiehen tai talonmiehen yhteystietomerkinnät pitää pystyä lukemaan myös rakennuksen ulkopuolelta.	

III Luku **Pihamaa ja tontit**		**III Luku** **Pihamaa ja tontit**		
12 § Lohkottavan tontin vähimmäispinta-ala Asemakaava-alueella AO, AP ja A-kortteleihin tavoiteltaessa 1- tai 2-asuntoisten pientalojen rakentamista ja poikettaessa asemakaavassa osoitetusta ohjeellisesta tonttikoosta on muodostettavien uusien tonttien oltava laajuudeltaan vähintään kuusisataa neliömetriä (600 m²). Muodostettavan tontin tulee olla muodoltaan asemakaavassa osoitettuun tarkoitukseen sopiva sekä rakentamisen teknisten edellytysten toteutumisen on oltava mahdollista. Edelliseen vähimmäispinta-alaan ei sisällytetä mahdollisen kirvesvarren ajoreitin pinta-alaa.				**Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset** Lisätty uusi pykälä lohkottavan tontin vähimmäispinta-alavaatimuksesta.
13 § Pihamaan rakentaminen	**13 § Pihamaan rakentaminen**	**13 § Pihamaan rakentaminen**	**13 § Pihamaan rakentaminen**	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:**

Pihamaata rakennettaessa on huolehdittava siitä, että pihamaasta tulee tontin käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla käyttökelpoinen ja viihtyisä. Pihamaan rakentaminen ja istuttaminen ei saa aiheuttaa näkemäesteitä liikenteelle ja katualueen käyttäjille ja se on myös jatkuvalla ylläpidolla varmistettava. Ne tontin pihamaan osat, joita ei käytetä rakentamiseen, kulkuteinä tai pysäköimiseen, tulee istuttaa paikan kasvuolosuhteisiin sopivaa, monipuolista kasvilajistoa käyttäen, jollei ole perusteltua syytä säilyttää niitä luonnonmukaisena. Rakennuksen rakentamisen, siihen verrattavan rakentamisen, rakennuksen laajentamisen ja sen kerrosalaan laskettavan tilan lisäämisen yhteydessä on olemassa olevan pihamaan käyttökelpoisuutta ja viihtyisyyttä tarvittaessa parannettava esimerkiksi jäsentämällä olevia autopaikka-alueita, kohentamalla ja lisäämällä istutuksia, vähentämällä liikkumisesteitä tai rakentamalla pihamaan käyttökelpoisuutta parantavia rakennelmia. Pihamaan muutoksissa tulee ottaa huomioon tontin asukkaiden lisäksi rajanaapurit. Kiinteistölle on varattava lumen varastoinnille riittävästi tilaa siten, ettei pihan käyttöturvallisuus, käytettävyys tai autopaikkojen riittävyys vaarannu. Kiinteistön sisäiset pelastusreitit on pidettävä lumesta vapaina, eikä lunta saa siirtää tie-, katu- tai yleisille alueille	Pihamaata rakennettaessa on huolehdittava siitä, että pihamaasta tulee tontin käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla käyttökelpoinen ja viihtyisä. Pihamaan rakentaminen ja istuttaminen ei saa aiheuttaa näkemäesteitä liikenteelle ja katualueen käyttäjille ja se on myös jatkuvalla ylläpidolla varmistettava. Pihamaan viherrakentamisessa suositellaan mahdollisuuksien mukaan säilytettävän luonnonmukaisia osia ja istutettavilla alueilla käytettävän paikan kasvuolosuhteisiin sopivaa monipuolista kasvilajistoa. ~~Ne tontin pihamaan osat, joita ei käytetä rakentamiseen, kulkuteinä tai pysäköimiseen, tulee istuttaa paikan kasvuolosuhteisiin sopivaa, monipuolista kasvilajistoa käyttäen, jollei ole perusteltua syytä säilyttää niitä luonnonmukaisena.~~ Rakennuksen rakentamisen, siihen verrattavan rakentamisen, rakennuksen laajentamisen ja sen kerrosalaan laskettavan tilan lisäämisen yhteydessä on olemassa olevan pihamaan käyttökelpoisuutta ja viihtyisyyttä tarvittaessa parannettava esimerkiksi jäsentämällä olevia autopaikka-alueita, kohentamalla ja lisäämällä istutuksia, vähentämällä liikkumisesteitä tai rakentamalla pihamaan käyttökelpoisuutta parantavia rakennelmia. Pihamaan muutoksissa tulee ottaa huomioon tontin asukkaiden lisäksi rajanaapurit. Kiinteistölle on varattava lumen varastoinnille riittävästi tilaa siten, ettei pihan käyttöturvallisuus, käytettävyys tai autopaikkojen riittävyys vaarannu. Kiinteistön sisäiset pelastusreitit on pidettävä lumesta vapaina, eikä lunta saa siirtää tie-, katu- tai yleisille alueille.	Pihamaata rakennettaessa on huolehdittava siitä, että pihamaasta tulee tontin käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla käyttökelpoinen ja viihtyisä. Ne tontin pihamaan osat, joita ei käytetä rakentamiseen, kulkuteinä tai pysäköimiseen, tulee istuttaa paikan kasvuolosuhteisiin sopivaa, monipuolista kasvilajistoa käyttäen, jollei ole perusteltua syytä säilyttää niitä luonnonmukaisena. Rakennuksen rakentamisen, siihen verrattavan rakentamisen, rakennuksen laajentamisen ja sen kerrosalaan laskettavan tilan lisäämisen yhteydessä on olemassa olevan pihamaan käyttökelpoisuutta ja viihtyisyyttä tarvittaessa parannettava esimerkiksi jäsentämällä olevia autopaikka-alueita, kohentamalla ja lisäämällä istutuksia, vähentämällä liikkumisesteitä tai rakentamalla pihamaan käyttökelpoisuutta parantavia rakennelmia. Pihamaan muutoksissa tulee ottaa huomioon tontin asukkaiden lisäksi rajanaapurit. Kiinteistölle on varattava lumen varastoinnille riittävästi tilaa. Kiinteistön sisäiset pelastusreitit on pidettävä lumesta vapaina, eikä lunta saa siirtää tie-, katu- tai yleisille alueille.	Pihamaata rakennettaessa on huolehdittava siitä, että pihamaasta tulee tontin käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla käyttökelpoinen ja viihtyisä. Rakennuksen rakentamisen, siihen verrattavan rakentamisen, rakennuksen laajentamisen ja sen kerrosalaan laskettavan tilan lisäämisen yhteydessä on olemassa olevan pihamaan käyttökelpoisuutta ja viihtyisyyttä tarvittaessa parannettava esimerkiksi jäsentämällä olevia autopaikka-alueita, kohentamalla ja lisäämällä istutuksia, vähentämällä liikkumisesteitä tai rakentamalla pihamaan käyttökelpoisuutta parantavia rakennelmia. Pihamaan muutoksissa tulee ottaa huomioon tontin asukkaiden lisäksi rajanaapurit. Hulevesien hallinnan edistämiseksi tulee suosia vettä hyvin läpäiseviä pintamateriaaleja. Rakennukset ja tontin käyttö on suunniteltava siten, että paikan kasvillisuus, pinnanmuodot sekä erityiset luonnon- ja kulttuuriarvot säilyvät.	Korvattu maininta paikan kasvillisuuden, pinnanmuotojen sekä luonnon- ja kulttuuriarvojen säilyttämisestä maininnalla rakentamattomien tontinosien käsittelystä sekä poistettu maininta läpäisevien pintamateriaalien käytön suosimisesta, jota koskeva säännöstö keskitetty hulevesiä koskevaan pykälään (xx). Lisätty maininta lumien varastoinnille varattavasta tilasta. **Vastine saatuihin muistutuksiin:** Muutetaan HSL:n Lausunnon johdosta on tehty seuraava muutos. --- lisätään, että pihamaan rakentaminen ja istuttaminen ei saa aiheuttaa näkemäesteitä liikenteelle ja katualueen käyttäjille ja se on myös jatkuvalla ylläpidolla varmistettava. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset** Täydennetty lumen varastointia koskevaa vaatimusta siten, ettei *“pihan käyttöturvallisuus, käytettävyys tai autopaikkojen riittävyys vaarannu”.* **Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026** on muutettu toisen momentin sanamuotoja.
14 § Pihamaan korkeusasema Pihamaan korkeusaseman on sopeuduttava olemassa olevan ympäristön ja suunniteltuihin katu- ja puistoalueen ja naapurikiinteistöjen korkeusasemiin. Pihamaan korkeussuhteita ei saa ilman rakennusvalvontaviranomaisen lupaa olennaisesti muuttaa siitä, mitä rakennus- tai rakentamisluvan myöntämisen yhteydessä vahvistetut piirustukset osoittavat.		**14 § Pihamaan korkeusasema** Pihamaan korkeusaseman on sopeuduttava olemassa olevan ympäristön ja suunniteltuihin katu- ja puistoalueen ja naapurikiinteistöjen korkeusasemiin. Pihamaan korkeussuhteita ei saa ilman rakennusvalvontaviranomaisen lupaa olennaisesti muuttaa siitä, mitä rakennus- tai rakentamisluvan myöntämisen yhteydessä vahvistetut piirustukset osoittavat.	**14 § Pihamaan korkeusasema** Pihamaan korkeusaseman on sopeuduttava olemassa olevan ympäristön ja suunniteltuihin katu- ja puistoalueen ja naapurikiinteistöjen korkeusasemiin. Pihamaan korkeussuhteita ei saa ilman rakennusvalvontaviranomaisen lupaa olennaisesti muuttaa siitä, mitä rakennusluvan myöntämisen yhteydessä vahvistetut piirustukset osoittavat.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Ei muutoksia.

Rakennuksen rakentamisen ja sen laajentamisen yhteydessä pihamaa on suunniteltava ja toteutettava niin, ettei rakentamisella ilman erityistä syytä lisätä hulevesien valumista tontin rajan yli naapurin puolelle.		Rakennuksen rakentamisen ja sen laajentamisen yhteydessä pihamaa on suunniteltava ja toteutettava niin, ettei rakentamisella ilman erityistä syytä lisätä hulevesien valumista tontin rajan yli naapurin puolelle.	Rakennuksen rakentamisen ja sen laajentamisen yhteydessä pihamaa on suunniteltava ja toteutettava niin, ettei rakentamisella ilman erityistä syytä lisätä hulevesien valumista tontin rajan yli naapurin puolelle.	
15 § Tukimuurit ja pengerrykset Jos pihamaata on tarpeen tasata, se on toteutettava pengertämällä tai tukimuureilla. Pihamaata ei saa ilman erityistä syytä tasata niin, että asuintontin rajalle syntyy 0,5 metriä suurempi korkeusero. Pengertäminen ja tukimuurin rakentaminen on toteutettava niin, etteivät maa-ainekset eivätkä sade- ja pintavedet valu naapurin puolelle.		**15 § Tukimuurit ja pengerrykset** Jos pihamaata on tarpeen tasata, se on toteutettava pengertämällä tai tukimuureilla. Pihamaata ei saa ilman erityistä syytä tasata niin, että asuintontin rajalle syntyy 0,5 metriä suurempi korkeusero. Pengertäminen ja tukimuurin rakentaminen on toteutettava niin, etteivät maa-ainekset eivätkä sade- ja pintavedet valu naapurin puolelle.	**15 § Tukimuurit ja pengerrykset** Jos pihamaata on tarpeen tasata, se on toteutettava pengertämällä tai tukimuureilla. Pihamaata ei saa ilman erityistä syytä tasata niin, että asuintontin rajalle syntyy 0,5 metriä suurempi korkeusero. Pengertäminen ja tukimuurin rakentaminen on toteutettava niin, etteivät maa-ainekset eivätkä sade- ja pintavedet valu naapurin puolelle.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Ei muutoksia.
16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen Tontille on rakennettava hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmä, josta vedet on imeytettävä kokonaan tai osittain omalla tontilla, jos maaperäolosuhteet sen sallivat ja jollei siitä aiheudu alueen rakennuksille kosteusvauriovaaraa. Imeyttäminen tontilla edellyttää pohjatutkimusta ja sen perusteella tehtyä pohjarakennesuunnitelmaa. Ne hulevedet ja perustusten kuivatusvedet, joita ei imeytetä tontilla, on johdettava viivyttämällä kiinteistöjen yhteiseen hulevesijärjestelmään ja jos tämä ei ole mahdollista, niin järjestelmän omistajan suostumuksella yleiseen hulevesijärjestelmään. Viivytys on toteutettava ensisijaisesti painanteina, viivytysaltaina tai vastaavina, ja toissijaisesti maanalaisena viivytysratkaisuna. Tontin rajoittuessa vesistöön puhtaat hulevedet ja perustusten kuivatusvedet voidaan viivytettyinä johtaa suoraan siihen. Hulevesien ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta ei saa aiheutua haittaa naapuritontille tai yleiselle alueelle. Vesiä ei saa johtaa naapuritontille tai yleiselle alueelle ilman järjestelmän haltijan suostumusta.	**16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen** Tontille on rakennettava hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmä, josta vedet on imeytettävä kokonaan tai osittain omalla tontilla, jos maaperäolosuhteet sen sallivat ja jollei siitä aiheudu alueen rakennuksille kosteusvauriovaaraa. Imeyttäminen tontilla edellyttää pohjatutkimusta ja sen perusteella tehtyä pohjarakennesuunnitelmaa. Ne hulevedet ja perustusten kuivatusvedet, joita ei imeytetä tontilla, on johdettava viivyttämällä kiinteistöjen yhteiseen hulevesijärjestelmään ja jos tämä ei ole mahdollista, niin järjestelmän omistajan suostumuksella yleiseen hulevesijärjestelmään. Viivytys on toteutettava ensisijaisesti painanteina, viivytysaltaina tai vastaavina, ja toissijaisesti maanalaisena viivytysratkaisuna. Tontin rajoittuessa vesistöön puhtaat hulevedet ja perustusten kuivatusvedet voidaan viivytettyinä johtaa suoraan siihen.	**16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen** Tontille on rakennettava hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmä, josta vedet on imeytettävä kokonaan tai osittain omalla tontilla, jos maaperäolosuhteet sen sallivat ja jollei siitä aiheudu alueen rakennuksille kosteusvauriovaaraa. Imeyttäminen tontilla edellyttää pohjatutkimusta ja sen perusteella tehtyä pohjarakennesuunnitelmaa. Ne hulevedet ja perustusten kuivatusvedet, joita ei imeytetä tontilla, on johdettava viivyttämällä kiinteistöjen yhteiseen hulevesijärjestelmään ja jos tämä ei ole mahdollista, niin järjestelmän omistajan suostumuksella yleiseen hulevesijärjestelmään. Viivytys on toteutettava ensisijaisesti painanteina, viivytysaltaina tai vastaavina, ja toissijaisesti maanalaisena viivytysratkaisuna. Tontin rajoittuessa vesistöön puhtaat hulevedet ja perustusten kuivatusvedet voidaan viivytettyinä johtaa suoraan siihen. Hulevesien ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta ei saa aiheutua haittaa naapuritontille tai yleiselle alueelle. Vesiä ei saa johtaa naapuritontille tai yleiselle alueelle ilman järjestelmän haltijan suostumusta.	**16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen** Tontille on rakennettava hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmä, josta vedet on imeytettävä kokonaan tai osittain omalla tontilla, jos maaperäolosuhteet sen sallivat, jollei siitä aiheudu alueen rakennuksille kosteusvauriovaaraa ja jollei vesihuoltolaista muuta johdu. Imeyttäminen tontilla edellyttää pohjatutkimusta ja sen perusteella tehtyä pohjarakennesuunnitelmaa. Ne hulevedet ja perustusten kuivatusvedet, joita ei imeytetä tai viivästetä tontilla, on johdettava kiinteistöjen yhteiseen hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmään, ja jos tämä ei ole mahdollista, niin kuntatekniikan keskuksen tai vesihuoltolaitoksen (HSY) luvalla kaupungin yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen on toteutettava siten, ettei luonnollisen vedenjuoksun muuttamisesta aiheudu huomattavaa haittaa naapurille. Hulevesiä ja perustusten kuivatusvesiä ei saa johtaa ajoradalle, pyörätielle eikä jalkakäytävälle. Kuntatekniikan keskus voi perustellusta syystä sallia hule- ja perustusten kuivatusvesien johtamisen katuojaan.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Poistettu viittaus vesihuoltolakiin, täsmennetty ilmaisua hulevesien viivästyttämisen velvoitteesta poistettu maininta kuntatekniikan keskuksesta ja vesihuoltolaitoksesta ja korvattu maininnalla järjestelmän omistajasta ja omistajan suostumuksesta. Lisätty maininta viivästysratkaisujen ensisijaisuusjärjestyksestä sekä vesistöön ohjattavista hulevesistä ja perustuksen kuivatusvesistä. Lisätty velvoite naapurinsuostutuksesta. Lisätty vaatimus läpäisevien pintamateriaalien käytöstä. Lisätty maininta lumien sulamisvedestä. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** HSY ilmoittaa lausunnossaan, että 16 §:n osalta Jää epäselväksi, tarkoitetaanko suostumusta käsittelevässä kohdassa kiinteistöjen yhteisen hulevesijärjestelmän omistajaa vai yleisen hulevesijärjestelmän omistajaa. Asia olisi syytä esittää selkeämmin. Vastine: Lausunnossa esitetty suostumuksen antaminen voi viitata kahteen kohtaan 16 §:ssä: Joko "Vesiä ei saa johtaa naapuritontille

Tonttien väliset rajaojat on säilytettävä osana hulevesijärjestelmää. Rakennuksen rakentamista ja peruskorjaamista koskevaan rakentamislupahakemukseen on liitettävä selvitys hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta tai olemassa olevasta järjestelmästä, sen riittävyydestä, toimivuudesta ja kunnossapidosta. Pihamaata rakennettaessa on käytettävä vettä läpäiseviä pintamateriaaleja, jollei pihan oleskelualueiden käyttötarkoituksesta muuta johdu. Tehtäessä muutoksia pihamaalla on mahdollisuuksien mukaan vähennettävä alueiden vettä läpäisemätöntä pinta-alaa ja lisättävä kasvillisuutta. Asemakaavassa pientalotontiksi merkitystä tontista tulee olla vähintään 65 prosenttia vettäläpäisevää pintaa. Lumi on varastoitava siten, ettei siitä tai sen *sulamisvedestä aiheudu vaaraa,* tai haittaa naapureille tai kadun käyttäjille.	Hulevesien ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta ei saa aiheutua haittaa naapuritontille tai yleiselle alueelle. Vesiä ei saa johtaa naapuritontille tai yleiselle alueelle ilman järjestelmän haltijan suostumusta. Tonttien väliset rajaojat on säilytettävä osana hulevesijärjestelmää. Rakennuksen rakentamista ja peruskorjaamista koskevaan rakentamislupahakemukseen on liitettävä selvitys hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta tai olemassa olevasta järjestelmästä, sen riittävyydestä, toimivuudesta ja kunnossapidosta. Pihamaata rakennettaessa ~~on~~ suositellaan käytettävän vettä läpäiseviä pintamateriaaleja, jollei pihan oleskelualueiden käyttötarkoituksesta muuta johdu. Tehtäessä muutoksia pihamaalla on mahdollisuuksien mukaan vähennettävä alueiden vettä läpäisemätöntä pinta-alaa ja lisättävä kasvillisuutta. ~~Asemakaavassa pientalotontiksi merkitystä tontista tulee olla vähintään 65 prosenttia vettäläpäisevää pintaa.~~ Lumi on varastoitava siten, ettei siitä tai sen *sulamisvedestä aiheudu vaaraa,* tai haittaa naapureille tai kadun käyttäjille.	Tonttien väliset rajaojat on säilytettävä osana hulevesijärjestelmää. Rakennuksen rakentamista ja peruskorjaamista koskevaan rakentamislupahakemukseen on liitettävä selvitys hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta tai olemassa olevasta järjestelmästä, sen riittävyydestä, toimivuudesta ja kunnossapidosta. Pihamaata rakennettaessa on käytettävä vettä läpäiseviä pintamateriaaleja, jollei pihan oleskelualueiden käyttötarkoituksesta muuta johdu. Tehtäessä muutoksia pihamaalla on mahdollisuuksien mukaan vähennettävä alueiden vettä läpäisemätöntä pinta-alaa ja lisättävä kasvillisuutta. Asemakaavassa pientalotontiksi merkitystä tontista tulee olla vähintään 65 prosenttia vettäläpäisevää pintaa. Lumi on varastoitava siten, ettei siitä tai sen *sulamisvedestä aiheudu vaaraa,* tai haittaa naapureille tai kadun käyttäjille.	Tonttien väliset rajaojat on säilytettävä osana hulevesijärjestelmää. Rakennuksen rakentamista ja peruskorjaamista koskevaan rakennuslupahakemukseen on liitettävä selvitys hulevesi- ja perustusten kuivatusvesijärjestelmän rakentamisesta tai olemassa olevasta järjestelmästä, sen riittävyydestä, toimivuudesta ja kunnossapidosta.	tai yleiselle alueelle ilman järjestelmän haltijan suostumusta." tai "Ne hulevedet ja perustusten kuivatusvedet, joita ei imeytetä tontilla, on johdettava viivyttämällä kiinteistöjen yhteiseen hulevesijärjestelmään ja jos tämä ei ole mahdollista, niin järjestelmän omistajan suostumuksella yleiseen hulevesijärjestelmään." Kummassakin kohdassa on kuitenkin kyse hulevesijärjestelmän omistajan suostumuksesta. Hulevesijärjestelmien omistajan suostumus tarvitaan, jos sinne hulevettä aiotaan johtaa, siten pykälässä mainittu on yksiselitteisesti määritelty, eikä lausunto aiheuttanut toimenpiteitä. **Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026** on lievennetty pihamaan läpäisevien pintamateriaalien osuuden määrittelyä. Läpäisevien pintamateriaalien käyttöä suositellaan, mutta velvoittavasta raja-arvosta luovutaan.
17 § Tontin liikennejärjestelyt Tontin ajoneuvoliikenne on suunniteltava ja toteutettava siten, että ajoneuvoliikenteestä ei aiheudu vaaraa. Tontille tai rakennuspaikalle saa rakentaa yhden ajoneuvoliittymän. Perustellusta syystä voidaan sallia useamman liittymän rakentaminen. Suurin sallittu liittymäleveys asuintonteilla on 5 metriä sekä teollisuus- ja liiketonteilla 8 metriä. Liittymässä katuun tai tiehen sekä tontin/rakennuspaikan sisäisissä järjestelyissä on otettava huomioon liikenneturvallisuus. Asemakaava-alueen		**17 § Tontin liikennejärjestelyt** Tontin ajoneuvoliikenne on suunniteltava ja toteutettava siten, että ajoneuvoliikenteestä ei aiheudu vaaraa. Tontille tai rakennuspaikalle saa rakentaa yhden ajoneuvoliittymän. Perustellusta syystä voidaan sallia useamman liittymän rakentaminen. Suurin sallittu liittymäleveys asuintonteilla on 5 metriä sekä teollisuus- ja liiketonteilla 8 metriä. Liittymässä katuun tai tiehen sekä tontin/rakennuspaikan sisäisissä järjestelyissä on otettava huomioon liikenneturvallisuus. Asemakaava-alueen	***17 § Tontin liikennejärjestelyt*** Tontin ajoneuvoliikenne on suunniteltava ja toteutettava siten, että ajoneuvoliikenteestä ei aiheudu vaaraa.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta vain yhdestä tonttiliittymästä sekä liittymien leveydet. Lisätty mainita kadut- ja puistot -palvelualueen hallinnoimille alueille sijoittuvien nostopaikkojen tarvitsemasta sopimuksesta. Lisätty vieraspysäköinnin sekä lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä koskevat pysäköintipaikkavelvoite asuinkerrostalotonttien osalta sekä liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen määrät. Lisätty vaatimus polkupyöräpaikkojen runkolukittavuudesta ulkotiloissa.

ulkopuolella maantielle johtavalle ajoneuvoliittymälle on haettava lupa tienpitoviranomaiselta. Pelastuslaitoksen nostokalustolla on oltava vapaa pääsy kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen viereen siten, että sammutus- ja pelastustoimenpiteet ovat mahdollisia. Mikäli nostopaikka on välttämätöntä sijoittaa katu- tai puistoalueelle, tulee katu- ja puistosuunnitelma ottaa huomioon ja nostopaikan sijainnille tulee hakea Kadut ja puistot -palvelualueelta sijoituslupa. Kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen ulkoseinään tai pihamaalle on sijoitettava opastaulu~~,~~ josta ilmenee pelastustien, nosto- ja sammutuspaikkojen sijainti. Asuinkerrostalotonteille tulee toteuttaa vieraspysäköintiin vähintään 1 ap/1500 k-m^2. Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m^2. Asuinkerrostalotonteilla liikkumisesteisten paikkojen määrä sisältyy perusmitoitukseen. Paikkoja varataan 2 ap / alkava 2500 k-m^2, jonka jälkeen jokaista seuraavaa alkavaa 2500 k-m^2 kohden varataan 1 ap lisää. Paikat sijoitetaan esteettömän kulkuyhteyden päähän porraskäytävästä. Jos alueen lainvoimaisessa asemakaavassa ei ole määräystä pientalotontilla autopaikkojen vähimmäismäärästä tai jos alueella ei ole asemakaavaa, on asuntoa kohti rakennettava vähintään 2 autopaikkaa. Tontilta on varattava riittävästi tilaa polkupyörien asianmukaista säilyttämistä varten. Asuinkerrostalotontilla polkupyörien säilytystilaa on oltava vähintään 1 paikka / 30 kerrosneliömetriä. Paikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkoiluvälinevarastoon. Yksityisten ja julkisten lähipalveluiden, työ-, kokoontumis- ja liiketilojen yhteydessä polkupyöräpaikat on sijoitettava yleensä pääsisäänkäyntien läheisyyteen, ja niiltä on oltava sujuva yhteys liikenneväylille. Ulkotiloihin tulevissa pyöräpaikoissa on oltava runkolukitusmahdollisuus ja sisätiloihin		ulkopuolella maantielle johtavalle ajoneuvoliittymälle on haettava lupa tienpitoviranomaiselta. Pelastuslaitoksen nostokalustolla on oltava vapaa pääsy kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen viereen siten, että sammutus- ja pelastustoimenpiteet ovat mahdollisia. Mikäli nostopaikka on välttämätöntä sijoittaa katu- tai puistoalueelle, tulee katu- ja puistosuunnitelma ottaa huomioon ja nostopaikan sijainnille tulee hakea Kadut ja puistot -palvelualueelta sijoituslupa. Kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen ulkoseinään tai pihamaalle on sijoitettava opastaulu~~,~~ josta ilmenee pelastustien, nosto- ja sammutuspaikkojen sijainti. Asuinkerrostalotonteille tulee toteuttaa vieraspysäköintiin vähintään 1 ap/1500 k-m2. Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m2. Liikkumisesteisten paikkojen määrä sisältyy perusmitoitukseen. Paikkoja varataan 2 ap / alkava 2500 k-m2, jonka jälkeen 1 ap /alkava 2500 - 5000 k-m2. Paikat sijoitetaan esteettömän kulkuyhteyden päähän porraskäytävästä. Tontilta on varattava riittävästi tilaa polkupyörien asianmukaista säilyttämistä varten. Asuinkerrostalotontilla polkupyörien säilytystilaa on oltava vähintään 1 paikka / 30 kerrosneliömetriä. Paikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkoiluvälinevarastoon. Ulkotiloihin tulevissa pyöräpaikoissa on oltava runkolukitusmahdollisuus ja sisätiloihin tulevissa paikoista puolet on toteutettava runkolukittavina.	Pelastuslaitoksen nostokalustolla on oltava vapaa pääsy kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen viereen siten, että pelastustoimenpiteet ovat mahdollisia. Kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen ulkoseinään tai pihamaalle on sijoitettava kyltti, josta ilmenee pelastustien sijainti. Tontilta on varattava riittävästi tilaa polkupyörien asianmukaista säilyttämistä varten. Asuinkerrostalotontilla polkupyörien säilytystilaa on oltava vähintään 1 paikka/ 30 kerrosneliömetriä. Paikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkoiluvälinevarastoon.	**Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vastine HSY:n lausuntoon: rakennusjärjestyksen 17 §:ssä todetaan, että "Pelastuslaitoksen nostokalustolla on oltava vapaa pääsy kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen viereen siten, että sammutus- ja pelastustoimenpiteet ovat mahdollisia." Edellisen määräyksen voi todeta sisältävän sammutus- ja pelastustoimenpiteiden mahdollistamisen kokonaisuudessaan, mm. sisältäen nostopaikkojen pohjanvahvistukset ja kunnallistekniikan suunnittelun. On asiaankuuluvaa, että luvanvaraisissa hankkeissa esitetään hakemusten liitteinä olevissa pääpiirustustasoisissa suunnitelmissa nostopaikkojen alustan rakenteellinen kantavuus mukaan lukien mahdollinen johtoinfra. Siten HSY:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Täsmennetty viidennen momentin kohdentuminen asuinkerrostalotonteille. Lisäksi stilisoitu ilmaisua ymmärrettävämmäksi. Lisätty säännös pientalotonttien autopaikkamääristä. Lisätty mainınta polkupyöräpaikkojen sijoittamisesta pääsisäänkäyntien läheisyyteen.

tulevissa paikoista puolet on toteutettava runkolukittavina.				
		-	**18 § Vajojen ja muiden rakennelmien rakentaminen** Vaja, katos tai muu rakennelma on sijoitettava naapuritontin rajasta vähintään niin kauaksi, että piirrettäessä tontin rajalta 45 asteen kulmassa suora, rakennelman on jäätävä kokonaan sen alle.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** 18 § poistetaan tarpeettomana, siirto 7 §:ään
18 § ~~19 §~~ Aidan rakentaminen kadun vastaiselle rajalle Rakennuksen rakentamisen yhteydessä tontin kadun vastainen raja on erotettava istutuksin tai rajalle on istutettava pensasaita tai rakennettava aita, jollei asemakaava muuta määrää tai jollei perustellusta syystä muuta johdu. Aidan sijoittamisessa ja korkeudessa on huomioitava kadun näkemäalueet. Pensasaita tai rakennettava aita perustuksineen on sijoitettava kokonaan tontin puolelle kadun, puiston tai muun yleisen alueen rajalla.		**19 § Aidan rakentaminen kadun vastaiselle rajalle** Rakennuksen rakentamisen yhteydessä tontin kadun vastainen raja on erotettava istutuksin tai rajalle on istutettava pensasaita tai rakennettava aita, jollei asemakaava muuta määrää tai jollei perustellusta syystä muuta johdu. Aidan sijoittamisessa ja korkeudessa on huomioitava kadun näkemäalueet. Pensasaita tai rakennettava aita perustuksineen on sijoitettava kokonaan tontin puolelle kadun, puiston tai muun yleisen alueen rajalla.	**19 § Aidan rakentaminen kadun vastaiselle rajalle** Rakennuksen rakentamisen yhteydessä tontin kadun vastainen raja on erotettava istutuksin tai rajalle on istutettava pensasaita tai rakennettava aita, jollei asemakaava muuta määrää tai jollei perustellusta syystä muuta johdu. Aidan sijoittamisessa ja korkeudessa on huomioitava kadun näkemäalueet. Pensasaita tai rakennettava aita perustuksineen on sijoitettava kokonaan tontin puolelle kadun, puiston tai muun yleisen alueen rajalla.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (ei muutoksia) **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** HSY:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä, se merkitään tiedoksi. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 18 §.
19 § ~~20 §~~ Tontin rannan rakentaminen Tonttiin kuuluvaa rannan luonnollista rantaviivaa ei saa vähäistä enempää muuttaa rantaa täyttämällä, kaivamalla tai muulla vastaavalla tavalla vastoin asemakaavaa tai muuta yleisen alueen suunnitelmaa ilman rakennusvalvontaviranomaisen ja tarvittaessa Lupa- ja valvontaviraston lupaa.		**20 § Tontin rannan rakentaminen** Tonttiin kuuluvaa rannan luonnollista rantaviivaa ei saa vähäistä enempää muuttaa rantaa täyttämällä, kaivamalla tai muulla vastaavalla tavalla ilman rakennusvalvontaviranomaisen lupaa.	**20 § Tontin rannan rakentaminen** Tonttiin kuuluvaa rannan luonnollista rantaviivaa ei saa vähäistä enempää muuttaa rantaa täyttämällä, kaivamalla tai muulla vastaavalla tavalla vastoin asemakaavaa tai muuta yleisen alueen suunnitelmaa ilman rakennusvalvontaviranomaisen lupaa.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Poistettu viittaus asemakaavaan ja yleisen alueen suunnitelmaan. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset** Palautettu rakentamisluvanvaraisuutta rajaava vaatimus: lupa tarvitaan, jos toimitaan “*vastoin asemakaavaa tai muuta yleisen alueen suunnitelmaa*”. Lisäksi lisätty maininta Lupa- ja valvontaviraston luvasta. Muutettu pykälän numerointia: nyt 19 §.
20 § ~~21 a §~~ Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla Rakentamislain 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuina vähäisinä pidetään seuraavat ehdot täyttäviä rakentamiskohteita, jotka vapautetaan luvanvaraisuudesta.	**20 § ~~21 a §~~ Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla** Rakentamislain 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuina vaikutuksiltaan vähäisinä pidetään seuraavat ehdot täyttäviä	**21 a § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla** Seuraavat toimenpiteet on vapautettu rakentamisluvan hakemisesta tonteilla. Vapautukset eivät koske pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia, jotka on suojeltu	**21 a § Vapautukset toimenpideluvan hakemisesta kaikilla tonteilla** Seuraavat toimenpiteet on vapautettu toimenpideluvan hakemisesta:	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Jäsennelty uudelleen, yhdistetty pykälään pientalotontteja koskevat määräykset ja lisätty rakentamislain mukaiset lupakynnyksen korjaukset vapautuksiin.

~~Seuraavat toimenpiteet on vapautettu rakentamisluvan hakemisesta tonteilla.~~ Vapautukset eivät koske pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia, jotka on suojeltu asemakaavassa. Vapautukset eivät myöskään koske lailla tai asetuksella suojeltuja rakennuksia, pihapiirejä tai muutoin inventoinneissa merkittäviksi todettuja rakennusperintökohteita, pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia. Kohtien 1 ja 2 vapautukset eivät ole voimassa tontilla, jolla on voimassa rakennuskielto. ~~Kohtien 1 ja 2 vapautukset eivät ole voimassa tontilla, joka on rakennuskiellossa asemakaavan muuttamista varten eikä kiinteistöllä, joilla ei lainvoimaista asemakaavaa.~~ Rakennusten muutoksia koskevat vapautukset 1. rakennuksen julkisivun ja katon värin muuttaminen, muun katon kuin kasvillisuuskaton materiaalin muuttaminen sekä asuinpientalon julkisivumateriaalin muuttaminen. 2. rakennuksen julkisivussa olevien yksittäisten aukkojen sulkeminen ja uusien aukkojen aukaiseminen lukuun ottamatta 1. kerroksen liiketilojen ikkunoita sekä palomuuriin tai naapurikiinteistön rajalla olevaan seinään aukaistavia uusia aukkoja 3. rakennuksen puuikkunoiden vaihtaminen puu-alumiini-ikkunoiksi 1980-luvulla tai sen jälkeen rakennetuissa rakennuksissa ~~asuinkerrostaloissa ja asuinpientalossa~~, kun ikkunajakoa ei muuteta. Tätä aikaisemmin rakennetuissa rakennuksissa rakennusvalvonta arvioi tapauskohtaisesti toimenpiteen vähäisyyden tai luvanvaraisuuden tarpeen. 4. rakennuksen ikkunoiden ja ovien sivulta auki olevat markiisit 5. terassin ja parvekkeen lasittaminen kirkasta lasia käyttäen, kun vähintään 30 % ulkoilmaan rajoittuvasta osasta on avattavissa, ~~eikä lasitus ole julkisivunomainen edellyttäen, että~~	rakentamiskohteita, jotka vapautetaan luvanvaraisuudesta. ~~Seuraavat toimenpiteet on vapautettu rakentamisluvan hakemisesta tonteilla.~~ Vapautukset eivät koske pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia, jotka on suojeltu asemakaavassa. Vapautukset eivät myöskään koske lailla tai asetuksella suojeltuja rakennuksia, pihapiirejä tai muutoin inventoinneissa merkittäviksi todettuja rakennusperintökohteita, pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia. Kohtien 1 ja 2 vapautukset eivät ole voimassa tontilla, jolla on voimassa rakennuskielto. ~~Kohtien 1 ja 2 vapautukset eivät ole voimassa tontilla, joka on rakennuskiellossa asemakaavan muuttamista varten eikä kiinteistöllä, joilla ei lainvoimaista asemakaavaa.~~ Rakennusten muutoksia koskevat vapautukset 1. rakennuksen julkisivun ja katon värin muuttaminen, muun katon kuin kasvillisuuskaton materiaalin muuttaminen sekä asuinpientalon julkisivumateriaalin muuttaminen. 2. rakennuksen julkisivussa olevien yksittäisten aukkojen sulkeminen ja uusien aukkojen aukaiseminen lukuun ottamatta 1. kerroksen liiketilojen ikkunoita sekä palomuuriin tai naapurikiinteistön rajalla olevaan seinään aukaistavia uusia aukkoja 3. rakennuksen puuikkunoiden vaihtaminen puu-alumiini-ikkunoiksi 1980-luvulla tai sen jälkeen rakennetuissa rakennuksissa ~~asuinkerrostaloissa ja asuinpientalossa~~, kun ikkunajakoa ei muuteta. Tätä aikaisemmin rakennetuissa rakennuksissa rakennusvalvonta arvioi tapauskohtaisesti toimenpiteen vähäisyyden tai luvanvaraisuuden tarpeen. 4. rakennuksen ikkunoiden ja ovien sivulta auki olevat markiisit 5. terassin ja parvekkeen lasittaminen kirkasta lasia käyttäen, kun vähintään 30 % ulkoilmaan rajoittuvasta osasta on avattavissa, ~~eikä lasitus ole~~	asemakaavassa. Vapautukset eivät myöskään koske lailla tai asetuksella suojeltuja rakennuksia, pihapiirejä tai muutoin inventoinneissa merkittäviksi todettuja rakennusperintökohteita, pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia. Kohtien 1 ja 2 vapautukset eivät ole voimassa tontilla, joka on rakennuskiellossa asemakaavan muuttamista varten eikä kiinteistöllä, joilla ei lainvoimaista asemakaavaa. Rakennusten muutoksia koskevat vapautukset 1. rakennuksen julkisivun ja katon värin muuttaminen, muun katon kuin kasvillisuuskaton materiaalin muuttaminen sekä asuinpientalon julkisivumateriaalin muuttaminen. 2. rakennuksen julkisivussa olevien yksittäisten aukkojen sulkeminen ja uusien aukkojen aukaiseminen lukuun ottamatta 1. kerroksen liiketilojen ikkunoita sekä palomuuriin tai naapurikiinteistön rajalla olevaan seinään aukaistavia uusia aukkoja 3. rakennuksen puuikkunoiden vaihtaminen puu-alumiini-ikkunoiksi 1980-luvulla tai sen jälkeen rakennetuissa asuinkerrostaloissa ja asuinpientalossa, kun ikkunajakoa ei muuteta 4. rakennuksen ikkunoiden ja ovien sivulta auki olevat markiisit 5. terassin ja parvekkeen lasittaminen, kun vähintään 30 % ulkoilmaan rajoittuvasta osasta on avattavissa, eikä lasitus ole julkisivunomainen edellyttäen, että terassit ja parvekkeet on osastoitu palomääräysten edellyttämällä tavalla 6. aurinkopaneelien tai -keräinten sijoittaminen rakennuksen tai rakennelman katolle edellyttäen, ettei niistä aiheudu vaaraa tai häiriötä lentoliikenteelle	1) korkeintaan 30 neliömetrin suuruisen aitauksen, katoksen tai suojan rakentaminen jätteiden keräilyä varten; 2) kadun, puiston tai muun vastaavan yleisen alueen vastaisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on katua vasten enintään 1,2 metriä korkea ja puistoa ja muita alueita vasten enintään 1,6 metriä korkea, ja kun kuntatekniikankeskus hyväksyy niiden rakentamisen. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle 3) tonttien välisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 1,6 metriä korkea, ja kun naapuritontin omistaja tai haltija hyväksyy niiden rakentamisen, sekä tontin sisäisten aitojen ja tukimuurien rakentaminen; 4) ilmalämpöpumpun, maalämpöpumpun ja aurinkokeräimen sijoittaminen rakennukseen, rakennelmaan tai pihamaalle; 5) asuinhuoneiston kokonaan sisäänvedetyn parvekkeen lasittaminen. 6) rakennuksen 1. kerroksen huoneiston korkeintaan 400 mm korkean irtokirjainmainoslaitteen asentaminen välittömästi huoneiston näyteikkunan yläpuolelle; 7) rakennuksen 1. kerroksen huoneiston korkeintaan 600 x 600 mm korkean mainoslaitteen asentaminen välittömästi huoneiston näyteikkunan viereen tai yläpuolelle julkisivua vasten kohtisuorassa; 8) rakennuksen 1. kerroksen julkisivun pintaan kiinnitettävän korkeintaan 400 x 600 mm suuruisen kilven asentaminen; 9) rakennuksen 1. kerroksen huoneiston näyteikkunoiden ja oven yläpuolelle sijoitettavien, suorien ja sivulta auki olevien markiisien asentaminen. 10) rakenteellisen terassin, joka on enintään 50 cm korkea ja vähintään 2,5 metrin etäisyydellä rajasta Vaikka toimenpiteen toteuttaminen ei vaadi lupaa, niin rakentamisessa on noudatettava voimassa olevan asemakaavan määräyksiä ja kyseiseen rakentamiseen liittyviä säännöksiä.	**Nähtävillä olon jälkeen lausuntojen johdosta tehdyt muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vastine Finavialle: Merkitään tiedoksi Finavian kiitokset rakennusjärjestykseen otetusta maininnasta ottaa huomioon lentoliikenne aurinkopaneelien asentamisessa siten, ettei lentoliikenteellä aiheudu haittaa. Lisättiin kaupunginmuseon muistutuksen perusteella rakennusjärjestyksen 21 a §:ään oheinen momentti pykälän loppuun: ”Rakentamiseen ryhtyvällä ja pääsuunnittelijalla on velvollisuus selvittää, onko suunnittelualueella mahdollisesti inventoimattomia muinaisjäännöksiä, jotta niitä ei vaarannettaisi. Jos työmaan aikana esiintyy muinaisjäännöksiä tai niitä koskevia epäilyjä, työt on välittömästi siltä osin keskeytettävä ja otettava yhteys museoviranomaiseen.” **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset:** Muotoiltiin uudelleen pykälän ensimmäisen momentin ensimmäinen virke: “*Rakentamislain 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuina vähäisinä pidetään seuraavat ehdot täyttäviä rakentamiskohteita, jotka vapautetaan luvanvaraisuudesta.* “ Muotoiltiin uudelleen ensimmäisen momentin mainintaa rakennuskiellon vaikutuksesta vapautuksiin. Poistettiin toisen momentin 3. kohdasta rajaus asuinrakennuksista ja lisättiin maininta harkinnanvaraisuudesta 1980-lukua aikaisemmin rakennettujen rakennusten ikkunoihin liittyen. Täsmennettiin toisen momentin 5. kohdassa parvekelasitusten määrittelyä ymmärrettävämmäksi. Muutettiin toisen momentin 7 kohdan säännöstä: rakennuksiin sijoitettavia ilmalämpöpumppuja koskeva vapautus rajattiin

terassit ja parvekkeet on osastoitu palomääräysten edellyttämällä tavalla 6. aurinkopaneelien tai -keräinten sijoittaminen rakennuksen tai rakennelman katolle edellyttäen, ettei niistä aiheudu vaaraa tai häiriötä lentoliikenteelle, 7. ilmalämpöpumpun tai ilmavesilämpöpumpun sijoittaminen ~~rakennukseen, rakennelmaan siten, että se ei näy katualueelle~~ pientaloon tai siihen liittyvään talousrakennukseen. Muissa rakennuksissa vapauttaminen edellyttää julkisivuun sopeutettua kotelointia, silloin kun laite näkyy katu- tai muulle julkiselle alueelle. Mainoslaitteita koskevat vapautukset Mikäli mainoslaite aiheuttaa vähäistä merkittävämpää vaikutusta kaupunkikuvaan, se edellyttää rakennusvalvonnan luvan. Liike- ja toimistorakennuksiin sekä useita liikehuoneistoja käsittäviin rakennuksiin suositellaan laadittavaksi mainoslaitteiden yleissuunnitelma, jonka vahvistamisen jälkeen ei yksittäisille laitteille tarvita erillistä julkisivumuutoslupaa. Seuraavat mainoslaitteet eivät edellytä rakennusvalvonnan lupaa: 8. rakennuksen 1. kerroksen liikehuoneiston irtokirjainmainoslaite, joka on korkeudeltaan enintään 400 mm ja joka sijaitsee välittömästi liikehuoneiston näyteikkunan yläpuolella 9. rakennuksen 1. kerroksen julkisivun pintaan kiinnitettävä mainoskilpi, joka on kooltaan enintään 400 mm x 600 mm Pihamaalle rakentamista koskevat vapautukset 10. aurinkopaneelien tai -keräinten sijoittaminen <u>vähäisesti</u> pihamaalle edellyttäen, ettei niistä aiheudu vaaraa tai häiriötä lentoliikenteelle	~~julkisivunomainen edellyttäen, että~~ terassit ja parvekkeet on osastoitu palomääräysten edellyttämällä tavalla 6. aurinkopaneelien tai -keräinten sijoittaminen rakennuksen tai rakennelman katolle edellyttäen, ettei niistä aiheudu vaaraa tai häiriötä lentoliikenteelle, 7. ilmalämpöpumpun tai ilmavesilämpöpumpun sijoittaminen ~~rakennukseen, rakennelmaan siten, että se ei näy katualueelle~~ pientaloon tai siihen liittyvään talousrakennukseen. Muissa rakennuksissa vapauttaminen edellyttää julkisivuun sopeutettua kotelointia, silloin kun laite näkyy katu- tai muulle julkiselle alueelle. Mainoslaitteita koskevat vapautukset Mikäli mainoslaite aiheuttaa vähäistä merkittävämpää vaikutusta kaupunkikuvaan, se edellyttää rakennusvalvonnan luvan. Liike- ja toimistorakennuksiin sekä useita liikehuoneistoja käsittäviin rakennuksiin suositellaan laadittavaksi mainoslaitteiden yleissuunnitelma, jonka vahvistamisen jälkeen ei yksittäisille laitteille tarvita erillistä julkisivumuutoslupaa. Seuraavat mainoslaitteet eivät edellytä rakennusvalvonnan lupaa: 8. rakennuksen 1. kerroksen liikehuoneiston irtokirjainmainoslaite, joka on korkeudeltaan enintään 400 mm ja joka sijaitsee välittömästi liikehuoneiston näyteikkunan yläpuolella 9. rakennuksen 1. kerroksen julkisivun pintaan kiinnitettävä mainoskilpi, joka on kooltaan enintään 400 mm x 600 mm Pihamaalle rakentamista koskevat vapautukset 10. aurinkopaneelien tai -keräinten sijoittaminen <u>vähäisesti</u> pihamaalle	7. ilmalämpöpumpun tai ilmavesilämpöpumpun sijoittaminen rakennukseen, rakennelmaan siten, että se ei näy katualueelle. Mainoslaitteita koskevat vapautukset 8. rakennuksen 1. kerroksen liikehuoneiston irtokirjainmainoslaite, joka on korkeudeltaan enintään 400 mm ja joka sijaitsee välittömästi liikehuoneiston näyteikkunan yläpuolella 9. rakennuksen 1. kerroksen julkisivun pintaan kiinnitettävä mainoskilpi, joka on kooltaan enintään 400 mm x 600 mm Pihamaalle rakentamista koskevat vapautukset 10. aurinkopaneelien tai -keräinten sijoittaminen <u>vähäisesti</u> pihamaalle edellyttäen, ettei niistä aiheudu vaaraa tai häiriötä lentoliikenteelle 11. pientalotonteilla aina ilmalämpöpumpun tai ilmavesilämpöpumpun sijoittaminen pihamaalle muilla tonteilla siten, että laite ei näy katualueelle.		koskemaan aina pientaloja ja talousrakennuksia. Lisäksi lisättiin muita rakennuksia koskevalle vapautukselle ehto. Lisättiin mainoslaitteita koskeviin vapautuksiin uutta kaksi momenttia: toinen luvanvaraisuuden rajaamisesta ja toinen mainoslaitteiden yleissuunnitelmasta. Korjattu kohtaan 11 pihamaalle sijoitettavia ilmalämpöpumppuja koskevat vapautukset käsittämään pientalot aina ja täsmennettiin muilla tonteilla vapautuksen ehtoja. Täsmennettiin kohtien 12 ja 13 säännöstä vastaamaan kohdan 14 vaatimusta: Lisättiin vastaavanlainen vaatimus aitojen soveltumisesta kaupunkikuvaan myös koskien kadun, puiston ja muun vastaavan alueen vastaisen rajan aitoja ja asuntotontteja kadun, puiston tai muun vastaavan yleisen alueen rajalla, kuten teollisuus, liike ja varastotonteilta jo oli edellytetty.

11. ilmalämpöpumpun tai ilmavesilämpöpumpun sijoittaminen pihamaalle pientalotonteilla aina ja muilla tonteilla siten, että laite on koteloitu kohteen arkkitehtuuriin sopeutuvalla tavalla tai se ei näy katu- tai muulle julkiselle alueelle. 12. kadun, puiston tai muun vastaavan yleisen alueen vastaisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on katua vasten enintään 1,2 metriä korkea ja puistoa ja muita alueita vasten enintään 1,6 metriä korkea, ja kun kadut ja puistot -palvelualue hyväksyy niiden rakentamisen, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle ja ne on pystyttävä huoltamaan tontin puolelta. 13. asuintonttien välisen aidan tai tukimuurin rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 1,6 metriä korkea ja tukimuuri enintään 0,5 metriä korkea, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan, ja kun naapuritontin omistaja tai haltija antaa suostumuksensa niiden rakentamiselle. Lähtökohtaisesti aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan aidan tai tukimuurin rakentajan tontin puolelle, ja ne on pystyttävä huoltamaan kyseisen tontin puolelta. Naapureiden yhteisellä sopimuksella aidan tai tukimuurin sijainnista voidaan päättää myös toisin. 14. teollisuus-, liike- ja varastotontin välisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 2,5 metriä, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle. Naapureiden yhteisellä kirjallisella sopimuksella aidan tai tukimuurin sijainnista voidaan päättää myös toisin.	edellyttäen, ettei niistä aiheudu vaaraa tai häiriötä lentoliikenteelle 11. ilmalämpöpumpun tai ilmavesilämpöpumpun sijoittaminen pihamaalle pientalotonteilla aina ja muilla tonteilla siten, että laite on koteloitu kohteen arkkitehtuuriin sopeutuvalla tavalla tai se ei näy katu- tai muulle julkiselle alueelle. 12. kadun, puiston tai muun vastaavan yleisen alueen vastaisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on katua vasten enintään 1,2 metriä korkea ja puistoa ja muita alueita vasten enintään 1,6 metriä korkea, ja kun kadut ja puistot -palvelualue hyväksyy niiden rakentamisen, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle ja ne on pystyttävä huoltamaan tontin puolelta. 13. asuintonttien välisen aidan tai tukimuurin rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 1,6 metriä korkea ja tukimuuri enintään 0,5 metriä korkea, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan, ja kun naapuritontin omistaja tai haltija antaa suostumuksensa niiden rakentamiselle. Lähtökohtaisesti aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan aidan tai tukimuurin rakentajan tontin puolelle, ja ne on pystyttävä huoltamaan kyseisen tontin puolelta. Naapureiden yhteisellä sopimuksella aidan tai tukimuurin sijainnista voidaan päättää myös toisin. 14. teollisuus-, liike- ja varastotontin välisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 2,5 metriä, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle. Naapureiden yhteisellä kirjallisella	12. kadun, puiston tai muun vastaavan yleisen alueen vastaisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on katua vasten enintään 1,2 metriä korkea ja puistoa ja muita alueita vasten enintään 1,6 metriä korkea, ja kun kadut ja puistot -palvelualue hyväksyy niiden rakentamisen. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle ja ne on pystyttävä huoltamaan tontin puolelta. 13. asuintonttien välisen aidan tai tukimuurin rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 1,6 metriä korkea ja tukimuuri enintään 0,5 metriä korkea, ja kun naapuritontin omistaja tai haltija antaa suostumuksensa niiden rakentamiselle. Lähtökohtaisesti aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan aidan tai tukimuurin rakentajan tontin puolelle, ja ne on pystyttävä huoltamaan kyseisen tontin puolelta. Naapureiden yhteisellä sopimuksella aidan tai tukimuurin sijainnista voidaan päättää myös toisin. 14. teollisuus-, liike- ja varastotontin välisen aidan rakentaminen, kun aita tukimuureineen on enintään 2,5 metriä, ja aidan materiaali, muoto ja värisävy ovat alueelle ominaisia ja soveltuvat kaupunkikuvaan. Aita ja tukimuuri perustuksineen on rakennettava kokonaan tontin puolelle. 15. tontin sisäisten aitojen ja tukimuurien rakentaminen.		Lisättiin kohtaan 14 sana ”on” sekä vaatimus naapureiden suostumuksen vaikutuksesta. Lisättiin tontin sisäisiä toimintoja jakavan aidan määrittelyyn sana “tavanomaisten”, kohta 15. Lisättiin kohta 16: mainitaan erikseen kylpypaljut ja grillauspaikat. Lisättiin kohtaan 17 maininta terassirakennelman enimmäiskorkeudesta ja etäisyysvaatimus tontin rajoista rakentamisluvan vapautuksen edellytyksenä. Täsmennettiin kohdan 19 säännöstä ulkotarjoilualueen kattamattomuudesta sekä suhteesta maanpintaan.

15. tontin tavanomaisten sisäisten aitojen ja tukimuurien rakentaminen. 16. Kylpypalju tai kiinteä grillauspaikka, kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen. 17. Kattamattoman enintään 50 cm korkean rakenteellisen terassin rakentaminen vähintään 2,5 metrin etäisyydelle tontin rajasta. Mikäli terassi on osittain tai kokonaan katettu, katetun osan etäisyys tontin rajoista tulee olla vähintään 4 metriä. Muut vapautukset tonteilla ja asemakaava-alueilla 18. muistomerkin pystyttäminen 19. ~~maanpinnasta enintään 50 cm nostetun~~ kattamattoman enintään 50 cm korkean julkiseen tai kaupalliseen käyttöön tarkoitetun ulkotarjoilualueen rakentaminen, kun se on kooltaan korkeintaan 50 neliömetriä. Ulkotarjoilualueen on sovelluttava ympäristöönsä eikä se saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa ympäristölle. 20. uuden savupiipun ja tulisijan asentaminen asuinrakennuksessa olevan tilalle. Talousrakennukseen rakennettavan tulisijan ja savuhormin rakentaminen, kun savuhormi sijaitsee vähintään 4 metrin etäisyydellä toisen räystäistä ja 4 metrin etäisyydellä naapurin rajasta. 21. Pohja-alaltaan enintään 10 m^2 sisätilaa sisältävät rakennelmat, joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on enintään 20 m^2, kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen. 22. Pohja-alaltaan enintään 10 m^2 puistomuuntamo tai akkukontti, joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on enintään 20 m^2, ja kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen. Yli	sopimuksella aidan tai tukimuurin sijainnista voidaan päättää myös toisin. 15. tontin tavanomaisten sisäisten aitojen ja tukimuurien rakentaminen. 16. Tulisijallinen vesiallas (kylpypalju, poreallas tai pihauima-allas) tai kiinteä grillauspaikka, kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen. 17. Kattamattoman enintään 50 cm korkean rakenteellisen terassin rakentaminen vähintään 2,5 metrin etäisyydelle tontin rajasta. Mikäli terassi on osittain tai kokonaan katettu, katetun osan etäisyys tontin rajoista tulee olla vähintään 4 metriä. Muut vapautukset tonteilla ja asemakaava-alueilla 18. muistomerkin pystyttäminen 19. ~~maanpinnasta enintään 50 cm nostetun~~ kattamattoman enintään 50 cm korkean julkiseen tai kaupalliseen käyttöön tarkoitetun ulkotarjoilualueen rakentaminen, kun se on kooltaan korkeintaan 50 neliömetriä. Ulkotarjoilualueen on sovelluttava ympäristöönsä eikä se saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa ympäristölle. 20. uuden savupiipun ja tulisijan asentaminen asuinrakennuksessa olevan tilalle. Talousrakennukseen rakennettavan tulisijan ja savuhormin rakentaminen, kun savuhormi sijaitsee vähintään 4 metrin etäisyydellä toisen räystäistä ja 4 metrin etäisyydellä naapurin rajasta. 21. Pohja-alaltaan enintään 10 m^2 sisätilaa sisältävät rakennelmat, joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on enintään 20 m^2, kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen. 22. Pohja-alaltaan enintään 10 m^2 puistomuuntamo tai akkukontti, joiden yhteen laskettu pinta-ala rakennuspaikalla tai tontilla on	Muut vapautukset tonteilla ja asemakaava-alueilla 16. muistomerkin pystyttäminen 17. ulkotarjoilualueen rakentaminen, kun se on kooltaan korkeintaan 50 neliömetriä. Ulkotarjoilualueen on sovelluttava ympäristöönsä eikä se saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa ympäristölle 18. uuden savupiipun ja tulisijan asentaminen olevan tilalle Vaikka toimenpiteen toteuttaminen ei vaadi lupaa, on rakentamisessa noudatettava lainvoimaisen asemakaavan määräyksiä ja kyseiseen rakentamiseen liittyviä säännöksiä. On otettava myös huomioon toimenpiteen soveltuminen rakennukseen ja ympäristöön, asemakaavan suojelumääräykset, paloturvallisuus sekä vaikutukset naapurikiinteistön rakentamiseen ja käyttämiseen.		Täsmennettiin kohdan 20 säännöstä olemassa olevan savupiipun ja tulisijan korvaamista koskien. Lisättiin uudet kohdat 21 ja 22 koskien pienten rakennelmien (kohta 21) ja puistomuuntamoiden sekä akkukonttien (kohta 22) vapauttamista rakentamislupatarpeesta eräin edellytyksin. Lopuksi: Muutettu pykälän numerointia: nyt 20 §. Lisätty kohdan 22 vapautukseen enimmäismäärä. **Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026** on täsmennetty ensimmäisen momentin sanamuotoa ja lisätty sana “vaikutuksiltaan”. Lisäksi on täsmennetty pykälän kohdan 16 sanamuotoja.

10 m² mutta alle 30 m² rakennelmaksi tulkittavan puistomuuntamon tai akkukontin rakentamisluvan tarve arvioidaan tapauskohtaisesti harkiten. Vaikka toimenpiteen toteuttaminen ei vaadi lupaa, on rakentamisessa noudatettava lainvoimaisen asemakaavan määräyksiä ja kyseiseen rakentamiseen liittyviä säännöksiä. On otettava myös huomioon toimenpiteen soveltuminen rakennukseen ja ympäristöön, asemakaavan suojelumääräykset, paloturvallisuus sekä vaikutukset naapurikiinteistön rakentamiseen ja käyttämiseen. Rakentamiseen ryhtyvällä ja pääsuunnittelijalla on velvollisuus selvittää, onko suunnittelualueella mahdollisesti inventoimattomia muinaisjäännöksiä, jotta niitä ei vaarannettaisi. Jos työmaan aikana esiintyy muinaisjäännöksiä tai niitä koskevia epäilyjä, työt on välittömästi siltä osin keskeytettävä ja otettava yhteys museoviranomaiseen.	enintään 20 m², ja kun sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksessä ja asemakaavassa määrättyjä sijoittamisedellytyksiä noudattaen. Yli 10 m² mutta alle 30 m² rakennelmaksi tulkittavan puistomuuntamon tai akkukontin rakentamisluvan tarve arvioidaan tapauskohtaisesti harkiten. Vaikka toimenpiteen toteuttaminen ei vaadi lupaa, on rakentamisessa noudatettava lainvoimaisen asemakaavan määräyksiä ja kyseiseen rakentamiseen liittyviä säännöksiä. On otettava myös huomioon toimenpiteen soveltuminen rakennukseen ja ympäristöön, asemakaavan suojelumääräykset, paloturvallisuus sekä vaikutukset naapurikiinteistön rakentamiseen ja käyttämiseen. Rakentamiseen ryhtyvällä ja pääsuunnittelijalla on velvollisuus selvittää, onko suunnittelualueella mahdollisesti inventoimattomia muinaisjäännöksiä, jotta niitä ei vaarannettaisi. Jos työmaan aikana esiintyy muinaisjäännöksiä tai niitä koskevia epäilyjä, työt on välittömästi siltä osin keskeytettävä ja otettava yhteys museoviranomaiseen.			
21 § ~~21 b §~~ **Rajamerkkien, kiintopisteiden ja viranomaisten, laitosten, energia- ja puhelinyhtiöiden asettamien merkkien rakennusaikainen poistaminen tai merkkien turmeltuminen rakennustyössä** Jos rakennustyön yhteydessä tontilla tai muulla rakennuspaikalla joudutaan poistamaan kiintopisteitä, on asiasta ilmoitettava maanomistajalle ja kaupungingeodeetille. Jos rajamerkki häviää tai liikkuu, se voidaan sijoittaa paikalleen vain asianomaisen viranomaisen suorittamassa mittaustoimituksessa. Palopostien, johtojen ja niihin kuuluvien laitteiden sijaintia osoittavien merkkien poistamiseen on saatava *toimivaltaisen* viranomaisen, laitoksen tai yhtiön suostumus.		**21 b** **Rajamerkkien, kiintopisteiden ja viranomaisten, laitosten, energia- ja puhelinyhtiöiden asettamien merkkien rakennusaikainen poistaminen tai merkkien turmeltuminen rakennustyössä** Jos rakennustyön yhteydessä tontilla tai muulla rakennuspaikalla joudutaan poistamaan kiintopisteitä, on asiasta ilmoitettava maanomistajalle ja kaupungingeodeetille. Jos rajamerkki häviää tai liikkuu, se voidaan sijoittaa paikalleen vain asianomaisen viranomaisen suorittamassa mittaustoimituksessa.	**21 b §** **Rajamerkkien, kiintopisteiden ja viranomaisten, laitosten, energia- ja puhelinyhtiöiden asettamien merkkien rakennusaikainen poistaminen tai merkkien turmeltuminen rakennustyössä** Jos rakennustyön yhteydessä tontilla tai muulla rakennuspaikalla joudutaan poistamaan kiintopisteitä, on asiasta ilmoitettava maanomistajalle ja kaupungingeodeetille. Jos rajamerkki häviää tai liikkuu, se voidaan sijoittaa paikalleen vain asianomaisen viranomaisen suorittamassa mittaustoimituksessa. Palopostien, johtojen ja niihin kuuluvien laitteiden sijaintia osoittavien merkkien poistamiseen on saatava asianomaisen viranomaisen, laitoksen tai yhtiön suostumus.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (Ei muutoksia) **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Palautettu epähuomiossa pykälästä poistunut loppuosa. Lisäksi vaihdettu sana “asianomaisen” sanaksi “toimivaltaisen”. Muutettu pykälän numerointia: nyt 21 §.

IV LUKU **Erityiset määräykset pientalon rakentamisesta**		**IV LUKU** **Erityiset määräykset pientalon rakentamisesta**		
			22 § Vapautukset toimenpideluvan hakemisesta asuinpientalotontilla Sen lisäksi mitä 21 a §:ssä on säädetty, niin millään asuinpientalotontilla ei tarvitse hakea lupaa seuraavien toimenpiteiden toteuttamiseen: 1) asuinpientalojen ja niiden talousrakennusten julkisivujen ja katon värin sekä katon materiaalin muuttaminen, jos rakennusta ei ole asemakaavassa tai rakennussuojelulain nojalla suojeltu; 2) korkeintaan 20 neliömetrin suuruisen piharakennelman rakentaminen. Tontilla saa olla kerrallaan vain yksi tämän määräyksen nojalla rakennettu piharakennelma; Vaikka edellä mainittujen toimenpiteiden toteuttaminen ei vaadi lupaa, niin rakentamisessa on noudatettava voimassa olevan asemakaavan määräyksiä ja kyseiseen rakentamiseen liittyviä säännöksiä sekä otettava huomioon rakentamisen soveltuvuus ympäristön kulttuurihistoriallisiin arvoihin.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (Yhdistetty 21a:han)
22 § ~~23 §~~ Rakennetun ympäristön kunnossapito Rakennus ympäristöineen on pidettävä jatkuvasti siistissä kunnossa. Tämän toteamiseksi rakennusvalvontaviranomainen voi tarvittaessa järjestää kaupunginosa- tai aluekohtaisia tarkastuksia, joiden yhteydessä havaitut puutteet kirjataan ja ryhdytään asian vaatimiin toimenpiteisiin. Autojen, asuntovaunujen, veneiden, työkoneiden tai vastaavien säilytys tontilla on toteutettava niin, ettei säilytyksestä ole haittaa naapureille ja ettei säilytys rumenna ympäristöä tai katunäkymää. Jos kysymyksessä on kaavassa suojeltu tai muutoin arvokkaaksi arvioitu alue, on ennen kaupunkikuvaan vaikuttavien toimenpiteiden toteuttamista oltava hyvissä ajoin yhteydessä rakennusvalvontaviranomaiseen.		**23 § Rakennetun ympäristön kunnossapito** Rakennus ympäristöineen on pidettävä jatkuvasti siistissä kunnossa. Tämän toteamiseksi rakennusvalvontaviranomainen voi tarvittaessa järjestää kaupunginosa- tai aluekohtaisia tarkastuksia, joiden yhteydessä havaitut puutteet kirjataan ja ryhdytään asian vaatimiin toimenpiteisiin. Autojen, asuntovaunujen, veneiden, työkoneiden tai vastaavien säilytys tontilla on toteutettava niin, ettei säilytyksestä ole haittaa naapureille ja ettei säilytys rumenna ympäristöä tai katunäkymää. Jos kysymyksessä on kaavassa suojeltu tai muutoin arvokkaaksi arvioitu alue, on ennen kaupunkikuvaan vaikuttavien toimenpiteiden toteuttamista oltava hyvissä ajoin yhteydessä rakennusvalvontaviranomaiseen.	**23 § Rakennetun ympäristön kunnossapito** Rakennus ympäristöineen on pidettävä jatkuvasti siistissä kunnossa. Tämän toteamiseksi rakennusvalvontaviranomainen voi tarvittaessa järjestää kaupunginosa- tai aluekohtaisia tarkastuksia, joiden yhteydessä havaitut puutteet kirjataan ja ryhdytään asian vaatimiin toimenpiteisiin. Tontit ja rakennuspaikat on pidettävä niiden käyttötarkoituksen ja ympäröivän alueen maankäytön edellyttämässä asiamukaisessa kunnossa. Asuin- tai asuin- ja liikerakennusta varten tarkoitettua tonttia ei saa käyttää linja-auton, yhdistelmäajoneuvon tai työkoneen eikä useamman kuin kahden kuorma-auton tai pienehkön työkoneen pitempiaikaiseen paikoitukseen tai säilytykseen. Jos kuorma-autoja tai pienehköjä työkoneita on tarpeen pysäköidä tontilla toistuvasti enemmän kuin kaksi, on pysäköintijärjestelyt hyväksytettävä lupa-asiana. Kuitenkin tontilla, jonka pinta-ala on alle 1000 m2 , on kuorma-autojen ja	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lyhennelty pykälän yksityiskohtaisuutta. Lisätty maininta suojeltujen ja arvokkaiksi alueiksi arvioitujen alueiden osalta kaupunkikuvaan vaikuttavien toimenpiteiden osalta velvoite ottaa yhteyttä rakennusvalvontaan ennen toimenpiteisiin ryhtymistä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 22 §.

			pienehköjen työkoneiden pysäköintijärjestelyt hyväksytettävä aina lupa-asiana. Asemakaavassa pelkästään asumiseen osoitetuilla tonteilla rekisteristä poistettujen ajoneuvojen, yli kolme metriä korkeiden veneiden ja ympäristöä rumentavan tavaran ulkosäilytys on kielletty peitettynä ja ilman peitettä. Kuitenkin tontilla käytettävän polttopuun kuivatus ja tavanomaisten määrien varastointi siististi pinottuna on sallittua.	

V LUKU **Erityiset määräykset rakentamisesta asemakaava-alueen ulkopuolella**		**V LUKU** **Erityiset määräykset rakentamisesta asemakaava-alueen ulkopuolella**		
23 § ~~24 §~~ Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset Sen lisäksi, mitä rakennuspaikalle asetettavista vähimmäisvaatimuksista on säädetty rakentamislain 45 §, asemakaavoitetun alueen ulkopuolella rakennuspaikan vähimmäiskoko määrittyy voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti: - kyläalueella ja pientalovaltaisella asuntoalueella vähintään 2000 m^2, - maa- ja metsätalousvaltaisella alueella ja maatalousvaltaisella alueella vähintään yksi (1) hehtaari - muilla alueilla vähintään kaksi (2) hehtaaria. Käytettäessä rakennuspaikkaa hevostalliksi tai lantalaksi on tilan tai useiden tilojen muodostaman toiminnallisen kokonaisuuden oltava pinta-alaltaan vähintään kaksi hehtaaria. ~~Tallin tai lantalan vähimmäisetäisyys naapurin asuinrakennuksesta tai vahvistetun asemakaavan asuintarkoitukseen varatusta alueesta tulee olla 100 metriä.~~ Mikäli rakennuspaikalle rakennetaan hevostalli tai muu vastaava eläinsuojarakennus, rakennuspaikalta tulee voida osoittaa riittävät ulkotarha- ja laidunalueet, jotka tulee sijoittaa riittävän etäälle kiinteistön omasta ja naapureiden talousvesikaivoista. Muun kuin maatilan eläinsuojan kerrosala saa olla enintään 100 m^2. Muun kuin elinkeinon harjoittamiseen käytettävän enintään 100 k-m^2 suuruisen hevostallin (2–3 hevosta tai ponia), kanalan, lampolan tai muun vastaavan eläinsuojan saa	**23 § ~~24 §~~ Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset** Sen lisäksi, mitä rakennuspaikalle asetettavista vähimmäisvaatimuksista on säädetty rakentamislain 45 §, asemakaavoitetun alueen ulkopuolella rakennuspaikan vähimmäiskoko määrittyy voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti: - asuinalueella (A) vähintään 1000 m^2, - kyläalueella (AT) ja pientalovaltaisella asuntoalueella (AP) vähintään 2000 m^2, - maa- ja metsätalousvaltaisella alueella (M) ja maatalousvaltaisella alueella (MT) vähintään yksi (1) hehtaari, - muilla alueilla vähintään kaksi (2) hehtaaria. Käytettäessä rakennuspaikkaa hevostalliksi tai lantalaksi on tilan tai useiden tilojen muodostaman toiminnallisen kokonaisuuden oltava pinta-alaltaan vähintään kaksi hehtaaria. ~~Tallin tai lantalan vähimmäisetäisyys naapurin asuinrakennuksesta tai vahvistetun asemakaavan asuintarkoitukseen varatusta alueesta tulee olla 100 metriä.~~ Mikäli rakennuspaikalle rakennetaan hevostalli tai muu vastaava eläinsuojarakennus, rakennuspaikalta tulee voida osoittaa riittävät ulkotarha- ja laidunalueet, jotka tulee sijoittaa riittävän etäälle kiinteistön omasta ja naapureiden talousvesikaivoista. Muun kuin maatilan eläinsuojan kerrosala saa olla enintään 100 m^2. Muun kuin elinkeinon harjoittamiseen käytettävän enintään 100 k-m^2 suuruisen hevostallin (2–3 hevosta tai ponia), kanalan,	**24 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset** Sen lisäksi, mitä rakennuspaikalle asetettavista vähimmäisvaatimuksista on säädetty rakentamislain 45 §, asemakaavoitetun alueen ulkopuolella rakennuspaikan vähimmäiskoko määrittyy voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti: - kyläalueella ja pientalovaltaisella asuntoalueella vähintään 2000 m2, - maa- ja metsätalousvaltaisella alueella ja maatalousvaltaisella alueella vähintään yksi (1) hehtaari - muilla alueilla vähintään kaksi (2) hehtaaria. Käytettäessä rakennuspaikkaa hevostalliksi tai lantalaksi on tilan tai useiden tilojen muodostaman toiminnallisen kokonaisuuden oltava pinta-alaltaan vähintään kaksi hehtaaria. Tallin tai lantalan vähimmäisetäisyys naapurin asuinrakennuksesta tai vahvistetun asemakaavan asuintarkoitukseen varatusta alueesta tulee olla 100 metriä. Rakennuspaikan on sijaittava, mikäli mahdollista, olemassa olevan asutuksen tai tilakeskuksen yhteydessä ja olemassa olevan kulkuyhteyden varrella. Rakennuspaikalla tulee rakennukset, lukuun ottamatta välttämättömiä maa- ja metsätalouden sekä hevostalouden harjoittamiseen tarvittavia talousrakennuksia, sijoittaa puuston suojaan pellon ja metsän reunaan sekä metsäsaarekkeisiin.	**24 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset** Asemakaavoitetun alueen ulkopuolella rakennuspaikan on oltava kooltaan yleiskaavassa - kyläalueeksi, AT, ja pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi, A3, A4, osoitetulla alueella vähintään 2000 m2 , - maa- ja metsätalousalueeksi, M, ja maatalousalueeksi, MT, osoitetulla alueella vähintään yksi (1) hehtaari ja - muiksi alueiksi osoitetuilla alueilla vähintään kaksi (2) hehtaaria. Kuitenkin käytettäessä rakennuspaikkaa hevostalliksi tai lantalaksi on tilan tai useiden tilojen muodostaman toiminnallisen kokonaisuuden oltava pinta-alataan vähintään kaksi hehtaaria. Tallin tai lantalan vähimmäisetäisyys naapurin asuinrakennuksesta, yleiskaavan tai vahvistetun asemakaavan asuintarkoitukseen varatusta alueesta tulee olla 100 metriä. Tämän momentin säännöksiä ei sovelleta silloin, kun rakentaminen perustuu myönnettyyn poikkeamispäätökseen tai suunnittelutarveratkaisuun. Rakennuspaikan on sijaittava, mikäli mahdollista, olemassa olevan asutuksen tai tilakeskuksen yhteydessä ja olemassa olevan kulkuyhteyden varrella. Rakennuspaikalla tulee rakennukset, lukuun ottamatta välttämättömiä maa- ja metsätalouden sekä hevostalouden harjoittamiseen tarvittavia talousrakennuksia, sijoittaa puuston suojaan pellon ja metsän reunaan sekä metsäsaarekkeisiin.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta RakL 45 § Poistettu maininta talousvedestä. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä. Rakentamislain 45 § 1 momentin kohta 6 sisältää vaatimuksen vedensaannin, hule- ja jätevesien hoitamiessta kiinteistöllä, siten ettei niistä aiheudu haittaa ympäristölle. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Täydennettiin pykälää Keravan rakennusjärjestyksen mallin mukaan pitäen kuitenkin suojaetäisyysvaatimukset ennallaan (100 m). Muutettiin kuitenkin hevostallin minimihevosmäärä yhdestä kahdeksi. Muutettu pykälän numerointia: nyt 23 §. **Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026** on täsmennetty ensimmäisen momentin rakennuspaikan vähimmäiskokoja sisältäviä ilmaisuja ja lisätty yleiskaavan aluemerkinnät sanallisten aluekuvauksien yhteyteen (AT, AP, M ja MT). Lisäksi erikseen lisätty asuinalueita (A) koskeva vähimmäispinta-ala, jossa noudatetaan suoraan laissa annettua rakennuspaikan vähimmäiskokoa.

rakentaa vähintään kahden hehtaarin suuruiselle rakennuspaikalle. Useamman hevosen tai ponin ammattimaiseen tallitoimintaan liittyvästä rakentamisesta päätetään tapauskohtaisesti. Eläinsuojan, maneesin, lantalan ja ulkotarhan vähimmäisetäisyyden naapurikiinteistön rajaan tulee olla vähintään 100 metriä, kun rajan tuntumassa on asutusta, päiväkoti, koulu tai muita häiriintyviä kohteita. Uutta tallia tai muuta eläinsuojaa ei saa ilman naapurin suostumusta rakentaa 100 metriä lähemmäksi naapurin rajaa. Sama rajoitus koskee tuotantoeläinten jaloittelu- ja ulkotarhoja. Ulkoilualueet tulee muutoinkin rakentaa asianmukaisesti. Vanhoja eläinsuojia laajennettaessa laajentamisen tulee tapahtua häiriintyvästä kohteesta poispäin, mikäli se on teknisesti mahdollista toteuttaa kohtuullisin kustannuksin. Rakennuspaikan on sijaittava, mikäli mahdollista, olemassa olevan asutuksen tai tilakeskuksen yhteydessä ja olemassa olevan kulkuyhteyden varrella. Rakennuspaikalla tulee rakennukset, lukuun ottamatta välttämättömiä maa- ja metsätalouden sekä hevostalouden harjoittamiseen tarvittavia talousrakennuksia, sijoittaa puuston suojaan pellon ja metsän reunaan sekä metsäsaarekkeisiin.	lampolan tai muun vastaavan eläinsuojan saa rakentaa vähintään kahden hehtaarin suuruiselle rakennuspaikalle. Useamman hevosen tai ponin ammattimaiseen tallitoimintaan liittyvästä rakentamisesta päätetään tapauskohtaisesti. Eläinsuojan, maneesin, lantalan ja ulkotarhan vähimmäisetäisyyden naapurikiinteistön rajaan tulee olla vähintään 100 metriä, kun rajan tuntumassa on asutusta, päiväkoti, koulu tai muita häiriintyviä kohteita. Uutta tallia tai muuta eläinsuojaa ei saa ilman naapurin suostumusta rakentaa 100 metriä lähemmäksi naapurin rajaa. Sama rajoitus koskee tuotantoeläinten jaloittelu- ja ulkotarhoja. >yhdistetty kappaleet< Ulkoilualueet tulee muutoinkin rakentaa asianmukaisesti. Vanhoja eläinsuojia laajennettaessa laajentamisen tulee tapahtua häiriintyvästä kohteesta poispäin, mikäli se on teknisesti mahdollista toteuttaa kohtuullisin kustannuksin. Rakennuspaikan on sijaittava, mikäli mahdollista, olemassa olevan asutuksen tai tilakeskuksen yhteydessä ja olemassa olevan kulkuyhteyden varrella. Rakennuspaikalla tulee rakennukset, lukuun ottamatta välttämättömiä maa- ja metsätalouden sekä hevostalouden harjoittamiseen tarvittavia talousrakennuksia, sijoittaa puuston suojaan pellon ja metsän reunaan sekä metsäsaarekkeisiin.		Vesijohtoverkoston ulkopuolella rakennushankkeeseen ryhtyvän tulee ennen rakennustöihin ryhtymistä huolehtia siitä, että rakennuspaikalta on saatavissa tai sille johdettavissa riittävästi laadultaan soveltuvaa talousvettä rakennuksen käytön sitä edellyttäessä.	
24 § ~~25 §~~ Rakennusten koko ja käyttötarkoitus Asuin- ja talousrakennusten yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 10 % rakennuspaikan pinta-alasta ja kuitenkin enintään 500 m^2. Talousrakennusten on oltava massoittelultaan ja pinta-alaltaan alisteisia asuinrakennukseen verraten. Edellä olevat määräykset eivät koske maatalouden harjoittamiseen tarvittavien talousrakennuksien rakentamista. Ennen rakentamisluvan myöntämistä voidaan pyytää maaseutuelinkeinoviranomaiselta lausunto tai muu selvitys tilalla harjoitettavasta maa- ja metsätaloudesta.		**25 § Rakennusten koko ja käyttötarkoitus** Asuin- ja talousrakennusten yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 10 % rakennuspaikan pinta-alasta ja kuitenkin enintään 500 m2. Talousrakennusten tulee olla massaltaan ja pinta-alaltaan alisteisia asuinrakennukseen verraten. Edellä oleva määräys ei koske maatalouden harjoittamiseen tarvittavien talousrakennuksien rakentamista. Ennen rakentamisluvan myöntämistä pyydetään maaseutuelinkeinoviranomaiselta lausunto tai muu selvitys tilalla harjoitettavasta maa- ja metsätaloudesta.	**25 § Rakennusten koko ja käyttötarkoitus** Samalle rakennuspaikalle saa sijoittaa enintään kaksi asuntoa ja niitä palvelevia talousrakennuksia. Asuin- ja talousrakennusten yhteenlaskettu kerrosala saa olla 10 % rakennuspaikan pinta-alasta ellei yleiskaavasta muuta johdu. Rakennuspaikalle saa edellä 24 §:ssä sallitun rakennusoikeuden lisäksi rakentaa tilalla harjoitettavaa maa- ja metsätaloutta, hevostaloutta tai muuta niihin verrattavaa elinkeinoa palvelevia talousrakennuksia. Ennen rakennusluvan myöntämistä pyydetään kunnan maaseutuelinkeinoviranomaiselta lausunto	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Täsmennetty ilmaisua. Lisätty asuin- ja talousrakennuksia koskeva rakennusoikeuden maksimimäärä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Korjattiin sanamuoto monikolliseksi maatalouden rakennuksia koskevan määräyksen osalta ja muutettiin sana *massaltaan* muotoon *massoittelultaan*. Muutettiin toisen momentin sanamuotoa harkinnanvaraiseksi.

			tilalla harjoitettavasta maa- ja metsätaloudesta.	Muutettu pykälän numerointia: nyt 24 §.
25 § ~~26 §~~ Rakennuksen etäisyys rantaviivasta ~~Rakennukset ja rakennelmat on sijoitettava vähintään 20 metrin päähän keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta. Ranta-alueelle rakennettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jätevesien ja hulevesien asianmukaiseen käsittelyyn.~~ Rakennuksen etäisyys rantaviivasta ja sijainti rakennuspaikalla on oltava sellainen, että maiseman luonnonmukaisuus säilyy. Ranta-alueelle on jätettävä keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta vähintään 20 metrin suojavyöhyke, jossa kasvillisuus on säilytettävä, eikä tälle suojavyöhykkeelle saa sijoittaa rakentamista. Ranta-alueelle rakennettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jätevesien ja hulevesien asianmukaiseen käsittelyyn.		**26 § Rakennuksen etäisyys rantaviivasta** Rakennukset ja rakennelmat on sijoitettava vähintään 20 metrin päähän keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta. Ranta-alueelle rakennettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jätevesien ja hulevesien asianmukaiseen käsittelyyn.	**26 § Rakennuksen etäisyys rantaviivasta** Rakennukset ja rakennelmat on sijoitettava vähintään 20 metrin päähän keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta. Ranta-alueelle rakennettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jätevesien ja hulevesien asianmukaiseen käsittelyyn.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Ei muutoksia. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Muutettiin säännöstä Tuusulan kunnan lausunnon perusteella. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 25 §.
26 § ~~27 §~~ Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella ~~Vesistöjen ja pienvesien tuntumaan rakennettaessa on selvitettävä tulvarajan korkeus. Alimman lattiatason on oltava 1 metrin tulvarajan tason yläpuolella. Tulva-riskialueelle rakentaminen ei ole sallittua ilman erittäin painavia perusteita.~~ Vesistöjen ja pienvesien tuntumaan rakennettaessa on otettava huomioon alin rakentamiskorkeus, jonka alapuolelle ei tule sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita. Lähtökohtaisesti rakentamiskorkeus on vähintään HW1/100a +1 m (keskimäärin kerran 100 vuodessa toistuva tulvakorkeus + 1 m). Rakennushankkeeseen ryhtyvän on selvitettävä kyseinen tulvakorkeus. Suunnittelussa on otettava huomioon mahdollisen tulvan vaikutukset kulkuväyliin, yhdyskuntatekniikan järjestelmien toimintaan ja muihin asumisen kannalta olennaisiin toimintoihin. Rakennettaessa ranta-alueella on rakennushankkeeseen ryhtyvän otettava huomioon vedenpinnan korkeusvaihtelut riittävän suurella varmuudella. Tulva-alueelle rakentamista tulee lähtökohtaisesti välttää tai tulvariskien hallinta on varmistettava riittävin toimenpitein.		**27 § Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella** Vesistöjen ja pienvesien tuntumaan rakennettaessa on selvitettävä tulvarajan korkeus. Alimman lattiatason on oltava 1 metrin tulvarajan tason yläpuolella. Tulva-riskialueelle rakentaminen ei ole sallittua ilman erittäin painavia perusteita. Rakennettaessa ranta-alueella on rakennushankkeeseen ryhtyvän otettava huomioon vedenpinnan korkeusvaihtelut riittävän suurella varmuudella.	**27 § Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella** Vesistöjen ja pienvesien tuntumaan rakennettaessa on selvitettävä tulvarajan korkeus. Alimman lattiatason on oltava 1m tulvarajan tason yläpuolella. Tulva-alueelle rakentaminen ei ole sallittua ilman erittäin painavia perusteita.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta vedenpinnan korkeusvaihteluiden huomioon ottamisesta. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** ELY:n lausunnon perusteella muutettiin pykälää ehdotuksen mukaan. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 26 §.

27 § ~~28 §~~ Suunnittelutarvealue Koko Vantaan kaupungin asemakaavoittamaton alue on alueidenkäyttölain 16 §:n mukaista suunnittelutarvealuetta.		**28 § Suunnittelutarvealue** Koko Vantaan kaupungin asemakaavoittamaton alue on alueidenkäyttölain 16 §:n mukaista suunnittelutarvealuetta.	**28 § Suunnittelutarvealue** Koko Vantaan kaupungin asemakaavoittamaton alue on maankäyttö- ja rakennuslain 16 §:n mukaista suunnittelutarvealuetta.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (Ei muutoksia) **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 27 §.
28 § ~~29 §~~ Rakennuspaikan rinnastaminen tonttiin Rakennuspaikan osalta noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusjärjestyksessä on määrätty tontista.		**29 § Rakennuspaikan rinnastaminen tonttiin** Rakennuspaikan osalta noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusjärjestyksessä on määrätty tontista.	29 § Rakennuspaikan rinnastaminen tonttiin Rakennuspaikan osalta noudatetaan soveltuvin osin, mitä rakennusjärjestyksessä on määrätty tontista.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (Ei muutoksia) **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 28 §.

VI luku **Rakennuksen elinkaari**		**VI luku** **Rakennuksen elinkaari**		
29 § ~~30 §~~ Rakennuksen käyttöikä Rakennuksen suunnittelun lähtökohtana on rakennukselle määriteltävä käyttöikä, jonka on oltava rakennuksen tarkoitukseen nähden riittävän pitkä. Rakennukset on suunniteltava rakennustyypistä riippumatta muunneltaviksi (RakL 39 §). Muunneltavuudella tarkoitetaan mm. käyttötarkoituksen, rakenteiden, tilojen ja talotekniikan muuntojoustavuutta. Rakennukset on suunniteltava helposti korjattaviksi. Uudisrakennuksessa tai siihen verrattavassa muutoshankkeessa asuin- ja liike- ja toimistokerrostalorakennusten ensimmäisen tai maantasossa sijaitsevan kerroksen (kivijalkakerros), joka avautuu kadun tai muun yleisen alueen suuntaan tulee: • korostaa arkkitehtuurin keinoin ja toteuttaa korkeatasoisesti, • olla kerroskorkeudeltaan vähintään 4 m korkea, • avautua sekä visuaalisesti että toiminnallisesti ulkotilaan ikkunoin ja ovin, • toteuttaa muuntojoustavin ratkaisuin sekä mahdollistaa kivijalkaliiketilojen sijoittamisen. Liiketilojen lisäksi kivijalkaan voidaan sijoittaa myös yhteiskäyttöisiä tiloja, porrashuoneiden		**30 § Rakennuksen käyttöikä** Rakennuksen suunnittelun lähtökohtana on rakennukselle määriteltävä käyttöikä, jonka on oltava rakennuksen tarkoitukseen nähden riittävän pitkä. Rakennukset on suunniteltava rakennustyypistä riippumatta muunneltaviksi (RakL 39 §). Muunneltavuudella tarkoitetaan mm. käyttötarkoituksen, rakenteiden, tilojen ja talotekniikan muuntojoustavuutta. Rakennukset on suunniteltava helposti korjattaviksi. Uudisrakennuksessa tai siihen verrattavassa muutoshankkeessa asuin- ja liike- ja toimistokerrostalorakennusten ensimmäisen tai maantasossa sijaitsevan kerroksen (kivijalkakerros), joka avautuu kadun tai muun yleisen alueen suuntaan tulee: • korostaa arkkitehtuurin keinoin ja toteuttaa korkeatasoisesti, • olla vähintään 4 m korkea, • avautua sekä visuaalisesti että toiminnallisesti ulkotilaan ikkunoin ja ovin, • toteuttaa muuntojoustavin ratkaisuin sekä mahdollistaa kivijalkaliiketilojen sijoittamisen. Liiketilojen lisäksi kivijalkaan voidaan sijoittaa myös yhteiskäyttöisiä tiloja, porrashuoneiden aulatiloja sekä osin ulkoiluväline- ja lastenvaunuvarastoja	30 § Rakennuksen käyttöikä Rakennuksen suunnittelun lähtökohtana on rakennukselle määriteltävä käyttöikä, jonka on oltava rakennuksen tarkoitukseen nähden riittävän pitkä.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta muunneltavuudesta ja kadun tai muun yleisen alueen suuntaan avautuvien maantasokerrosten kivijalkatiloista. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Täsmennetty joitakin ilmaisuja. Muutettu pykälän numerointia: nyt 29 §.

aulatiloja sekä osin ulkoiluväline- ja lastenvaunuvarastoja • kaupunkikeskustoissa, keskeisten joukkoliikennereittien varsilla sekä pää- ja kokoojakatujen varsilla keskeisillä paikoilla tulee olla näyteikkunallisia tiloja, joista vähintään yksi rakennuksen tiloista tulee varustaa rasvanerottelukaivoin ja ravintolatoiminnan mahdollistavin ilmanvaihtoratkaisuin. Em. alueilla kivijalkakerroksen kerroskorkeuden tulee olla vähintään 5 m • osa rakennuksen kivijalkaliiketiloista tulee olla koko rakennusrungon syvyisiä • Tilojen lattiakoroissa tulee huomioida kadun korkeusasemat sisäänkäyntien järjestämiseksi. • Kulku tiloihin tulee järjestää ensisijaisesti kadun tai yleisten alueiden puolelta ja huoltoyhteydet tontin puolelta Voimassa ellei rakennuksen tai sen ympäristön kulttuurihistoriallisista tai keskeisistä kaupunkikuvallisista arvoista muuta johdu. Kivijalkakerroksen lähtökohdat ja periaatteet tulee selvittää ennen suunnittelun aloittamista.		• kaupunkikeskustoissa, keskeisten joukkoliikennereittien varsilla sekä pää- ja kokoojakatujen varsilla keskeisillä paikoilla tulee olla näyteikkunallisia tiloja, joista vähintään yksi rakennuksen tiloista tulee varustaa rasvanerottelukaivoin ja ravintolatoiminnan mahdollistavin ilmanvaihtoratkaisuin. Em. alueilla kivijalkakerroksen korkeuden tulee olla vähintään 5 m • osa rakennuksen kivijalkaliiketiloista tulee olla koko rakennusrungon syvyisiä • Tilojen lattiakoroissa tulee huomioida kadun korkeusasemat sisäänkäyntien järjestämiseksi. • Kulku tiloihin tulee järjestää ensisijaisesti kadun tai yleisten alueiden puolelta ja huoltoyhteydet tontin puolelta Voimassa ellei rakennuksen tai sen ympäristön kulttuurihistoriallisista tai keskeisistä kaupunkikuvallisista arvoista muuta johdu. Kivijalkakerroksen lähtökohdat ja periaatteet tulee selvittää ennen suunnittelun aloittamista.		
30 § ~~31 §~~ Tontin luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa Tontin käyttö ja rakentaminen on suunniteltava siten, että paikan kasvillisuus, pinnanmuodot sekä erityiset luonnon- ja kulttuuriarvot säilyvät. ~~Rakennettaessa uudis- tai lisärakennus sellaiselle rakennuspaikalle, jonka asemakaava on ollut voimassa yli 13 vuotta, on lupahakemukseen liitettävä selvitys tontin luonto- ja kulttuuriarvoista.~~ Rakennustyön yhteydessä vaurioitunut tai muuten ympäristöä rumentava osa pihamaasta on istutuksin ja alueen käyttöön liittyvin järjestelyin saatettava kokonaisuuteen sopivaan asuun.		**31 § Luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa** Tontin käyttö ja rakentaminen on suunniteltava siten, että paikan kasvillisuus, pinnanmuodot sekä erityiset luonnon- ja kulttuuriarvot säilyvät. Rakennettaessa uudis- tai lisärakennus sellaiselle rakennuspaikalle, jonka asemakaava on ollut voimassa yli 13 vuotta, on lupahakemukseen liitettävä selvitys tontin luonto- ja kulttuuriarvoista. Rakennustyön yhteydessä vaurioitunut tai muuten ympäristöä rumentava osa pihamaasta on istutuksin ja alueen käyttöön liittyvin järjestelyin saatettava kokonaisuuteen sopivaan asuun.	**31 § Tontin luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa** Rakennukset ja tontin käyttö on suunniteltava ja toteutettava siten, että paikan kasvillisuus, pinnanmuodot sekä erityiset luonnon- ja kulttuuriarvot mahdollisuuksien mukaan säilyvät. Rakennustyön yhteydessä vaurioitunut tai muuten ympäristöä rumentava osa pihamaasta on istutuksin ja alueen käyttöön liittyvin järjestelyin saatettava kokonaisuuteen sopivaan asuun. Maisemallisesti arvokkaat puut ja merkittävät luonnontilaiset tontinosat on suojattava työmaa-aikana huolellisesti. Rakennusvalvontaviranomainen voi edellyttää lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä tai rakennustyötä valvottaessa, että rakentaja laatii tarvittavan suojaussuunnitelma	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Täsmennetty tekstiä vastaamaan otsikkoa ja poistettu maininta rakennuksista. Lisätty maininta tontin luonto- ja kulttuuriarvojen selvittämisestä alueilla, joiden asemakaava on ollut voimassa yli 13 vuotta. Lisätty vaatimus luonnontilaisten tontinosien suojaamisesta työmaa-aikana. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Palautettu otsikkoon sana ”Tontin”. Poistettu rakennusjärjestysehdotuksen nähtävillä olleeseen versioon nähden 31 § toinen momentti, sillä asia on jo rakentamislain 5 §:ssä velvoitettu: "4) rakentamisen on perustuttava kulttuuriarvoja luoviin ja säilyttäviin ratkaisuihin siten, että historiallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokkaita rakennuksia tai kulttuuriympäristöjä ei turmella ja rakentamisessa mahdollistetaan myös uusien

				arvorakennusten ja uusien kulttuuriympäristöjen syntyminen;" **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 30 §.
31 § ~~31 a §~~ Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla Rakennetulta tontilta saa perustellusta syystä, kuten puiden kaatumisvaaran johdosta, kaataa puita ilman maisematyölupaa, mikäli toimenpiteen vaikutukset tontille ja ympäristöön ovat vähäisiä. Tontille on kuitenkin jäätävä tontin asemakaava ja tontin ominaispiirteet huomioon ottaen riittävä määrä puita. Puun vaarallisuus on tarvittaessa pystyttävä todistamaan jälkeenpäin. Rakennusvalvontaviranomainen voi velvoittaa istuttamaan vaarallisena kaadetun puun tilalle uuden vastaavan puun. Rakennettavalta tontilta saa kaataa vain ne puut, joihin lupapäätöksessä on myönnetty lupa. Rakentamisluvassa, maisematyöluvassa tai muussa luvassa säilytettäväksi merkityt puut ja tontin luonnontilaiset osat on suojattava työmaa-aikana huolellisesti. Rakennusvalvontaviranomainen voi edellyttää lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä tai rakennustyötä valvottaessa, että rakennushankkeeseen ryhtyvä laatii tarvittavan suojaussuunnitelman. Mikäli rakentamisluvassa, maisematyöluvassa tai muussa luvassa myönnetään lupa puiden kaatamiseen, on luvassa tarvittaessa määrättävä puiden lisäistutuksesta. Mikäli puita on kaadettu ilman lupaa ja siten, että puiden kaatamisen vaikutukset ovat ympäristöön vähäistä suurempia, on tontille istutettava tarpeellinen määrä isokokoisia puita. Rakennusvalvontaviranomainen määrää tarvittaessa puiden istuttamisesta.	**31 § ~~31 a §~~ Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla** Asemakaavoitetulla alueella puiden kaataminen ilman maisematyölupaa on sallittua, mikäli toimenpiteen maisemaa muuttavat vaikutukset ovat vähäisiä sekä kaikki seuraavat ehdot 1. – 5. täyttyvät: 1. Kaadettavia puita on enintään viisi ja tontille jää riittävä määrä puita vielä kaatamisen jälkeen tontin ominaispiirteet huomioon ottaen. 2. Asemakaavassa ei ole kyseisiä puita koskevia suojelu-, lukumäärä- tai muita määräyksiä eikä määräyksiä ympäristön säilyttämisestä. 3. Puita ei ole merkitty Vantaan arvopuu- tai katupuurekisteriin. 4. Lintujen pesimäaika ja luonnonsuojelulain vaatimukset tulevat huomioiduksi. 5. Tontin rajalla kasvavien puiden kaatamiselle on saatu naapurin suostumus. Vaaraa aiheuttavan huonokuntoisen tai kaatumisvaarassa olevan puun saa kaataa ilman maisematyölupaa. Puun vaarallisuus on tarvittaessa pystyttävä osoittamaan jälkeenpäin. ~~Rakennetulta tontilta saa perustellusta syystä, kuten puiden kaatumisvaaran johdosta, kaataa puita ilman maisematyölupaa, mikäli toimenpiteen vaikutukset tontille ja ympäristöön ovat vähäisiä. Tontille on kuitenkin jäätävä tontin asemakaava ja tontin ominaispiirteet huomioon ottaen riittävä määrä puita. Puun vaarallisuus on tarvittaessa pystyttävä todistamaan jälkeenpäin. Rakennusvalvontaviranomainen voi velvoittaa istuttamaan vaarallisena kaadetun puun tilalle uuden vastaavan puun.~~ Rakentamis- tai maisematyöluvan alaiselta ~~Rakennettavalta~~ tontilta saa kaataa vain ne	**31 a § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla** Rakennetulta tontilta saa perustellusta syytä, kuten puiden kaatumisvaaran johdosta, kaataa puita ilman maisematyölupaa, mikäli toimenpiteen vaikutukset tontille ja ympäristöön ovat vähäisiä. Tontille on kuitenkin jäätävä riittävä määrä puita. Puun vaarallisuus on tarvittaessa pystyttävä todistamaan jälkeenpäin. Rakennusvalvontaviranomainen voi velvoittaa istuttamaan vaarallisena kaadetun puun tilalle uuden vastaavan puun. Rakennettavalta tontilta saa kaataa vain ne puut, joihin lupapäätöksessä on myönnetty lupa. Rakentamisluvassa, maisematyöluvassa tai muussa luvassa säilytettäväksi merkityt puut ja tontin luonnontilaiset osat on suojattava työmaa-aikana huolellisesti. Rakennusvalvontaviranomainen voi edellyttää lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä tai rakennustyötä valvottaessa, että rakennushankkeeseen ryhtyvä laatii tarvittavan suojaussuunnitelman. Mikäli rakentamisluvassa, maisematyöluvassa tai muussa luvassa myönnetään lupa puiden kaatamiseen, on luvassa tarvittaessa määrättävä puiden lisäistutuksesta. Mikäli puita on kaadettu ilman lupaa ja siten, että puiden kaatamisen vaikutukset ovat ympäristöön vähäistä suurempia, on tontille istutettava tarpeellinen määrä isokokoisia puita. Rakennusvalvontaviranomainen määrää tarvittaessa puiden istuttamisesta.		**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Uusi pykälä. **Vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vastine: Tringa ry.:n lausunto ei johtanut toimenpiteisiin tältä osin, koska lupapäätöksissä on oletuksena luonnonsuojelulain 70 §:n mukaisesta pesintärauhasta ehto. Ehdossa on myös määritelty lintuasiantuntijan käyttäminen sitä edellyttävissä tilanteissa. Vastine: HSY:n lausunto ei johtanut tältä osin toimenpiteisiin, koska vastuu heikkokuntoisten puiden aiheuttamien vaarojen ehkäisemisestä kuuluu ensisijaisesti kiinteistön omistajalle tai haltijalle, eikä rakennusjärjestyksen maininnat muuta sitä. Tämä tarkoittaa, että puiden omistaja vastaa tontillaan olevien puiden kunnon seurannasta ja tarvittaessa niiden poistamisesta tai hoitamisesta. Jos puu on vaarassa kaatua tai sen kunto on heikko, omistajan on ryhdyttävä toimenpiteisiin turvallisuuden varmistamiseksi. Työmaan turvallisuudesta vastaa puolestaan urakoitsija tai rakennuttaja, joka on velvollinen huomioimaan ympäristön riskitekijät, kuten heikkokuntoiset puut. Jos heikkokuntoinen puu sijaitsee työalueella tai sen läheisyydessä ja aiheuttaa vaaraa, urakoitsijan tulee ilmoittaa asiasta kiinteistön omistajalle ja tarvittaessa keskeyttää työt, kunnes vaara on poistettu. Kunnan rakennusvalvonta tai ympäristöviranomainen voi tarvittaessa antaa ohjeita ja valvoa, että työmailla noudatetaan turvallisuusmääräyksiä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Lisättiin pykälän ensimmäiseen momentin ilmaisulle "riittävä määrä" lisämääre: "*tontin asemakaava ja tontin ominaispiirteet huomioon ottaen*". Lisäksi muutettiin ensimmäisen momentin sana *syytä* muotoon *syystä*. Muutettu pykälän numerointia: nyt 31 §. **Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026**

	puut, joihin lupapäätöksessä on myönnetty lupa. Rakentamisluvassa, maisematyöluvassa tai muussa luvassa säilytettäväksi merkityt puut ja tontin luonnontilaiset osat on suojattava työmaa-aikana huolellisesti. Rakennusvalvontaviranomainen voi edellyttää lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä tai rakennustyötä valvottaessa, että rakennushankkeeseen ryhtyvä laatii tarvittavan suojaussuunnitelman. Mikäli rakentamisluvassa, maisematyöluvassa tai muussa luvassa myönnetään lupa puiden kaatamiseen, voidaan ~~on~~ luvassa tarvittaessa määrätä ~~määrättävä~~ puiden lisäistutuksesta. Mikäli puita on kaadettu ilman lupaa ja siten, että puiden kaatamisen maisemaa muuttavat vaikutukset ovat ~~ympäristöön~~ vähäistä suurempia, on tontille istutettava tarpeellinen määrä isokokoisia puita. Rakennusvalvontaviranomainen määrää tarvittaessa puiden istuttamisesta.			on täsmennetty puiden kaatamista koskeva ohjeistus vastaamaan verkkosivuilla olevaa ohjeistusta. Lisäksi pykälän neljännessä ja kuudennessa momentissa on täsmennetty sanamuotoja.
32 § ~~31 b §~~ Vihertehokkuus Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakentamislupahakemuksen yhteydessä. Uudis- ja lisärakennuksen rakentamislupahakemukseen on liitettävä piha- ja istutussuunnitelma sekä laskelma vihertehokkuuden tavoitetason täyttymisestä. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvillisuuden peittämän ja muun sadevettä läpäisevän pinnan määrää suhteessa tarkasteltavan alueen pinta-alaan. Jos asemakaavassa ei muuta määrätä, vihertehokkuuden tavoitetasojen tulee täyttyä seuraavasti: Asuinkerrostaloalueet 0,9 Omakotitaloalueet 1,2 Muut pientaloalueet 1,0 Palvelujen ja toimistorakentamisen alueet 0,8 Kaupan- ja liikerakentamisen alueet 0,7 Teollisuustoimintojen ja logistiikan alueet 0,6	**32 § ~~31 b §~~ Vihertehokkuus** Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakentamislupahakemuksen yhteydessä vihertehokkuuslaskelmalla ja sen perustana olevalla piha- ja istutussuunnitelmalla. ~~Uudis- ja lisärakennuksen rakentamislupahakemukseen on liitettävä piha- ja istutussuunnitelma sekä laskelma vihertehokkuuden tavoitetason täyttymisestä.~~ Ellei asemakaavassa muuta määrätä, vihertehokkuuden tavoitetason täyttymisen velvoite koskee uudisrakentamista tai merkittävää lisärakentamista. Merkittävänä lisärakentamisena rakennetuilla rakennuspaikoilla pidetään kattopinta-alaltaan (vaakasuora projektio) tontin pinta-alan yli 10 % peittävää laajennusta, lisärakennusta tai -katosta tai edellä mainittujen yhdistelmää. Kasvillisuuskattoa käytettäessä merkittävän lisärakentamisen kattopinta-alan rajana on 20 %. Omakotitalojen ja paritalojen laajennuksessa tai täydennysrakentamisena toteutettavassa talousrakennuksessa tai siihen rinnastuvassa rakennuskohteessa vihertehokkuuden	**31 b § Vihertehokkuus** Uudis- ja lisärakennuksen rakentamislupahakemukseen on liitettävä piha- ja istutussuunnitelma sekä laskelma vihertehokkuuden tavoitetason täyttymisestä. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvillisuuden peittämän ja muun sadevettä läpäisevän pinnan määrää suhteessa tarkasteltavan alueen pinta-alaan. Jos asemakaavassa ei muuta määrätä, vihertehokkuuden tavoitetasojen tulee täyttyä seuraavasti: Asuinkerrostaloalueet 0,9 Omakotitaloalueet 1,2 Muut pientaloalueet 1,0 Palvelujen ja toimistorakentamisen alueet 0,8 Kaupan- ja liikerakentamisen alueet 0,7 Teollisuustoimintojen ja logistiikan alueet 0,6		**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Uusi pykälä. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Tringa ry.:n lausunto ei tältä osin aiheuttanut toimenpiteitä, koska vihertehokkuus on Vantaalla jo käytössä asemakaavoitukseen sisältyvinä määräyksinä ja siten myös rakennusluvituksessa. Kyseessä on Vantaan kaupungilla käytössä oleva yleisesti hyväksytty laskentamenetelmä. Rakennusjärjestys ei ole oikea väline ohjata vihertehokkuuden laskentamenetelmiä. Tringa ry.:n lausunnon johdosta rakennusjärjestykseen ei tehty muutoksia pientaloalueilla omakotitalojen ja paritalojen talousrakennuksiin rakentamisen yhteydessä toteutettavasta viherkatosta. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Rakennusvalvonta lisäsi vaatimuksen vihertehokkuuden toteutumisen osoittamisesta rakentamislupahakemuksen yhteydessä. Muutettu pykälän numerointia: nyt 32 §.

	rakennusjärjestyksen mukaista velvoitetta ei sovelleta. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvillisuuden peittämän ja muun sadevettä läpäisevän pinnan määrää suhteessa tarkasteltavan alueen pinta-alaan. Jos asemakaavassa ei muuta määrätä, vihertehokkuuden tavoitetasojen tulee täyttyä seuraavasti: Asuinkerrostaloalueet 0,9 Omakotitaloalueet 1,2 Muut pientaloalueet 1,0 Palvelujen ja toimistorakentamisen alueet 0,8 Kaupan- ja liikerakentamisen alueet 0,7 Teollisuustoimintojen ja logistiikan alueet 0,6 Vihertehokkuuden tavoitetason lisäksi tulee hulevesien osalta täyttyä Vantaan vihertehokkuuslaskurin taulukon hulevesien viivytystarve.			**Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026** on täsmennetty ensimmäisen momentin sanamuotoja. Lisäksi vihertehokkuuden noudattamista on rajattu koskemaan vain uudisrakentamista ja merkittävää täydennysrakentamista. Täydennysrakentamiselle on laadittu merkittävyyden arvioimisen kriteerit. Erikseen on rajattu omakoti- ja paritalojen laajentaminen ja täydennysrakentaminen vihertehokkuutta koskevien vaatimusten ulkopuolelle. Lisätty kuudes momentti, jossa määritellään vihertehokkuuslaskelmiin sisältyvä hulevesien viivytystarve vähimmäistavoitteeksi, joka tulee aina täyttyä laskelman kokonaistavoiteluvun lisäksi.
33 § ~~32 §~~ Materiaalivalinnat Rakentamisessa on käytettävä materiaaleja, joiden kestävyydestä, huollettavuudesta, korjattavuudesta ja käytöstä poistamisesta on pitkä kokemus tai luotettavaa tietoa. Rakentamisessa voidaan käyttää muusta rakennuksesta käytettyjä rakennusosia, mikäli näiden rakennusosien kelpoisuus rakentamisessa on osoitettu. Koerakentamisessa voidaan käyttää rakennushankkeeseen ryhtyvän vastuulla muitakin materiaaleja edellyttäen, että niiden käyttäytymistä seurataan asiantuntijan laatimalla mittaus-, tarkkailu- ja raportointiohjelmalla.		**32 § Materiaalivalinnat** Rakentamisessa on käytettävä materiaaleja, joiden kestävyydestä, huollettavuudesta, korjattavuudesta ja käytöstä poistamisesta on pitkä kokemus tai luotettavaa tietoa. Rakentamisessa voidaan käyttää muusta rakennuksesta käytettyjä rakennusosia, mikäli näiden rakennusosien kelpoisuus rakentamisessa on osoitettu. Koerakentamisessa voidaan käyttää rakennushankkeeseen ryhtyvän vastuulla muitakin materiaaleja edellyttäen, että niiden käyttäytymistä seurataan asiantuntijan laatimalla mittaus-, tarkkailu- ja raportointiohjelmalla.	**32 § Materiaalivalinnat** Rakentamisessa on käytettävä materiaaleja, joiden kestävyydestä, huollettavuudesta, korjattavuudesta ja käytöstä poistamisesta on pitkä kokemus tai luotettavaa tietoa. Koerakentamisessa voidaan käyttää rakennushankkeeseen ryhtyvän vastuulla muitakin materiaaleja edellyttäen, että niiden käyttäytymistä seurataan asiantuntijan laatimalla mittaus-, tarkkailu- ja raportointiohjelmalla. Seurannan tulokset on toimitettava rakennusvalvontavirastoon. Rakentamiseen ei saa käyttää vaurioituneita eikä kunnostamattomia materiaaleja tai rakennusosia.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Poistettu maininta vaurioituneiden tai kunnostamattomien materiaalien tai rakennusosien käyttämisen sallimattomuudesta. Lisätty maininta käytettyjen rakennusosien käyttömahdollisuudesta eräin ehdoin. Mahdollistetaan kiertotaloutta. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Tringa ry.:n lausunto ei tältä osin johtanut muutoksiin pykälässä, koska sen merkitys on yleisemmällä tasolla kuin yksittäisissä materiaaleissa. Rakentamisen ohjaamisessa on otettava huomioon materiaalineutraalisuuden toteutuminen. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 33 §.
34 § ~~33 §~~ Rakennuksen kunnossapito ja korjaaminen Rakennusta on hoidettava ja pidettävä kunnossa, eikä sitä saa päästää rapistumaan korjauskelvottomaksi. Rakennuksen korjaamisessa on otettava huomioon sen ominaispiirteet eikä korjaaminen saa		**33 § Rakennuksen kunnossapito ja korjaaminen** Rakennusta on hoidettava ja pidettävä kunnossa, eikä sitä saa päästää rapistumaan korjauskelvottomaksi. Rakennuksen korjaamisessa on otettava huomioon sen ominaispiirteet eikä korjaaminen saa	**33 § Rakennuksen kunnossapito ja korjaaminen** Rakennusta on hoidettava ja pidettävä kunnossa, eikä sitä saa päästää rapistumaan korjauskelvottomaksi. Rakennuksen korjaamisessa on otettava huomioon sen	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Täsmennetty museoviranomaisen lausuntotarvetta. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:**

harkitsemattomasti johtaa tyylillisesti alkuperäisestä rakennuksesta poikkeavaan lopputulokseen. Kaavassa tai rakennussuojelulain nojalla suojeltua rakennusta tai sen ympäristöä ei saa muuttaa tai käyttää niin, että rakennuksen kaupunkikuvallinen tai historiallinen arvo vähenee. Suojellun tai muutoin inventoinneissa merkittäviksi todettuja rakennuksia, rakennusperintökohteita, pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia koskevasta rakennuksen muutoshankkeesta ja kohteen kulttuurihistoriallisesta arvosta on riittävän ajoissa pyydettävä museoviranomaisen lausunto. Kun rakennus on asemakaavassa suojeltu ja siinä on määrätty, että rakennuksen julkisivun tyyliä ei saa muuttaa, tyylin muuttamiseksi katsotaan, ellei erityisistä syistä muuta johdu, rakennuksen julkisivun, katon, ovien ja ikkunapuitteiden ja -karmien materiaalin, värityksen sekä ikkunajaon muuttaminen. Erityisiä syitä harkittaessa voidaan ottaa huomioon korjaustavan toimivuus pitkällä aikavälillä sekä korjausmateriaalien kestoikä, huoltotarve ja energiataloudellisuus. Kun suojelu koskee rakennuksen sisätiloja, katsotaan vastaavasti tyylin muuttamiseksi sisäkaton, seinien, lattian, listojen, helojen ja valaisinten sekä kiinteiden kalusteiden muuttaminen. Mitä 29–33 §:ssä on määrätty rakennuksen rakentamisesta, noudatetaan soveltuvin osin myös korjausrakentamisessa. Korjausrakentamista suunniteltaessa on selvitettävä rakennuksen rakenteiden mahdollinen saastuneisuus. Töhryt rakennuksen julkisivuista on poistettava niin pian kuin se on mahdollista.		harkitsemattomasti johtaa tyylillisesti alkuperäisestä rakennuksesta poikkeavaan lopputulokseen. Kaavassa tai rakennussuojelulain nojalla suojeltua rakennusta tai sen ympäristöä ei saa muuttaa tai käyttää niin, että rakennuksen kaupunkikuvallinen tai historiallinen arvo vähenee. Suojellun tai muutoin inventoinneissa merkittäviksi todettuja rakennusperintökohteita, pihapiirejä tai korttelikokonaisuuksia koskevasta rakennuksen muutoshankkeesta ja kohteen kulttuurihistoriallisesta arvosta on riittävän ajoissa pyydettävä museoviranomaisen lausunto. Kun rakennus on asemakaavassa suojeltu ja siinä on määrätty, että rakennuksen julkisivun tyyliä ei saa muuttaa, tyylin muuttamiseksi katsotaan, ellei erityisistä syistä muuta johdu, rakennuksen julkisivun, katon, ovien ja ikkunapuitteiden ja -karmien materiaalin, värityksen sekä ikkunajaon muuttaminen. Erityisiä syitä harkittaessa voidaan ottaa huomioon korjaustavan toimivuus pitkällä aikavälillä sekä korjausmateriaalien kestoikä, huoltotarve ja energiataloudellisuus. Kun suojelu koskee rakennuksen sisätiloja, katsotaan vastaavasti tyylin muuttamiseksi sisäkaton, seinien, lattian, listojen, helojen ja valaisinten sekä kiinteiden kalusteiden muuttaminen. Mitä 30–32 §:ssä on määrätty rakennuksen rakentamisesta, noudatetaan soveltuvin osin myös korjausrakentamisessa. Korjausrakentamista suunniteltaessa on selvitettävä rakennuksen rakenteiden mahdollinen saastuneisuus. Töhryt rakennuksen julkisivuista on poistettava niin pian kuin se on mahdollista.	ominaispiirteet eikä korjaaminen saa harkitsemattomasti johtaa tyylillisesti alkuperäisestä rakennuksesta poikkeavaan lopputulokseen. Kaavassa tai rakennussuojelulain nojalla suojeltua rakennusta tai sen ympäristöä ei saa muuttaa tai käyttää niin, että rakennuksen kaupunkikuvallinen tai historiallinen arvo vähenee. Tarvittaessa on riittävän ajoissa pyydettävä museoviranomaisen lausunto muutoshankkeesta ja kohteen kulttuurihistoriallisesta arvosta. Kun rakennus on asemakaavassa suojeltu ja siinä on määrätty, että rakennuksen julkisivun tyyliä ei saa muuttaa, tyylin muuttamiseksi katsotaan, ellei erityisistä syistä muuta johdu, rakennuksen julkisivun, katon, ovien ja ikkunapuitteiden ja -karmien materiaalin, värityksen sekä ikkunajaon muuttaminen. Erityisiä syitä harkittaessa voidaan ottaa huomioon korjaustavan toimivuus pitkällä aikavälillä sekä korjausmateriaalien kestoikä, huoltotarve ja energiataloudellisuus Kun suojelu koskee rakennuksen sisätiloja, katsotaan vastaavasti tyylin muuttamiseksi sisäkaton, seinien, lattian, listojen, helojen ja valaisinten sekä kiinteiden kalusteiden muuttaminen. Mitä 30–32 §:ssä on määrätty rakennuksen rakentamisesta, noudatetaan soveltuvin osin myös korjausrakentamisessa. Korjausrakentamista suunniteltaessa on selvitettävä rakennuksen rakenteiden mahdollinen saastuneisuus. Töhryt rakennuksen julkisivuista on poistettava niin pian kuin se on teknisesti mahdollista.	Kaupunginmuseon lausunnon johdosta pykälää on muutettu niin, että siihen on lisätty maininta inventoinneissa merkittäviksi arvioiduista rakennuksista, jotta niiden arvot eivät heikkenisi. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettiin 5 momentin viittaus vastaamaan rakennusjärjestyksen uutta pykälänumerointia. Muutettu pykälän numerointia: nyt 34 §.
35 § ~~34 §~~ Rakennuksen tai sen osan purkaminen Rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä rakennuksen purkamisen sisältävää rakentamislupahakemusta tai erillistä purkamislupahakemusta käsitellessään edellyttää, että hakija toimittaa selvityksen rakennuksen ja sen sisätilan historiallisesta tai rakennustaiteellisesta arvosta.		**34 § Rakennuksen tai sen osan purkaminen** Rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä rakennuksen purkamisen sisältävää rakentamislupahakemusta tai erillistä purkamislupahakemusta käsitellessään edellyttää, että hakija toimittaa selvityksen rakennuksen ja sen sisätilan historiallisesta tai rakennustaiteellisesta arvosta.	**34 § Rakennuksen tai sen osan purkaminen** Rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä rakennuksen purkamisen sisältävää rakentamislupahakemusta tai erillistä purkamislupahakemusta käsitellessään edellyttää, että hakija toimittaa selvityksen rakennuksen ja sen sisätilan historiallisesta tai rakennustaiteellisesta arvosta.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty rakennusvalvontaviranomaisen oikeus edellyttää maisemointisuunnitelmaa eräin ehdoin**.** **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:**

Rakennusvalvontaviranomainen voi lupapäätöksessä edellyttää, että ennen purkamistyön aloittamista on laadittava purkamissuunnitelma. Purkamisesta ei saa aiheutua haitallisia melu-, pöly-, tärinä- tai muita vastaavia vaikutuksia ympäristölle. Jos uuden rakennuksen rakentamista ei aloiteta välittömästi rakennuksen tai sen osan purkamisen jälkeen, tontti on viivytyksettä siistittävä purkamisen jäljiltä ja mahdollisesti vaurioitunut katu-, puisto- ja muu yleinen alue on viivytyksettä korjattava. Tarvittaessa rakennusvalvonta voi edellyttää alueesta laadittavaa maisemointisuunnitelmaa.		Rakennusvalvontaviranomainen voi lupapäätöksessä edellyttää, että ennen purkamistyön aloittamista on laadittava purkamissuunnitelma. Purkamisesta ei saa aiheutua haitallisia melu-, pöly- tai muita vastaavia vaikutuksia ympäristölle. Jos uuden rakennuksen rakentamista ei aloiteta välittömästi rakennuksen tai sen osan purkamisen jälkeen, tontti on viivytyksettä siistittävä purkamisen jäljiltä ja mahdollisesti vaurioitunut katu-, puisto- ja muu yleinen alue on viivytyksettä korjattava. Tarvittaessa rakennusvalvonta voi edellyttää alueesta laadittavaa maisemointisuunnitelmaa.	Rakennusvalvontaviranomainen voi lupapäätöksessä edellyttää, että ennen purkamistyön aloittamista on laadittava purkamissuunnitelma. Purkamisesta ei saa aiheutua haitallisia melu-, pöly- tai muita vastaavia vaikutuksia ympäristölle. Jos uuden rakennuksen rakentamista ei aloiteta välittömästi rakennuksen tai sen osan purkamisen jälkeen, tontti on viivytyksettä siistittävä purkamisen jäljiltä ja mahdollisesti vaurioitunut katu-, puisto- ja muu yleinen alue on viivytyksettä korjattava.	Todetaan, että HSL:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä, koska pykälässä on todettu, että purkamisesta ei saa aiheutua haitallisia melu-, pöly- tai muita vastaavia vaikutuksia ympäristölle, jonka voi todeta kattavan myös alueen käyttöön kohdistuvat haitat. HSY:n lausunnon johdosta purkamisesta aiheutuvien vaikutusten luetteloon on lisätty tärinä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 35 §.

VII LUKU **Julkinen kaupunkitila**		**VII LUKU** **Julkinen kaupunkitila**		
36 § ~~35 §~~ Julkisen kaupunkitilan määritelmä Julkisella kaupunkitilalla tarkoitetaan tilaa, joka on asemakaavassa määritelty katu-, katuaukio-, tori-, puisto-, virkistys- tai liikennealueeksi tai joka on asemakaava-alueen ulkopuolella edellä mainitussa käytössä. Tässä luvussa tarkoitetun julkisen kaupunkitilan rakentamisesta, käytöstä ja suunnittelusta vastaavat Vantaan kaupungin kaupunkirakenne ja ympäristö sekä kadut ja puistot -palvelualue.		**35 § Julkisen kaupunkitilan määritelmä** Julkisella kaupunkitilalla tarkoitetaan tilaa, joka on asemakaavassa määritelty katu-, katuaukio-, tori-, puisto-, virkistys- tai liikennealueeksi tai joka on asemakaava-alueen ulkopuolella edellä mainitussa käytössä. Tässä luvussa tarkoitetun julkisen kaupunkitilan rakentamisesta, käytöstä ja suunnittelusta vastaavat Vantaan kaupungin kaupunkirakenne ja ympäristö sekä kadut ja puistot -palvelualue.	**35 § Julkisen kaupunkitilan määritelmä** Julkisella kaupunkitilalla tarkoitetaan tilaa, joka on asemakaavassa määritelty katu-, katuaukio-, tori-, puisto-, virkistys- tai liikennealueeksi tai joka on asemakaava-alueen ulkopuolella edellä mainitussa käytössä. Tässä luvussa tarkoitetun julkisen kaupunkitilan rakentamisesta, käytöstä ja suunnittelusta vastaa Vantaan kaupungin kuntatekniikan keskus.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Korjattu kaupunkiorganisaation yksiköiden nimet ajantasalle. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 36 §.
37 § ~~36 §~~ Kadut, torit ja muut vastaavat liikennealueet Katujen, torien ja muiden vastaavien liikennealueiden päällystemateriaalit ja muut rakenteet on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan ja ominaispiirteisiin sopiviksi ja esteettömiksi. Kun katu päällystetään uudelleen, ei kadun pinnan korkeutta saa ilman erityistä syytä muuttaa niin, että kadun varrella olevat tontit jäävät katuun nähden olennaisesti alemmaksi tai ylemmäksi kuin mitä ne olivat ennen kadun uudelleen päällystämistä.		**36 § Kadut, torit ja muut vastaavat liikennealueet** Katujen, torien ja muiden vastaavien liikennealueiden päällystemateriaalit ja muut rakenteet on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan ja ominaispiirteisiin sopiviksi ja esteettömiksi. Kun katu päällystetään uudelleen, ei kadun pinnan korkeutta saa ilman erityistä syytä muuttaa niin, että kadun varrella olevat tontit jäävät katuun nähden olennaisesti alemmaksi tai ylemmäksi kuin mitä ne olivat ennen kadun uudelleen päällystämistä.	**36 § Kadut, torit ja muut vastaavat liikennealueet** Katujen, torien ja muiden vastaavien liikennealueiden päällystemateriaalit ja muut rakenteet on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan ja ominaispiirteisiin sopiviksi ja esteettömiksi. Kun katu päällystetään uudelleen, ei kadun pinnan korkeutta saa ilman erityistä syytä muuttaa niin, että kadun varrella olevat tontit jäävät katuun nähden olennaisesti alemmaksi tai ylemmäksi kuin mitä ne olivat ennen kadun uudelleen päällystämistä.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Ei muutoksia **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** HSL:n lausunnossa todetut asiat on jo otettu huomioon maininnalla päällystemateriaalien ja rakenteiden suunnittelemisesta ja toteuttamisesta kunkin alueen ominaispiirteisiin sopiviksi ja esteettömiksi, minkä voi katsoa kattavan myös kaikki kulkumuodot. Vantaan kaupungin liikenne- ja kadunsuunnittelulla on käytössään suunnitteluohjeensa, ja on todettavissa, että

				niillä varmistetaan tarpeellinen laatutaso ja käyttöturvallisuus. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 37 §.
38 § ~~37 §~~ Julkisen kaupunkitilan rakennelmat ja laitteet Julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavien rakennelmien koko, rakenne ja ulkoasu on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan sopivaksi ja siten, etteivät ne muodosta estettä liikkumiselle tai toimimiselle. Jakokaapit ja muut vastaavat tekniset laitteet on asuinkerrostaloalueilla sijoitettava rakennuksiin. Jollei näin voida menetellä ilman kohtuuttomia vaikeuksia, ne voidaan sijoittaa katu- tai muulle yleiselle alueelle. Laitteiden sijoittamisesta katu- tai muulle yleiselle alueelle on sovittava Kadut ja puistot --palvelualueen kanssa tehtävässä sijoitussopimuksessa. Laitteen omistajan on pidettävä laite jatkuvasti kunnossa ja ulkonäkö siistinä.		**37 § Julkisen kaupunkitilan rakennelmat ja laitteet** Julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavien rakennelmien koko, rakenne ja ulkoasu on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan sopivaksi ja siten, etteivät ne muodosta estettä liikkumiselle tai toimimiselle. Jakokaapit ja muut vastaavat tekniset laitteet on asuinkerrostaloalueilla sijoitettava rakennuksiin. Jollei näin voida menetellä ilman kohtuuttomia vaikeuksia, ne voidaan sijoittaa katu- tai muulle yleiselle alueelle. Laitteiden sijoittamisesta katu- tai muulle yleiselle alueelle on sovittava Kadut ja puistot --palvelualueen kanssa tehtävässä sijoitussopimuksessa. Laitteen omistajan on pidettävä laite jatkuvasti kunnossa ja ulkonäkö siistinä.	**37 § Julkisen kaupunkitilan rakennelmat ja laitteet** Julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavien rakennelmien koko, rakenne ja ulkoasu on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan sopivaksi ja siten, etteivät ne muodosta estettä liikkumiselle tai toimimiselle. Jakokaapit ja muut vastaavat tekniset laitteet on sijoitettava rakennuksiin. Jollei näin voida menetellä ilman kohtuuttomia vaikeuksia, ne voidaan sijoittaa katu- tai puistoalueelle siten kuin kuntatekniikan keskus luvittaa. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 62 § 1 - 6 ja 8 - 10 momenteissa tarkoitetut toimenpiteet eivät ole katu-, puisto-, tori tai muilla yleiseen käyttöön tarkoitetuilla kaupungin tai valtion omistamilla alueilla luvan varaisia. Kadulla, puistossa, torilla tai muulla yleisellä alueella tehtävään kauppaan liittyvät rakennelmat tai siirrettävät rakennukset luvittaa yksityisoikeudellisin sopimuksin kuntatekniikan keskus saatuaan rakennusvalvonnalta lausunnon rakennusluvanvaraisuudesta. Torikauppaan tarkoitetuille toreille päivittäisen toriajan paikallaan pidettävät rakennelmat eivät tarvitse edellä mainittua kuntatekniikan keskuksen luvitusta. Sijoitettaessa mainos- ja muita vastaavia laitteita julkiseen kaupunkitilaan on soveltuvin osin noudatettava 9 §:n määräyksiä.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Poistettu viittaus vanhentuneeseen MRA pykäläviittaukseen, joka jo aikaisemmin nostettu lain (MRL 126 a §) tasolle mutta rakentamislain säätämisen yhteydessä poistuu ja lupakynnys muuttuu/nousee. Rajattu säännöksen kohdentumista eräin osin vain asuinkerrostaloalueille. Lisätty maininta Kadut ja puistot -palvelualueen kanssa laadittavasta sopimuksesta. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Tringa:n lausunto ei aiheuttanut muutoksia. Rakennusjärjestyksen 5 § sisältää riittävät määritelmät toimenpiteille, kuinka lintujen törmääminen lasiin minimoidaan. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 38 §.
39 § ~~38 §~~ Puistot ja muut vastaavat virkistysalueet Puistoihin ja muille vastaaville virkistysalueille rakennettavien rakennusten, rakennelmien, laitosten ja muiden rakenteiden sekä puistokäytävien pinnoitteiden on sovelluttava kunkin puiston tai muun vastaavan virkistysalueen luonteeseen. Rakennelmien, laitosten ja rakenteiden on oltava tarkoitukseensa käyttökelpoisia, turvallisia ja kestäviä.		**38 § Puistot ja muut vastaavat virkistysalueet** Puistoihin ja muille vastaaville virkistysalueille rakennettavien rakennusten, rakennelmien, laitosten ja muiden rakenteiden sekä puistokäytävien pinnoitteiden on sovelluttava kunkin puiston tai muun vastaavan virkistysalueen luonteeseen. Rakennelmien, laitosten ja rakenteiden on oltava tarkoitukseensa käyttökelpoisia, turvallisia ja kestäviä.	**38 § Puistot ja muut vastaavat virkistysalueet** Puistoihin ja muille vastaaville virkistysalueille rakennettavien rakennusten, rakennelmien, laitosten ja muiden rakenteiden sekä puistokäytävien pinnoitteiden on sovelluttava kunkin puiston tai muun vastaavan virkistysalueen luonteeseen Rakennelmien, laitosten ja rakenteiden on oltava tarkoitukseensa käyttökelpoisia, turvallisia ja kestäviä.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (Ei muutoksia) **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 39 §.

40 § ~~39 §~~ Julkisen kaupunkitilan rannat ja laiturit Julkiseen kaupunkitilaan sisältyvän rannan rantaviivaa ei saa vähäistä enempää muuttaa rantaa täyttämällä, kaivamalla tai muulla vastaavalla tavalla vastoin asemakaavaa tai muuta yleisen alueen suunnitelmaa ilman rakennusvalvontaviranomaisen ja tarvittaessa ~~ympäristöviranomaisen~~ Lupa- ja valvontaviraston lupaa.		**39 § Julkisen kaupunkitilan rannat ja laiturit** Julkiseen kaupunkitilaan sisältyvän rannan rantaviivaa ei saa vähäistä enempää muuttaa rantaa täyttämällä, kaivamalla tai muulla vastaavalla tavalla ilman rakennusvalvontaviranomaisen ja tarvittaessa ympäristöviranomaisen lupaa.	**39 § Julkisen kaupunkitilan rannat ja laiturit** Julkiseen kaupunkitilaan sisältyvän rannan luonnollista rantaviivaa ei saa vähäistä enempää muuttaa rantaa täyttämällä, kaivamalla tai muulla vastaavalla tavalla vastoin asemakaavaa tai muuta yleisen alueen suunnitelmaa ilman rakennusvalvontaviranomaisen ja tarvittaessa ympäristöviranomaisen lupaa.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Poistettu mainita asemakaavasta tai muusta yleisestä alueen suunnitelmasta. Poistettu maininta luonnollisesta rantaviivasta. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Palautettu aikaisemmin poistettu maininta asemakaavasta tai yleisen alueen suunnitelmasta. Muutettu maininta ympäristöviranomaisen luvasta täsmällisemmin Lupa- ja valvontaviraston luvaksi. Muutettu pykälän numerointia: nyt 40 §.
41 § ~~40 §~~ Mastojen rakentaminen Mastot ja vastaavat tekniset pylväät on sijoitettava niin, etteivät ne riko tarpeettomasti maisemaa eivätkä aiheuta haittaa naapureille tai kaupunkikuvalle.		**40 § Mastojen rakentaminen** Mastot ja vastaavat tekniset pylväät on sijoitettava niin, etteivät ne riko tarpeettomasti maisemaa eivätkä aiheuta haittaa naapureille tai kaupunkikuvalle.	**40 § Mastojen rakentaminen** Mastot ja vastaavat tekniset pylväät on sijoitettava niin, etteivät ne riko tarpeettomasti maisemaa eivätkä aiheuta haittaa naapureille tai kaupunkikuvalle.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (Ei muutoksia) **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vastine: HSY:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä, sillä mastojen erilaisten tyyppien määrän vuoksi ei ole mahdollista määrätä niiden suoja-alueista rakennusjärjestyksessä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 41 §.
42 § ~~41 §~~ Julkisen kaupunkitilan valaistus Julkisen kaupunkitilan valaistusjärjestelyissä on noudatettava soveltuvin osin mitä tonttien valaistuksesta on 10 §:ssä määrätty.		**41 § Julkisen kaupunkitilan valaistus** Julkisen kaupunkitilan valaistusjärjestelyissä on noudatettava soveltuvin osin mitä tonttien valaistuksesta on 10 §:ssä määrätty.	**41 § Julkisen kaupunkitilan valaistus** Julkisen kaupunkitilan valaistusjärjestelyissä on noudatettava soveltuvin osin mitä tonttien valaistuksesta on 10 §:ssä määrätty	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (Ei muutoksia) **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vastine: Tringa ry:n lausunnon johdosta pykälää 41 ei ole muutettu, koska asiasta on mainittu riittävästi rakennusjärjestyksen 5 § eikä ole tarkoituksenmukaista ottaa rakennusjärjestykseen laajempia määräyksiä asiasta. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettu pykälän numerointia: nyt 42 §.
~~42 § Tapahtumien järjestäminen~~ ~~Tapahtuman järjestämiseen kaupungin hallitsemalla maalla on saatava aluetta~~		**42 § Tapahtumien järjestäminen** Tapahtuman järjestämiseen kaupungin hallitsemalla maalla on saatava aluetta	**42 § Tapahtumien järjestäminen** Tapahtumien järjestämistä varten voidaan julkiseen kaupunkitilaan pystyttää yleisötelttoja ja muita vastaavia siirrettäviä rakennuksia ja	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Poistettu maininta tapahtumien kestosta, sillä asiasta säädetään rakentamislaissa.

~~hallitsevan viranomaisen tai muun vastaavan suostumus.~~ ~~Rakennelmien on oltava turvallisia käyttäjilleen eikä rakennelmista ja niiden käyttämisestä saa aiheutua vähäistä suurempaa haittaa ympäristölle eikä paikan kasvillisuudelle.~~ ~~Tapahtuman järjestäjän on huolehdittava riittävistä turvallisuus-, jätehuolto- ja käymäläjärjestelyistä, häiritsevän melun ehkäisystä ja paikan siistimisestä viivytyksettä tapahtuman jälkeen.~~		hallitsevan viranomaisen tai muun vastaavan suostumus. Rakennelmien on oltava turvallisia käyttäjilleen eikä rakennelmista ja niiden käyttämisestä saa aiheutua vähäistä suurempaa haittaa ympäristölle eikä paikan kasvillisuudelle. Tapahtuman järjestäjän on huolehdittava riittävistä turvallisuus-, jätehuolto- ja käymäläjärjestelyistä, häiritsevän melun ehkäisystä ja paikan siistimisestä viivytyksettä tapahtuman jälkeen.	rakennelmia ilman rakennusvalvontaviranomaisen lupaa niin, että ne voivat olla pystytettyinä paikallaan ja käytössä enintään yhden kuukauden. Tapahtumien järjestämisellä on aina oltava maanomistajan tai -haltijan lupa ja muut mahdollisesti tarvittavat luvat. Tapahtuman järjestäjän on huolehdittava riittävistä turvallisuus-, jätehuolto- ja käymäläjärjestelyistä, häiritsevän melun ehkäisystä ja paikan siistimisestä viivytyksettä tapahtuman jälkeen.	Poistettu vaatimus rakennelmien turvallisuudesta sekä siitä ettei niistä saa aiheutua haittaa ympäristölle tai paikan kasvillisuudelle: rakentamislaki säätelee turvallisuutta ja rakennelmien luvanvaraisuutta. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Poistettiin pykälä rakentamislakimuutoksen 42.1 § kohdan 4 perusteella: asiasta säädetään rakentamislaissa.

VIII LUKU **Työmaat**		**VIII LUKU** **Työmaat**		
43 § Työmaan perustaminen ja hoitaminen Työmaa on, ottaen erityisesti huomioon jalankulku ja muun liikenteen sujuvuus, erotettava ympäristöstään turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti, tarvittaessa aitaamalla. Työmaa-aidan koon, rakenteen, materiaalin ja värin on sovelluttava ympäristöön ja erotuttava riittävästi ympäristöstään erilaisissa ja vaihtelevissa olosuhteissa myös pimeään aikaan. Työmaa on pidettävä hyvässä ja siistissä järjestyksessä. Työmaata on hoidettava niin, ettei siitä aiheudu henkilö- tai omaisuusvahinkoja, liikenne- tai muita häiriöitä eikä roskaantumista tai kohtuutonta melu-, pöly- ja tärinä- eikä muutakaan haittaa ympäristölle. Mikäli työmaa keskeytyy, on rakennushankkeeseen ryhtyneen huolehdittava riittävistä väliaikaisista suojauksista sekä niiden ylläpidosta ja valvonnasta. Työmaalla rakennusmateriaalit on säilytettävä suojattuina valmistajan ohjeiden edellyttämällä tavalla. Työkoneiden poltto- ja voitelunesteiden ja muiden aineiden varastointi työmaalla on järjestettävä siten, ettei vaarallisia tai haitallisia aineita joudu maaperään. Työmaavesien syntyä on ehkäistävä. Työmaavesisuunnitelma on tarvittaessa laadittava kaupungin ohjeiden mukaan.		**43 § Työmaan perustaminen ja hoitaminen** Työmaa on, ottaen erityisesti huomioon jalankulkuliikenteen sujuvuus, erotettava ympäristöstään turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti, tarvittaessa aitaamalla. Työmaa-aidan koon, rakenteen, materiaalin ja värin on sovelluttava ympäristöön. Työmaa on pidettävä hyvässä ja siistissä järjestyksessä. Työmaata on hoidettava niin, ettei siitä aiheudu henkilö- tai omaisuusvahinkoja, liikenne- tai muita häiriöitä eikä roskaantumista tai kohtuutonta melu-, pöly- ja tärinä- eikä muutakaan haittaa ympäristölle. Mikäli työmaa keskeytyy, on rakennushankkeeseen ryhtyneen huolehdittava riittävistä väliaikaisista suojauksista sekä niiden ylläpidosta ja valvonnasta. Työmaalla rakennusmateriaalit on säilytettävä suojattuina valmistajan ohjeiden edellyttämällä tavalla. Työkoneiden poltto- ja voitelunesteiden ja muiden aineiden varastointi työmaalla on järjestettävä siten, ettei vaarallisia tai haitallisia aineita joudu maaperään. Työmaavesien syntyä on ehkäistävä. Työmaalta ei saa laskea suoraan vesistöön, viemäriin tai ojaan runsaasti kiintoainetta tai	**43 § Työmaan perustaminen ja hoitaminen** Työmaa on, ottaen erityisesti huomioon jalankulkuliikenteen sujuvuus, erotettava ympäristöstään turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti, tarvittaessa aitaamalla. Työmaa-aidan koon, rakenteen, materiaalin ja värin on sovelluttava ympäristöön. Työmaa on pidettävä hyvässä ja siistissä järjestyksessä. Työmaata on hoidettava niin, ettei siitä aiheudu henkilö- tai omaisuusvahinkoja, liikenne- tai muita häiriöitä eikä kohtuutonta muuta haittaa ympäristölle. Työmaalla rakennusmateriaalit on säilytettävä suojattuina valmistajan ohjeiden edellyttämällä tavalla. Työkoneiden poltto- ja voitelunesteiden ja muiden aineiden varastointi työmaalla on järjestettävä siten, ettei vaarallisia tai haitallisia aineita joudu maaperään.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty maininta toimista työmaan keskeytyessä, työmaavesien ehkäisystä sekä työmaavesien johtamisesta vesistöön sekä puhdistamisesta. **Nähtävillä olon jälkeen rakennusvalvonnan tekemät muutokset ja vastineet saatuihin muistutuksiin:** Lisättiin HSY:n lausunnon johdosta pykälän ensimmäiseen momenttiin maininta muun liikenteen sujuvuuden huomioon ottamisesta sekä työmaa-aidan erottuvuudesta erilaisissa olosuhteissa. HSY:n lausunnon johdosta lisättiin maininta työmaa-aidan erottuvuudesta. Vastine: HSY:n lausunnon johdosta lisättiin maininta työmaavesisuunnitelman vaatimisesta tarvittaessa. Rakennusvalvonta toteaa, että rakennusvalvonta pyytää työmaavesien hallintaan liittyvän suunnitelman ympäristönmuutoksille erityisen alttiiden vesialueiden läheisyyteen sijoittuvien lupahakemusten yhteydessä.

Työmaalta ei saa laskea suoraan vesistöön, viemäriin tai ojaan runsaasti kiintoainetta tai lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä. Likaiset työmaavedet on puhdistettava ennen niiden johtamista tontilta.		lietettä tai haitallisia aineita sisältäviä hule- tai kuivatusvesiä. Likaiset työmaavedet on puhdistettava ennen niiden johtamista tontilta.		
44 § Katu- tai muun yleisen alueen käyttäminen ~~Kiinteistöt ja tilat -palvelualue voi myöntää hakemuksesta oikeuden määräajaksi käyttää katualuetta työmaata ja sen huoltotiloja varten. Puistojen ja muiden yleisten alueiden osalta luvan myöntää kadut ja puistot -palvelualue.~~ Katujen ja puistojen palvelualue myöntää asemakaavoitettujen katujen ja muiden yleisten alueiden työ- ja käyttöluvat. Käyttöoikeuden hakijan on sisällytettävä hakemukseen tarpeelliset suunnitelmat työmaan aitaamisesta, jätehuollon, ajoneuvo- ja jalankulkuliikenteen järjestämisestä sekä melu-, pöly- ja muiden haittojen rajoittamisesta. Perustellusta syystä kadut ja puistot -palvelualue tai kiinteistöt ja tilat -palvelualue voi peruuttaa käyttöoikeuden, rajoittaa käyttöoikeutta tai muuttaa käyttöoikeuden ehtoja. Käyttöoikeuden hakijan on suoritettava kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymän taksan mukainen maksu.		**44 § Katu- tai muun yleisen alueen käyttäminen** Kiinteistöt ja tilat -palvelualue voi myöntää hakemuksesta oikeuden määräajaksi käyttää katualuetta työmaata ja sen huoltotiloja varten. Puistojen ja muiden yleisten alueiden osalta luvan myöntää kadut ja puistot -palvelualue. Käyttöoikeuden hakijan on sisällytettävä hakemukseen tarpeelliset suunnitelmat työmaan aitaamisesta, jätehuollon, ajoneuvo- ja jalankulkuliikenteen järjestämisestä sekä melu-, pöly- ja muiden haittojen rajoittamisesta. Perustellusta syystä kadut ja puistot -palvelualue tai kiinteistöt ja tilat -palvelualue voi peruuttaa käyttöoikeuden, rajoittaa käyttöoikeutta tai muuttaa käyttöoikeuden ehtoja. Käyttöoikeuden hakijan on suoritettava kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymän taksan mukainen maksu.	**44 § Katu- tai muun yleisen alueen käyttäminen** Kuntatekniikan keskus voi myöntää hakemuksesta oikeuden määräajaksi käyttää katualuetta työmaata ja sen huoltotiloja varten. Puisto- ja muiden yleisten alueiden osalta luvan myöntää yrityspalvelut. Hakemukseen on sisällytettävä tarpeelliset suunnitelmat työmaan aitaamisesta, jätehuollon, ajoneuvo- ja jalankulkuliikenteen järjestämisestä sekä melu-, pöly- ja muiden haittojen rajoittamisesta. Perustellusta syystä kuntatekniikan keskus tai yrityspalvelut voi peruuttaa käyttöoikeuden, rajoittaa käyttöoikeutta tai muuttaa käyttöoikeuden ehtoja. Käyttöoikeuden hakijan on suoritettava kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymän taksan mukainen maksu.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Korjattu ajantasalle viittaukset kaupungin organisaatioon. **Vastineet saatuihin muistutuksiin:** HSL:n lausunto ei aiheuttanut muutoksia, koska kadut ja puistot -palvelualue edellyttää katu- tai puistoalueiden määräaikaiseen työ- ja käyttölupien hakijoita toimittamaan tarvittaessa suunnitelmat liikenteen järjestämisestä alueella tai sen tuntumassa. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Muutettiin organisaatioon liittyviä viittauksia vastaamaan nykyistä käytäntöä.
45 § Tilapäiset työmaarakennukset Työmaata varten voidaan rakennettavalle tontille taikka siihen välittömästi liittyvälle katu tai muulle yleiselle alueelle, jolle kiinteistön omistaja, kaupungin omistamien kiinteistöjen osalta kadut ja puistot -palvelualue tai kiinteistöt ja tilat -palvelualue on 44 §:n nojalla myöntänyt käyttöoikeuden, sijoittaa tarvittavia väliaikaisia työmaarakennuksia.		**45 § Tilapäiset työmaarakennukset** Työmaata varten voidaan rakennettavalle tontille taikka siihen välittömästi liittyvälle katu tai muulle yleiselle alueelle, jolle kadut ja puistot -palvelualue tai kiinteistöt ja tilat -palvelualue on 44 §:n nojalla myöntänyt käyttöoikeuden, sijoittaa tarvittavia tilapäisiä työmaarakennuksia.	**45 § Tilapäiset työmaarakennukset** Työmaata varten voidaan rakennettavalle tontille taikka siihen välittömästi liittyvälle katu- tai muulle yleiselle alueelle, jolle kuntatekniikan keskus on 44 §:n nojalla myöntänyt käyttöoikeuden, sijoittaa tarvittavia tilapäisiä työmaarakennuksia.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Korjattu ajantasalle viittaukset kaupungin organisaatioon. **Vastineet saatuihin muistutuksiin:** HSY:n lausunto ei johtanut toimenpiteisiin, koska työmaarakennusten omistajan tai hallinnoijan on huomioitava olemassa olevat rakenteet. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset:** Täydennettiin ja täsmennettiin pykälän sanamuotoja ja lisättiin viittaus kiinteistön omistajaan myös tilanteessa, jossa kyse ei ole kadut- ja puistot -palvelualueen hallinnoimalle alueelle sijoitettavista työmaarakennuksista.

46 § Kaivutyöt ~~Katu- ja muun yleisen alueen kaivulupa~~ ~~Kaupungin hallitsemalla katu, puisto- tai muulla yleisellä alueella suoritettavasta kaivamisesta ja louhimisesta on tehtävä kaivuilmoitus kadut ja puistot -palvelualueelle.~~ Kaivutöitä, kairaamista tai louhimista tehdessä on huomioitava luonnonsuojelu-, muinaismuistolain tai asemakaavan nojalla suojellut kohteet. Kaivutyössä pitää varoa vahingoittamasta maanalaisia rakenteita, kuten kaapeleita, johtoja tai putkia. Maanlaisten rakenteiden selvittämiseksi tulee hakea johtotietojen sijaintiselvitystä. Pohjavesialueella tehtävässä työssä on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen. Maata kaivettaessa on pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille jäätävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä on täyttöaineisten oltava laadultaan puhtaita täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia. Lisäksi kaupungin hallitsemalla katu-, puisto- tai muulla yleisellä alueella: Ennen kaivutöitä, kairaamista tai louhimista on haettava kaivulupaa kadut- ja puistot palvelualueelta. Kaivulupahakemus käynnistää automaattisesti maanlaisten johtojen sijaintiselvityksen. ~~Ennen kaivutöiden aloittamista on varmistauduttava paikalla olevien kaapelien, johtojen ja putkien sijainnista tilaamalla ao. näytöt mittaus- ja geopalveluilta maanalaisten johtojen sijaintitietopalvelusta. Samalla on varmistettava, onko alueella luonnonsuojelu- tai muinaismuistolain tai asemakaavan nojalla suojeltuja kohteita.~~ ~~Pohjavesialueella tehtävässä työssä on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen. Maata kaivettaessa on pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille jäätävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä on täyttöaineisten oltava laadultaan täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia.~~		**46 § Katu- ja muun yleisen alueen kaivulupa** Kaupungin hallitsemalla katu, puisto- tai muulla yleisellä alueella suoritettavasta kaivamisesta ja louhimisesta on tehtävä kaivuilmoitus kadut ja puistot -palvelualueelle. Ennen kaivutöiden aloittamista on varmistauduttava paikalla olevien kaapelien, johtojen ja putkien sijainnista tilaamalla ao. näytöt mittaus- ja geopalveluilta maanalaisten johtojen sijaintitietopalvelusta. Samalla on varmistettava, onko alueella luonnonsuojelu- tai muinaismuistolain tai asemakaavan nojalla suojeltuja kohteita. Pohjavesialueella tehtävässä työssä on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen. Maata kaivettaessa on pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille jäätävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä on täyttöainesten oltava laadultaan täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia.	**46 § Katu- ja muun yleisen alueen kaivulupa** Kaupungin hallitsemalla katu, puisto- tai muulla yleisellä alueella suoritettavasta kaivamisesta ja louhimisesta on tehtävä kaivuilmoitus kuntatekniikan keskuksen asiakaspalveluun. Ennen kaivutöiden aloittamista on varmistauduttava paikalla olevien kaapelien, johtojen ja putkien sijainnista tilaamalla ao. näytöt mittausosaston maanalaisten johtojen sijaintitietopalvelusta. Samalla on varmistettava, onko alueella luonnonsuojelu- tai muinaismuistolain nojalla suojeltuja kohteita. Pohjavesialueella tehtävässä työssä on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen. Maata kaivettaessa on pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille jäätävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä on täyttöainesten oltava laadultaan täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Korjattu ajan tasalle viittaukset kaupungin organisaatioon. **Vastineet saatuihin muistutuksiin:** HSL:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä, koska työmaat erotetaan ympäristöstään turvallisuussyistä, mikä varmistetaan mm. katualueiden vuokraamisen yhteydessä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset ja vastineet** Muutettiin pykälän otsikkoa ja sisältöä siten, että pykälä koskee myös muita kuin katu- ja muilla yleisillä alueilla tapahtuvia kaivutöitä. Muutettiin pykälien järjestystä ja täsmennettiin yksityiskohtia vastaamaan nykyistä käytäntöä.
47 § Työmaataulu		**47 § Työmaataulu**	**47 § Työmaataulu**	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Poistettu maininta kielistä.

Rakennustyömaalle, joka vaikuttaa olennaisesti ympäristöön, on pystytettävä riittävän ajoissa ennen työn aloittamista työmaataulu tai sijoitettava muu tiedotus, josta ilmenevät ainakin työn kohde, rakennushankkeeseen ryhtyvän ja työmaan vastaavan työnjohtajan yhteystiedot sekä kohteen aloittamis- ja arvioitu valmistumisajankohta.		Rakennustyömaalle, joka vaikuttaa olennaisesti ympäristöön, on pystytettävä riittävän ajoissa ennen työn aloittamista työmaataulu tai sijoitettava muu tiedotus, josta ilmenevät ainakin työn kohde, rakennushankkeeseen ryhtyvä ja tämän yhteystiedot sekä kohteen aloittamis- ja arvioitu valmistumisajankohta.	Rakennustyömaalle, joka vaikuttaa olennaisesti ympäristöön, on pystytettävä riittävän ajoissa ennen työn aloittamista työmaataulu tai sijoitettava muu tiedotus ~~suomeksi ja ruotsiksi,~~ josta ilmenevät ainakin työn kohde, rakennushankkeeseen ryhtyvä ja tämän yhteystiedot sekä kohteen aloittamis- ja arvioitu valmistumisajankohta.	**Vastine saatuihin muistutuksiin:** HSY:n lausunto ei tältä osin johtanut toimenpiteisiin, koska työmaataulun pystytykseen ryhtymistä edellytetään jo lupavaiheessa. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset** Rakennusvalvonnan lisäämä vaatimus: edellytetään myös työmaan vastaavan työnjohtajan yhteystiedot.
48 § Työmaan jätehuolto Työmaan jätehuollon on oltava suunnitelmallista. Työmaalla on oltava työmaan kokoon suhteutetut, riittävät tilat jätehuollon järjestämiseen.		**48 § Työmaan jätehuolto** Työmaan jätehuollon on oltava suunnitelmallista. Työmaalla on oltava työmaan kokoon suhteutetut, riittävät tilat jätehuollon järjestämiseen.	**48 § Työmaan jätehuolto** Työmaan jätehuollon on oltava suunnitelmallista. Työmaalla on oltava työmaan kokoon suhteutetut, riittävät tilat jätehuollon järjestämiseen.	(Ei muutoksia).
49 § Työmaan purkaminen ja siistiminen Rakennustyön valmistumisen jälkeen väliaikaiset ~~tilapäiset~~ työmaarakennukset, työmaa-aidat ja vastaavat työmaarakenteet on viipymättä poistettava ja työmaa-alue siistittävä. Vaurioitunut katu-, puisto- tai muu yleinen alue on viivytyksettä pantava kuntoon.		**49 § Työmaan purkaminen ja siistiminen** Rakennustyön valmistumisen jälkeen tilapäiset työmaarakennukset, työmaa-aidat ja vastaavat työmaarakenteet on viipymättä poistettava ja työmaa-alue siistittävä. Vaurioitunut katu-, puisto- tai muu yleinen alue on viivytyksettä pantava kuntoon.	**49 § Työmaan purkaminen ja siistiminen** Rakennustyön valmistumisen jälkeen tilapäiset työmaarakennukset, työmaa-aidat ja vastaavat työmaarakenteet on viipymättä poistettava ja työmaa-alue siistittävä. Vaurioitunut katu-, puisto- tai muu yleinen alue on viivytyksettä pantava kuntoon.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** (Ei muutoksia). **Vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vastine: HSL:n lausunto ei aiheuttanut tältä osin toimenpiteitä, koska pykälä sisältää jo kaikki lausunnossa ehdotetut toimenpiteet. Vastine: HSY:n lausunto ei johtanut toimenpiteisiin, koska asiasta säädetään laeissa, muun muassa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 83 §:ssä, vahingonkorvauslaissa sekä yleisissä sopimusehdoissa ja keskinäisissä sopimuksissa. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset** Korjattiin terminologiaa rakentamislain mukaiseksi.

IX LUKU **Ympäristön- ja terveydensuojelu**				
50 § Tonttien jätehuolto Rakentamislupahakemuksessa on osoitettava tontille rakennettavien rakennusten kokoon ja käyttöön suhteutetut riittävät tilat jätteiden keräämistä ja lajittelua sekä jätehuollon muuta järjestämistä varten. Jos jätteiden keräysvälineet sijoitetaan tontin pihamaalle, siten että ne häiritsevästi näkyvät ympäristöönsä, niiden suojaksi on rakennettava jätesuoja, -katos tai -aitaus tai ne on maisemoitava istutuksin.		**50 § Tonttien jätehuolto** Rakentamislupahakemuksessa on osoitettava tontille rakennettavien rakennusten kokoon ja käyttöön suhteutetut riittävät tilat jätteiden keräämistä ja lajittelua sekä jätehuollon muuta järjestämistä varten. Jos jätteiden keräysvälineet sijoitetaan tontin pihamaalle, niiden suojaksi on rakennettava jätesuoja, -katos tai -aitaus tai ne on maisemoitava istutuksin.	**50 § Tonttien jätehuolto** Rakentamislupahakemuksessa on osoitettava tontille rakennettavien rakennusten kokoon ja käyttöön suhteutetut riittävät tilat jätteiden keräämistä ja lajittelua sekä jätehuollon muuta järjestämistä varten. Jos jätteiden keräysvälineet sijoitetaan tontin pihamaalle, niiden suojaksi on rakennettava jätesuoja, -katos tai –aitaus tai ne on maisemoitava istutuksin. Jätesuoja on sijoitettava asuinrakennuksen rakennuspaikalle mahdollisuuksien mukaan siten, että asukkaat pääsevät siihen kiinteistön jalankululle varattuja kulkureittejä myöten.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Muutettu terminologia rakentamislain mukaiseksi. Poistetut maininta jätesuojan sijoittamisesta jalankululle varattujen kulkureittien yhteyteen. **Vastineet saatuihin muistutuksiin:** **Vastine:** Merkitään tiedoksi HSY:n muistutus: Pääkaupunkiseudun jätehuoltomääräyksiä on noudatettava ja Kirkkonummella vastaavia paikallisia määräyksiä. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset** Lisätty maininta jätesuojan häiritsevästä näkyvyydestä.
51 § Alueelliset jätteiden keräilypisteet Julkiseen kaupunkitilaan voidaan sijoittaa alueellisia jätteiden keräilypisteitä. Keräilypisteiden sijoittamiselle on haettava kadut ja puistot -palvelualueelta lupa, ellei sijoittaminen perustu oikeusvaikutteiseen kaavaan tai hyväksyttyyn katu- tai puistosuunnitelmaan. Keräyspisteiden on sopeuduttava kaupunki- ja maisemakuvaan. Keräyspisteen suunnittelussa on huomioitava myös jätehuoltomääräykset. Aluejätepisteiden jätesäiliöt on rajattava aitauksella tai toteuttava näkösuojaus istutuksin. Jätesäiliöiden alustan pinnoittaminen edistää alueen siisteyttä.		**51 § Alueelliset jätteiden keräilypisteet** Julkiseen kaupunkitilaan voidaan sijoittaa alueellisia jätteiden keräilypisteitä. Keräilypisteiden sijoittamiselle on haettava kadut ja puistot -palvelualueelta lupa, ellei sijoittaminen perustu oikeusvaikutteiseen kaavaan tai hyväksyttyyn katu- tai puistosuunnitelmaan. Keräyspisteiden tulee sopeutua kaupunki- ja maisemakuvaan. Keräyspisteen suunnittelussa tulee huomioida myös jätehuoltomääräykset. Aluejätepisteiden jätesäiliöt tulee rajata aitauksella tai toteuttaa näkösuojaus istutuksin. Jätesäiliöiden alustan pinnoittaminen edistää alueen siisteyttä.	51 § Alueelliset jätteiden keräilypisteet Julkiseen kaupunkitilaan voidaan sijoittaa alueellisia jätteiden keräilypisteitä. Keräilypisteiden sijoittamiselle on haettava kuntatekniikan keskuksen lupa, ellei sijoittaminen perustu oikeusvaikutteiseen kaavaan tai hyväksyttyyn katu- tai puistosuunnitelmaan**.**	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Lisätty vaatimus keräyspisteiden soveltumisesta kaupunki ja maisemakuvaan sekä jätesäiliöiden rajaamisesta aitauksin tai istutuksin sekä alueen pinnoittamisesta. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset** Täsmennettiin ilmaisuja.
52 § Kiinteistön puiden kunnon valvonta Kiinteistön haltijan on valvottava kiinteistönsä puiden kuntoa ja ryhdyttävä tarvittaessa tarpeellisiin toimenpiteisiin ympäristölleen vaarallisen puun poistamiseksi.		**52 § Kiinteistön puiden kunnon valvonta** Kiinteistön haltijan on valvottava kiinteistönsä puiden kuntoa ja ryhdyttävä tarvittaessa tarpeellisiin toimenpiteisiin ympäristölleen vaarallisen puun poistamiseksi.	**52 § Kiinteistön puiden kunnon valvonta** Kiinteistön haltijan on valvottava kiinteistön puiden kuntoa. Jos puu on ympäristölleen vaarallinen, kiinteistön haltijan on ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin.	Ei muutoksia.
53 § Pohjaveden huomioon ottaminen rakentamisessa Rakentaminen on suunniteltava ja tehtävä siten, että sen haitalliset vaikutukset		**53 § Pohjaveden huomioon ottaminen rakentamisessa** Rakentaminen on suunniteltava ja tehtävä siten, että sen haitalliset vaikutukset	**53 § Pohjaveden huomioon ottaminen rakentamisessa** Rakentamista suunniteltaessa on tarvittaessa tutkittava rakentamisen vaikutukset pohjaveden laatuun, korkeusasemaan ja	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Vaihdettu momenttien järjestystä, lisätty vaatimus imeytettävien hulevesien puhtaudesta muuallakin kuin pohjavesialueilla.

pohjaveden laatuun, korkeusasemaan tai muodostumiseen minimoidaan. Rakentamista suunniteltaessa on tarvittaessa tutkittava rakentamisen vaikutukset pohjaveden laatuun, korkeusasemaan ja virtausmahdollisuuksiin. Tutkimus on liitettävä lupahakemukseen. Pohjaveden pysyvä alentaminen edellyttää aina asiantuntijan laatimaa pohjaveden hallintasuunnitelmaa. Suunnitelmasta on käytävä ilmi pohjaveden alentamisen vaikutukset ympäristön rakenteisiin, kasvillisuuteen ja kunnallistekniikkaan. Imeytettävien hulevesien on oltava puhtaita.		pohjaveden laatuun, korkeusasemaan tai muodostumiseen minimoidaan. Rakentamista suunniteltaessa on tarvittaessa tutkittava rakentamisen vaikutukset pohjaveden laatuun, korkeusasemaan ja virtausmahdollisuuksiin. Tutkimus on liitettävä lupahakemukseen. Pohjaveden pysyvä alentaminen edellyttää aina asiantuntijan laatimaa pohjaveden hallintasuunnitelmaa. Suunnitelmasta on käytävä ilmi pohjaveden alentamisen vaikutukset ympäristön rakenteisiin, kasvillisuuteen ja kunnallistekniikkaan. Imeytettävien hulevesien on oltava puhtaita.	virtausmahdollisuuksiin. Tutkimus on liitettävä lupahakemukseen. Pohjaveden pysyvä alentaminen edellyttää aina asiantuntijan laatimaa pohjaveden hallintasuunnitelmaa. Suunnitelmasta on käytävä ilmi pohjaveden alentamisen vaikutukset ympäristön rakenteisiin, kasvillisuuteen ja kunnallistekniikkaan. Pohjavesialueilla on imeytettävä puhtaita hulevesiä. Rakentaminen on suunniteltava ja tehtävä siten, että sen haitalliset vaikutukset pohjaveden laatuun, korkeusasemaan tai muodostumiseen minimoidaan.	
54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla Haettaessa lupaa rakentamiseen tärkeillä pohjavesialueilla rakentamisluvan hakemusasiakirjoihin on liitettävä asiantuntijan laatima pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma. Rakentamishakkeeseen ryhtyvän on huolehdittava suunnitelman ja ohjelman asianmukaisesta toteuttamisesta ja rakennustyön valvonnasta. Rakentamisessa on muutoinkin kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen. Maata kaivettaessa pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille on jätettävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä täyttömaa-ainesten on oltava laadultaan puhtaita täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia. Jätevesiviemärijärjestelmän tiiviydestä on varmistuttava koestamalla se ennen käyttöönottamista. Tärkeillä pohjavesialueilla ei saa käyttää pohjavettä lämpöpumppujen energialähteenä. Pohjavesialueilla sekä Päijännetunnelin varoalueilla energiakaivojen rakentaminen on rajoitettua. Rakentamisluvan lisäksi energiakaivo saattaa tarvita vesilain mukaisen luvan. ~~kielletty.~~ Maalämpökeruupiirit edellyttävät rakentamislupaa pohjavesialueilla, mutta pohjavesialueiden ulkopuolella ne ovat vapautetut rakentamisluvantarpeesta.		**54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla** Haettaessa lupaa rakentamiseen tärkeillä pohjavesialueilla rakentamisluvan hakemusasiakirjoihin on liitettävä asiantuntijan laatima pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma. Rakentamishakkeeseen ryhtyvän on huolehdittava suunnitelman ja ohjelman asianmukaisesta toteuttamisesta ja rakennustyön valvonnasta. Rakentamisessa on muutoinkin kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen. Maata kaivettaessa pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille on jätettävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä täyttömaa-ainesten on oltava laadultaan täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia. Jätevesiviemärijärjestelmän tiiviydestä on varmistuttava koestamalla se ennen käyttöönottamista. Tärkeillä pohjavesialueilla ei saa käyttää pohjavettä lämpöpumppujen energialähteenä. Pohjavesialueilla sekä Päijännetunnelin varoalueilla energiakaivojen rakentaminen on kielletty. 1 ja 2 ja E-luokan pohjavesialueilla sekä vedenhankintavesistön valuma-alueella öljy- ja polttonestesäiliöt sekä muut vaarallisten aineiden säiliöt tulee sijoittaa maan päälle. Ne on rakennettava kaksivaippaisena rakenteena	**54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla** Haettaessa lupaa rakentamiseen tärkeillä pohjavesialueilla rakennusluvan hakemusasiakirjoihin ja tarvittaessa myös toimenpideluvan hakemusasiakirjoihin on liitettävä asiantuntijan laatima pohjaveden hallintasuunnitelma ja siihen liittyvä pohjaveden tarkkailuohjelma. Rakennustyöhön ryhtyvän on huolehdittava suunnitelman ja ohjelman asianmukaisesta toteuttamisesta ja rakennustyön valvonnasta. Rakentamisessa on muutoinkin kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden pilaantumisen estämiseen. Maata kaivettaessa pohjaveden ylimmän pinnan ja maanpinnan välille on jätettävä riittävä suojakerros. Täyttöjä tehtäessä täyttömaa-ainesten on oltava laadultaan täyttöön soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia. Jätevesiviemärijärjestelmän tiiviydestä on varmistuttava koestamalla se ennen käyttöönottamista. Tärkeillä pohjavesialueilla ei saa käyttää pohjavettä lämpöpumppujen energialähteenä. Edellä mainittua on noudatettava soveltuvin osin haettaessa maisematyölupaa.	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** Poistettu maininta toimenpideluvasta, sillä rakentamislain myötä kyseinen lupatyyppi poistuu. Lisätty mainita pohjavesialueiden luokista sekä vaatimus pohjavesialueille öljy- ja polttonestesäiliöiden sijoittamisesta maan päälle ja rakennettava kaksivaippaisena tai varustettava suoja-altaalla. **Vastineet saatuihin muistutuksiin:** Vastine: ELY-keskuksen lausunnon johdosta pykälää on muutettu niin, että käsite "tärkeä pohjavesialue" on muutettu käsitteeksi "luokiteltu pohjavesialue", vaikka kyse onkin semantiikasta, sillä luokiteltu alue on myös tärkeä alue, molemmat muodot kertovat merkittävästä arvosta. Luokiteltu pohjavesialue viittaa toki yksiselitteisemmin pohjavesien suojelun kannalta keskeisiin ominaisuuksiin. Maalämpöpiirien osalta pykälään tehtiin lisäys järjestelmien luvan tarpeesta pohjavesialueilla. Vesiensuojeluyhdistyksen lausunto merkitään kiittäen tiedoksi. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset** Rakennusvalvonnan omana lisäyksenä pykälän kolmanteen momenttiin lisättiin sana "puhtaita" määrittelemään maa-aineisten laatua tarkemmin.

Luokitelluilla pohjavesialueilla sekä vedenhankintavesistön valuma-alueella öljy- ja polttonestesäiliöt sekä muut vaarallisten aineiden säiliöt tulee sijoittaa maan päälle. Ne on rakennettava kaksivaippaisena rakenteena tai varustettava sellaisella suoja-altaalla ja varolaitteella, joka estää suorat valumat maastoon säiliön rikkoutuessa tai muun vahingon yhteydessä. Edellä mainittua on noudatettava soveltuvin osin haettaessa maisematyölupaa.		tai varustettava sellaisella suoja-altaalla ja varolaitteella, joka estää suorat valumat maastoon säiliön rikkoutuessa tai muun vahingon yhteydessä. Edellä mainittua on noudatettava soveltuvin osin haettaessa maisematyölupaa.		Poistettiin kategorinen energiakaivojen kieltäminen pohjavesialueilla ja korvattiin sanalla ”rajoitettua” ja lisättiin maininta mahdollisesta vesilain mukaisesta lupatarpeesta.
55 § Puisten perustusrakenteiden huomioon ottaminen rakentamisessa Alueilla, joilla on käytetty rakennusten perustamiseen puupaalutusta tai muita puisia rakenteita, rakentamisella ei saa haitallisesti muuttaa vallitsevia pohjaveden pinnan tasoja eikä estää pohjaveden virtausmahdollisuuksia. Rakennustyön aikaiset pohjaveteen kohdistuvat lyhytaikaiset muutokset edellyttävät asiantuntijan laatimaa pohjaveden hallintasuunnitelmaa ja siihen liittyvää pohjaveden tarkkailuohjelmaa. Rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava suunnitelman ja ohjelman asianmukaisesta toteuttamisesta.		**55 § Puisten perustusrakenteiden huomioon ottaminen rakentamisessa** Alueilla, joilla on käytetty rakennusten perustamiseen puupaalutusta tai muita puisia rakenteita, rakentamisella ei saa haitallisesti muuttaa vallitsevia pohjaveden pinnan tasoja eikä estää pohjaveden virtausmahdollisuuksia. Rakennustyön aikaiset pohjaveteen kohdistuvat lyhytaikaiset muutokset edellyttävät asiantuntijan laatimaa pohjaveden hallintasuunnitelmaa ja siihen liittyvää pohjaveden tarkkailuohjelmaa. Rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava suunnitelman ja ohjelman asianmukaisesta toteuttamisesta.	**55 § Puisten perustusrakenteiden huomioon ottaminen rakentamisessa** Alueilla, joilla on käytetty rakennusten perustamiseen puupaalutusta tai muita puisia rakenteita, rakentamisella ei saa haitallisesti muuttaa vallitsevia pohjaveden pinnan tasoja eikä estää pohjaveden virtausmahdollisuuksia. Rakennustyön aikaiset pohjaveteen kohdistuvat lyhytaikaiset muutokset edellyttävät asiantuntijan laatimaa pohjaveden hallintasuunnitelmaa ja siihen liittyvää pohjaveden tarkkailuohjelmaa. Rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava suunnitelman ja ohjelman asianmukaisesta toteuttamisesta.	Ei muutoksia
56 § Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa Jos tontin tai ympäröivän alueen maaperä on pilaantunut tai sen epäillään pilaantuneen, maaperä on tutkittava ja tarvittaessa puhdistettava tai tehtävä massanvaihtoa ennen rakentamiseen ryhtymistä. Pilaantuneet maat tulee toimittaa asianmukaiseen vastaanottopaikkaan. Mahdolliset happamat sulfaattimaat on otettava huomioon rakentamisessa. Jos maaperän puhtautta ei ole pystytty tehtyjen tutkimusten perusteella yksiselitteisesti selvittämään, rakennusvalvontaviranomainen voi määrätä luvanhakijan varmistamaan rakennuksen		**56 § Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa** Jos tontin tai ympäröivän alueen maaperä on pilaantunut tai sen epäillään pilaantuneen, maaperä on tutkittava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Pilaantuneet maat tulee toimittaa asianmukaiseen vastaanottopaikkaan. Jos maaperän puhtautta ei ole pystytty tehtyjen tutkimusten perusteella yksiselitteisesti selvittämään, rakennusvalvontaviranomainen voi määrätä luvanhakijan varmistamaan rakennuksen alapohjarakenteiden ja ilmanvaihdon suunnittelulla, että maaperässä mahdollisesti	**56 § Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa** Jos tontin tai ympäröivän alueen maaperä on pilaantunut tai sen epäillään pilaantuneen, maaperä on tutkittava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Jos maaperän puhtautta ei ole pystytty tehtyjen tutkimusten perusteella yksiselitteisesti selvittämään, rakennusvalvontaviranomainen voi määrätä luvanhakijan varmistamaan rakennuksen alapohjarakenteiden ja ilmanvaihdon suunnittelulla, että maaperässä mahdollisesti	**Kevään 2025 nähtävillä olleen version sisältämät muutokset:** **Li**sätty mainita pilaantuneiden maiden toimittamisesta sekä velvoite ottaa yhteyttä ympäristökeskukseen tai Uudenmaan ELY-keskukseen, jos tontilla havaitaan maaperän pilaantuneisuutta. **Vastineet saatuihin muistutuksiin:** **Vastine:** Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon johdosta pykälään on lisätty maininta happamien sulfaattimaiden huomioimisesta rakentamishankkeissa. Muilta osin lausunto ei johtanut toimenpiteisiin, koska pilaantuneiden maiden huomioimisesta annetaan luvanvaraisissa hankkeissa lupapäätöksessä ehto.

alapohjarakenteiden ja ilmanvaihdon suunnittelulla, että maaperässä mahdollisesti olevat haitalliset yhdisteet eivät pääse rakennuksen sisätiloihin. Jos tontilla tai ympäröivällä alueella havaitaan kaivuu- ja rakennusvaiheessa maaperän pilaantuneisuutta, tulee asiasta olla yhteydessä Lupa- ja valvontavirastoon ja Vantaan ympäristökeskukseen. Katujen, puistojen ja muiden yleisten alueiden rakentamista suunniteltaessa on varmistettava maaperän soveltuvuus tarkoitettuun käyttöön.		olevat haitalliset yhdisteet eivät pääse rakennuksen sisätiloihin. Jos tontilla tai ympäröivällä alueella havaitaan kaivuu- ja rakennusvaiheessa maaperän pilaantuneisuutta, tulee asiasta olla yhteydessä Uudenmaan ELY-keskukseen ja Vantaan ympäristökeskukseen. Katujen, puistojen ja muiden yleisten alueiden rakentamista suunniteltaessa on varmistettava maaperän soveltuvuus tarkoitettuun käyttöön.	olevat haitalliset yhdisteet eivät pääse rakennuksen sisätiloihin. Katujen, puistojen ja muiden yleisten alueiden rakentamista suunniteltaessa on varmistettava maaperän soveltuvuus tarkoitettuun käyttöön.	**Vastine:** ELY-keskuksen lausunnon johdosta pykälää 56 on muutettu niin, että ELY-keskus on vaihdettu Lupa- ja valvontavirastoksi. **Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset** Omana lisäyksenä täydennettiin ensimmäistä pykälää maininnalla massanvaihdosta.
57 § Melun- ja tärinäntorjunta Koko Vantaan alueella on voimassa meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota ulkoapäin rakennukseen kulkeutuvan melun, runkomelun ja tärinän torjuntaan. Rakennuksen tilojen käyttötarkoituksen mukaisten äänitasojen osalta noudatetaan niistä erikseen annettuja määräyksiä ja ohjeita. Rakentamisen suunnittelulla ja rakennusten sijoittelulla on minimoitava melusta aiheutuva haitta asuinrakennusten ja melulle herkkien kohteiden sisällä sekä leikkiin ja oleskeluun käytettävillä piha-alueilla. Suunnittelussa tulee huomioida myös muut melulähteet, kuten teollisuuslaitokset, lastauslaiturit ja linja-autopysäkit. Rakennusten äänitasoero melua vastaan tulee määrittää yleisesti hyväksytyllä menetelmällä laaditulla meluselvityksellä tai taulukon 1. mukaisesti. Melualueiden ulkopuolella asuntojen ja herkkien kohteiden äänitasoeron tulee olla vähintään 28 dB ja toimisto- ja liiketilojen vähintään 25 dB. Taulukko 1. (seuraavalla sivulla)	**57 § Melun- ja tärinäntorjunta** UUDISRAKENTAMINEN Koko Vantaan alueella on voimassa meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota ulkoapäin rakennukseen kulkeutuvan melun, runkomelun ja tärinän torjuntaan. Rakennuksen tilojen käyttötarkoituksen mukaisten äänitasojen osalta noudatetaan niistä erikseen annettuja määräyksiä, standardeja ja ohjeita. Rakentamisen suunnittelulla ja rakennusten sijoittelulla on minimoitava melusta aiheutuva haitta asuinrakennusten ja melulle herkkien kohteiden sisällä sekä leikkiin ja oleskeluun käytettävillä piha-alueilla sekä oleskeluun käytettävillä parvekkeilla. Suunnittelussa tulee huomioida myös muut melulähteet, kuten teollisuuslaitokset, lastauslaiturit ja linja-autopysäkit. Rakennusten äänitasoero melua vastaan tulee määrittää yleisesti hyväksytyllä menetelmällä laaditulla meluselvityksellä tai taulukon 1. mukaisesti. Melualueiden ulkopuolella asuntojen ja herkkien kohteiden äänitasoeron tulee olla vähintään	**57 § Melun- ja tärinäntorjunta** Koko Vantaan alueella on voimassa meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota ulkoapäin rakennukseen kulkeutuvan melun, runkomelun ja tärinän torjuntaan. Rakennuksen tilojen käyttötarkoituksen mukaisten äänitasojen osalta noudatetaan niistä erikseen annettuja määräyksiä ja ohjeita. Rakentamisen suunnittelulla ja rakennusten sijoittelulla on minimoitava melusta aiheutuva haitta asuinrakennusten ja melulle herkkien kohteiden sisällä sekä leikkiin ja oleskeluun käytettävillä piha-alueilla. Suunnittelussa tulee huomioida myös muut melulähteet, kuten teollisuuslaitokset, lastauslaiturit ja linja-autopysäkit. Rakennusten äänitasoero melua vastaan tulee määrittää yleisesti hyväksytyllä menetelmällä laaditulla meluselvityksellä tai taulukon 1. mukaisesti. Melualueiden ulkopuolella asuntojen ja herkkien kohteiden äänitasoeron tulee olla vähintään 28 dB ja toimisto- ja liiketilojen vähintään 25 dB. Taulukko 1. (seuraavalla sivulla)	**57 § Melun- ja tärinäntorjunta** Rakentamisen suunnittelulla ja rakennusten sijoittelulla on pyrittävä minimoimaan melun aiheuttama haitta niin rakennuksen sisällä kuin asuinrakennuksen tai muun melulta suojaisia alueita vaativan toiminnan piha-alueella. Rautateiden ja katujen läheisyydessä rakennuspaikan maaperään liikenteestä aiheutuva tärinä tulee ottaa huomioon rakennusten sijoittamisessa ja rakenteiden suunnittelussa. Koko Vantaan alueella on voimassa meluntorjuntatarve lentomelua ja muuta liikennemelua vastaan. Ulkovaipan ja sen rakenneosien tulee ääneneristävyydeltään olla sellaisia, että ulko- ja sisämelutason erotus (äänitasoero) 'L on asuin-, potilas- ja majoitushuoneissa sekä opetus- ja kokoontumistiloissa vähintään 28 dB ja toimistotiloissa yleensä 25 dB. Suunniteltaessa rakentamista alueelle, jolla esiintyy liikenne- tai muuta erityistä melua, rakennusvalvonnalle on esitettävä selvitys siitä, miten vaadittava rakenteiden ääneneristävyys saavutetaan. Lento-, tie- ja raideliikennemeluvyöhykkeittäin vaadittava eri tilojen äänitasoero on esitetty oheisessa taulukossa. Asuinrakennuksissa äänitasoerovaatimus koskee asuinhuoneita (ei keittiötä). Mitoittavaa ulkomelun äänitasoa valittaessa on otettava huomioon rakennusajan kohdan sekä arvioitu äänitaso noin 20 vuoden aikajänteellä. Erillinen ääneneristysselvitys on tehtävä yleisesti hyväksytyllä menetelmällä, joka tarkastelee julkisivun kokonaisääneneristävyyttä.	**Taulukko on uusittu vuoden 2010 rakennusjärjestykseen verrattuna.** Muutokset Piha-alueiden osalta noudatetaan asetusta. Rakennuksissa minimivaatimus syntyy vain melualueille (minimi 30 dB). PKS-meluselvitykset laaditaan 5 vuoden välein, rakennukset pitkäikäisiä ja niiden tulee vastata tulevaisuuden melutilanteisiin. (Ääneneristys, joka asetuksessa ei tieteellisesti oikea termi, =^äänitasoero) **Vastine Tuusulan rakennusvalvonnalle:** Tuusulan rakennusvalvonnan lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä. Lentovyöhykkeet on Tuusulan ja Vantaan yleiskaavoissa määritelty muodollisesti eri tavalla. Molemmissa on huomioitu laskeutumisvyöhykkeen vaikutus. Lentomelualueilla on huomioitu Finavian raja-arvot. **Kevään 2025 nähtävillä olon jälkeen ei ole tehty muutoksia.** **Muutettuun muutosehdotukseen 5.5.2026** on lisätty väliotsikot: uudisrakentaminen (momentit 1-3), käyttötarkoituksen muutos (4 momentti), korjaus- ja muutostyöt (5 momentti). Täsmennetty sanamuotoja koskien uudisrakentamista ja lisätty käyttötarkoituksenmuutoksia ja korjaus- ja muutostöitä koskevat momentit, jotka sisällöllisesti vastaavat YmA 796/2017 ääneneristysasetuksen säännöksiä.

	28 dB ja toimisto- ja liiketilojen vähintään 25 dB. KÄYTTÖTARKOITUKSEN MUUTOS Rakennuksen käyttötarkoitusta muutettaessa rakennuksen ääneneristys, melun- ja tärinäntorjunta ja ääniolosuhteet sekä virkistykseen käytettävien rakennuksen piha- ja oleskelualueiden sekä oleskeluun käytettävien parvekkeiden meluntorjunta ja ääniolosuhteet on suunniteltava ja toteutettava siten, että ääniympäristöstä ei aiheudu asukkaille haittaa. Tällaisissa rakennushankkeissa ääniympäristön vaatimustenmukaisuuden toteutuminen arvioidaan tapauskohtaisesti rakentamislupamenettelyn yhteydessä. Rakennuksen käyttötarkoitusta muutettaessa muusta tarkoituksesta asumiseen lähtökohtaisesti sovelletaan uudisrakentamiselle annettuja vaatimuksia. KORJAUS- TAI MUUTOSTYÖ Edellä mainitusta poiketen rakennuksen korjaus- tai muutostyössä riittää, että rakennuksen ääneneristystä, melun- ja tärinäntorjuntaa, ääniolosuhteita sekä virkistykseen käytettävien rakennuksen piha- ja oleskelualueiden sekä oleskeluun käytettävien parvekkeiden meluntorjuntaa ja ääniolosuhteita ei heikennetä. Taulukko 1. (seuraavalla sivulla)		Mitoitusmenetelmästä ja melulähteestä riippumatta rakennuksen vaipan ääneneristyslaskelmissa käytetään julkisivun ja siihen liittyvien rakennusosien ääneneristyslukuina liikennemelun ilmaääneneristyslukuja.	

Taulukko 1. Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen 24.10.2024 mukainen 57 §:n taulukko

LENTOMELU Yleiskaavan mukainen lentomeluvyöhyke tai -merkintä	**Äänitasoero ΔL_A (dB)** •• Asuin-, potilas- ja majoitushuoneissa sekä opetus- ja kokoontumistiloissa	**Äänitasoero ΔL_A (dB)** Toimisto- ja liiketiloissa yleensä
L1 (L_{DEN} • yli 60 dB)	38	35
L2 (L_{DEN} • 55-60 dB)	35	32
L3 (L_{DEN} • 50-55 dB)	32	28
Laskeutumisvyöhyke	35	Lentomeluvyöhykkeen mukaisesti
Muut alueet••••	28	25
TIE- JA RAIDELIIKENNEMELU		
L_{Aeq} ••• 65-100 dB	Edellytetään aina erillinen selvitys	
L_{Aeq} ••• 60-64,9 dB	35	30
L_{Aeq} ••• 55-59,9 dB	30	25
Muut alueet••••	28	25

• Lentomelun ilta- ja yöaikoja painottava keskiäänitaso.

••Ulkomelutason ja sallittavan sisämelutason erotus.

•••Keskiäänitaso, ekvivalentti A-äänitaso, sen jatkuvan tasaisen äänen A-painotetun äänenpainetason arvo, jolla on määritellyllä aikavälillä sama äänenpaineen tehollisarvo kuin tarkasteltavalla äänellä, jonka taso vaihtelee.

••••Muut alueet tarkoittavat melualueiden ulkopuolella olevia alueita.

Taulukko 1. Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen 24.10.2024 mukainen 57 §:n taulukko

LENTOMELU Yleiskaavan mukainen lentomeluvyöhyke tai -merkintä	**Äänitasoero ΔL_A (dB)** •• Asuin-, potilas- ja majoitushuoneissa sekä opetus- ja kokoontumistiloissa	**Äänitasoero ΔL_A (dB)** Toimisto- ja liiketiloissa yleensä
L1 (L_{DEN} • yli 60 dB)	38	35
L2 (L_{DEN} • 55-60 dB)	35	32
L3 (L_{DEN} • 50-55 dB)	32	28
Laskeutumisvyöhyke	35	Lentomeluvyöhykkeen mukaisesti
Muut alueet••••	28	25
TIE- JA RAIDELIIKENNEMELU		
L_{Aeq} ••• 65-100 dB	Edellytetään aina erillinen selvitys	
L_{Aeq} ••• 60-64,9 dB	35	30
L_{Aeq} ••• 55-59,9 dB	30	25
Muut alueet••••	28	25

• Lentomelun ilta- ja yöaikoja painottava keskiäänitaso.

••Ulkomelutason ja sallittavan sisämelutason erotus.

•••Keskiäänitaso, ekvivalentti A-äänitaso, sen jatkuvan tasaisen äänen A-painotetun äänenpainetason arvo, jolla on määritellyllä aikavälillä sama äänenpaineen tehollisarvo kuin tarkasteltavalla äänellä, jonka taso vaihtelee.

••••Muut alueet tarkoittavat melualueiden ulkopuolella olevia alueita.

Taulukko 2. Rakennusjärjestyksen taulukko (2010) 57 §:n taulukko

LENTOMELU			
Yleiskaavan mukainen lentomeluvyöhyke	**Lentomeluvyöhyke**	**Äänitasoero** Asuin- potilas- ja majoitushuoneissa sekä opetus- ja kokoontumistiloissa	**Äänitasoero** Toimistotiloissa yleensä
	L_{DEN} • (dB)	ΔL•• (dB)	ΔL•• (dB)
m1	> 60	-	35
m2	55 … 60	35	32
m3	50 … 55	32	28
Muut alueet	-	28	25
TIE- JA RAIDELIIKENNEMELU			
Liikennemeluvyöhyke	L_{Aeq} ••• (dB)	ΔL•• (dB)	ΔL•• (dB)
	65 … 100	erillinen selvitys	
	60 … 64,9	35	30
	55 … 59,9	30	25
	50 … 54,9	-	

• Lentomelun ilta- ja yöaikoja painottava keskiäänitaso.

••Ulkomelutason ja sallittavan sisämelutason erotus.

•••Keskiäänitaso, ekvivalentti A-äänitaso, sen jatkuvan tasaisen äänen A-painotetun äänenpainetason arvo, jolla on määritellyllä aikavälillä sama äänenpaineen tehollisarvo kuin tarkasteltavalla äänellä, jonka taso vaihtelee.

58 § Maanalainen rakentaminen Maan alle rakennettaessa on selvitettävä riittävässä laajuudessa rakentamisen vaikutukset ympäristöön. Erityisesti on varmistuttava, ettei rakentamisella ole vaikutusta ympäristössä jo olemassa olevien maanpäällisten ja maanalaisten rakenteiden turvallisuuteen. Maalämpöpumppureikää porattaessa ei saa vahingoittaa maanalaisia kaukolämpö-, vesi-, viemäri- ym. tunneleita, johtoja tai kaapeleita, eikä kalliokatteista tilaa, kuten johtotunneleita, väestönsuojia ja pysäköintilaitoksia. Jos maanalainen tila on tarkoitettu ihmisten pysyvään tai tilapäiseen käyttöön, turvallisuuteen ja terveellisyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.		**58 § Maanalainen rakentaminen** Maan alle rakennettaessa on selvitettävä riittävässä laajuudessa rakentamisen vaikutukset ympäristöön. Erityisesti on varmistuttava, ettei rakentamisella ole vaikutusta ympäristössä jo olemassa olevien maanpäällisten ja maanalaisten rakenteiden turvallisuuteen. Maalämpöpumppureikää porattaessa ei saa vahingoittaa maanalaisia kaukolämpö-, vesi-, viemäri- ym. tunneleita, johtoja tai kaapeleita, eikä kalliokatteista tilaa, kuten johtotunneleita, väestönsuojia ja pysäköintilaitoksia. Jos maanalainen tila on tarkoitettu ihmisten pysyvään tai tilapäiseen käyttöön, turvallisuuteen ja terveellisyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.	**58 § Maanalainen rakentaminen** Maan alle rakennettaessa on selvitettävä riittävässä laajuudessa rakentamisen vaikutukset ympäristöön. Erityisesti on varmistuttava, ettei rakentamisella ole vaikutusta ympäristössä jo olemassa olevien maanpäällisten ja maanalaisten rakenteiden turvallisuuteen. Maalämpöpumppureikää porattaessa ei saa vahingoittaa maanalaisia kaukolämpö-, vesi-, viemäri- ym. tunneleita, johtoja tai kaapeleita, eikä kalliokatteista tilaa, kuten johtotunneleita, väestönsuojia ja pysäköintilaitoksia. Jos maanalainen tila on tarkoitettu ihmisten pysyvään tai tilapäiseen käyttöön, turvallisuuteen ja terveellisyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.	(Ei muutoksia) **Vastine nähtävillä olon jälkeen saatuihin muistutuksiin** HSY:n lausunto ei aiheuttanut pykälään toimenpiteitä, koska maanalaisen rakentamisen hankkeissa on suunnitelmissa huomioitava alueella oleva infra ja tehtävä tarvittavat selvitykset suunnittelun tueksi, jotta hakemus olisi hyväksyttävissä. Samoin on laita maalämpökaivojen poraamisen kannalta.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

5.5.2026

Diaarinumero VD/7085/10.03.00.00/2024

Vantaan kaupunki Rakennusvalvonta
Lauri Korpisen katu 9, 01370 Vantaa
Puhelin +3589 839 11
kirjaamo.rakennusvalvonta(a)vantaa.fi
www.vantaa.fi

VANTAAN MUUTETTU RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTOSEHDOTUS 2026

Sisällys

1. Yleistä 2
2. Rakennusjärjestyksen muuttaminen 4
3. Vapautukset luvanvaraisuudesta 10
4. Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyt 18
5. Ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta, kiertotalous sekä kulttuuri- ja luontoarvot 30
6. Kaupunki- ja ympäristökuva 44
7. Muutetun rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen vaikutusten arviointi 56

1. YLEISTÄ

Rakennusjärjestyksen muutoksen vaikutuksia on keskitytty tarkastelemaan **viiteen teemaan** (luvut 2.–6.) koottujen kokonaisuuksien osalta, joihin merkittävimmät rakennusjärjestyksen muutokset kohdistuvat. Teemojen yhteydessä on esitetty muutosehdotuksen vaikutusten arviot ja paikoin myös on vähäisesti arvioitu yleensä rakennusjärjestystä välineenä. Lisäksi kunkin vaikutusten arvion lopuksi on esitetty tiivistetty päätelmä vaikutuksien merkittävyydestä. Luettelo teemoista merkittävimpine muutettuine pykälineen:

- **Rakennusjärjestyksen muuttaminen** (1 §)
- **Vapautukset luvanvaraisuudesta** (20 §)
- **Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyt** (7 §, 17 §, 24 §, 26 §, 29 §, 31 §, 32 §, 43 §, 50 §, 51 §, 54 §)
- **Ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta, kiertotalous sekä kulttuuri- ja luontoarvot** (5 §, 16 §, 20 §, 24 §, 29 §, 30 §, 31 §, 32 §, 43 §, 54 §, 56 §, 57 §)
- **Kaupunki- ja ympäristökuva** (5 §, 7 §, 17 §, 29 §, 30 §, 31 §, 32 §, 51 §)

Rakennusjärjestyksen muutoksen vaikutuksia on arvioitu maankäyttö- ja rakennusasetuksen (10.9.1999/895) 1 § mukaisten vaikutustyyppien mukaisesti rakennusjärjestyksen voimassa olon ajalle.

Rakennusjärjestyksestä määrätään seuraavissa rakennusjärjestyksen uudistamisen aikana voimassa olleissa ja olevissa laeissa ja asetuksissa MRL 14 §, MRL 15 §, MRL 16 § 3. mom., MRL 72 § 4 mom., MRL 126 a §, MRL 129 §, MRL 129 a §, MRA 6 §, MRA 59 §, MRA 61 §, MRA 82 §, MRA 93 §, MRA 94 § MRA 95 § ja sekä MRA 98 (ks. myös RakL osalta jäljempänä). Valmistelun prosessien kannalta rakennusjärjestyksien ja asemakaavojen valmistelut ovat osin rinnastettavissa keskenään. MRA 1 § Vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa todetaan, että maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 9 §:ssä tarkoitettuja kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

1. ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
2. maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
3. kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
4. alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;

5. kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön sekä
6. elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Vuoden 2025 alussa voimaan tullut rakentamislaki muutti myös rakennusjärjestyksen säätämistä ohjaavia pykäliä sen lisäksi, että rakentamislain suoraan rakennusjärjestystä ohjaavat, nyt säädetyt pykälät ohjaavat myös rakennusjärjestyksen sisältöä. Rakentamislain rakennusjärjestystä koskevia pykäliä ovat RakL 7§, RakL 17 – 28 § (koko 3 luku). On huomattava, että rakentamislakiin on nyt kirjattu rakennusjärjestyksen hyväksymistä, kuulemista ja julkaisemista (RakL 19 §), laatimista tai muuttamista (RakL 20 §), muutoksenhausta, (RakL 21 §) ja valitusoikeudesta (RakL 22 §) sekä voimaantulosta erikseen (RakL 23 §) eikä asiassa enää voida vuoden 2025 alusta soveltaa asemakaavan säätämistä koskevia säännöksiä.

Tämän rakennusjärjestyksen uudistamisen hyväksymismenettelyissä on noudatettu maankäyttö- ja rakennuslain menettelyjä rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen nähtäville asettamiseen saakka. Muutetun rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen mahdollinen hyväksymismenettely ajoittuu aikatauluarvion mukaan vuodelle 2026 ja siinä noudatetaan rakennuslaissa rakennusjärjestyksen laatimista ja muuttamista koskevia säännöksiä.

Rakennusjärjestyksen uudistamisessa on pyritty ottamaan myös huomioon rakentamislain niin sanotun *korjaussarjan* (HE 101/2024) ja rakentamislakia koskevan *rakentamisasetuksen* (Vn/9120/2024) rakennusjärjestystä koskevia säännöksiä ja muutoksia sekä näiden vaikutus rakentamista ohjaavaan säännöstöön. Rakentamislain korjaussarjasta on annettu hallituksen esitys 19.9.2024 ja ns. korjaussarjan mukaiset muutokset tulivat voimaan 1.1.2025. Rakentamisasetus (Valtioneuvoston asetus rakentamisesta, Vn/9120/2024) oli lausunnolla 16.8.2024 saakka ja se korvannee keväällä 2026 maankäyttö- ja rakennusasetuksen rakentamista koskevat pykälät.

Niin sanotussa rakentamislain korjaussarjassa muutetaan erityisesti rakennusjärjestystä koskevaa pykälää RakL 17 §. Rakentamisasetuksen päivityksen yhteydessä säännöksestä poistuvat lausunnolla olleen luonnoksen perusteella seuraavat rakentamista koskevat säännökset: rakennuksen etäisyys (MRA 57 §), rakennuksen ulkokatto ja korkeus (MRA 58 §), vähäiset ylitykset (MRA 59 §), rakennuslupahakemuksen käsittelyn lykkääminen kaavan ajanmukaisuuden arvioimiseksi (MRA 68 §), aidan rakentaminen (MRA 82 §), rakennustyön haittojen välttäminen (MRA 83 §), osoitemerkinnät (MRA 84 §) sekä poikkeuksen hakeminen (MRA 85 §). Rakentamislain ns. tuunaussarjan (hallituksen esitys laiksi rakentamislain muuttamisesta) valmistelu käynnistyi ympäristöministeriössä talvella 2024 ja se on Euroopan komission notifikaatiokäsittelyssä (helmikuu 2026).

Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen jälkeen valmisteltiin 2025–2026 ***muutettu rakennusjärjestyksen muutosehdotus****, jonka vaikutusten arviointia on täydennetty tämän vaikutusten arvioinnin loppuun, keskittyen pykäliin, joita on merkittävästi muutettu ehdotusvaiheesta joko lausuntojen perusteella ja/tai rakennusvalvonnan omasta aloitteesta. Arvio on myös tehty yleisellä tasolla, suhteuttaen ehdotusvaihetta muutettuun ehdotukseen, ilman ehdotusvaiheen ala- ja teemakohtaista jäsentelyä. Lisäksi selkeyden vuoksi pykälien juokseva järjestysnumerointi on muutettu tämän vaikutusten arvion ehdotusvaiheen tekstiin, vastaamaan muutettua rakennusjärjestyksen muutosehdotusta. Muutetun muutosehdotuksen vaiheessa vaikutuksen arviointi kohdistuu vain seuraaviin pykäliin:*

- *1 a § Määritelmiä ja käsitteitä*
- *7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen*
- *12 § Lohkottavan tontin vähimmäispinta-ala*
- *20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla*
- *25 § Rakennuksen etäisyys rantaviivasta*
- *26 § Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella*

---

2. RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTTAMINEN

Teemassa käsitellään rakennusjärjestyksen muuttamista koskevan pykälän 1 § keskeisiä muutoksia ja niiden vaikutuksia.

1 § Rakennusjärjestyksen tehtävä

Rakentamislain ja -asetuksen sekä muiden alueiden käyttämistä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi Vantaan kaupungissa on noudatettava tämän rakennusjärjestyksen määräyksiä, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ei ole toisin määrätty.

Muutettavan rakennusjärjestyksen keskeisimpiä tarkoituksia on rakennusvalvonnan prosessien sujuvoittaminen, mikä liittyy uuden rakentamislain käyttöönottoon vuosina 2025–26. Rakennusjärjestystä on valmisteltu muodostamaan linjakas ja käyttökelpoinen kokonaisuus yhdessä uuden lain ja tiedossa olevien asetusten sisältöjen kanssa. Lisäksi Vantaan kaupungin organisaatio on muuttunut edellisen

rakennusjärjestyksen ajoista vuodesta 2011. Siten teknisessä mielessä rakennusjärjestys on muutettu vastaamaan Vantaan nykyistä organisaatiorakennetta ja sen vastuunjakoa.

Merkittävimmät 1 §:n muutokset koskien rakennusjärjestyksen tehtävää ovat lisäykset viittauksista eri tasoisiin kaavoihin, rakentamislakiin ja rakentamismääräyskokoelmaan.

Vaikutuksen kuvaus **Rakennusjärjestyksen muuttaminen**
Vaikutuksen kohde **Ihmisten elinolot ja elinympäristö**
Vaikutuksen arviointi Jos asemakaavassa ei ole määrätty tai asemakaavaa ei alueella ole, rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisällöt selkeyttävät tai määrittävät, mitä, minne ja kuinka paljon tontille voidaan rakentaa, minkälaisia rakennuksia saa rakentaa ja mille etäisyyksille rakennukset on keskenään sijoitettava. Koska 1 §:ää on muutettu lisäämällä määräykset asiakirjojen vaikuttavuudesta kaavojen ja rakentamismääräyskokoelman osalta, rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen voi arvioida aiempaa paremmin vähentävän epäselvyyksiä ja ristiriitoja, mikä tekee sekä rakentamisesta ja lupakäsittelystä sujuvampaa ja ennakoitavampaa. Rakennusjärjestyksen muutoksen voi arvioida vaikuttavan myönteisesti ohjaten paikallista rakentamista ja maankäyttöä, kun se on täydentämässä kaavoitusta. Rakennusjärjestyksen muutosehdotus sisältää kokonaisuutena ajankohtaistettuja ja tarkennettuja määräyksiä ja ohjeita, joilla varmistetaan, että rakentaminen tapahtuu turvallisesti, ympäristöystävällisesti. Koska muutettavan rakennusjärjestyksen sisältöjen tavoitteena on lisätä muun muassa kaupunkilaisten ja yritysten tietoa suunnittelun ja rakentamisen edellytyksistä ja niiden ohjauksesta eli tuoda yksiselitteistä ja helposti omaksuttavaa tietoa saataville, on rakennusjärjestyksen muutosehdotukseen lisätty maininta, että sitä vaikuttavampina on noudatettava oikeusvaikutteista yleiskaavaa, alueella lainvoimaista asemakaavaa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmaa. Aiemmin on kyseisessä pykälässä mainittu, että on noudatettava rakentamista koskevia säännöksiä ja määräyksiä, rakennusjärjestystä tulkitessa tai sovellettaessa lisäksi. Edellinen säilyy muutettavassa rakennusjärjestyksessä, mutta tarkennettuna. Sen voi arvioida osaltaan poistavan useassa yhteydessä ilmenneitä epäselvyyksiä ja siten edistävän rakentamisen suunnittelua ja toteutusta, koska käsitys siitä, mitkä määräykset ovat rakennusjärjestystä sovellettaessa on otettava sitä ennen huomioon, on selkeästi määritelty. Esimerkkeinä siitä ovat tontilla oleva rakennusoikeus tai vallitsevat palomääräykset.

Määräykset edistävät esteettömyyttä, paloturvallisuutta ja muita turvallisuusnäkökohtia. Niillä on merkitystä paitsi kaikille asukkaille myös erityisesti muun muassa ikääntyville tai liikkumisrajoitteisille kansalaisille.

Päätelmät. Rakennusjärjestyksen muutoksen voi arvioida luovan edellytyksiä kestävälle, turvalliselle ja viihtyisälle ympäristölle, joka tukee yksilöiden ja yhteisön hyvinvointia. Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen osalta kokonaisuutena arvioiden vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joista asemakaavassa ei ole määräyksiä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan merkittävä, koska esimerkiksi asemakaavojen ohjausvaikutus ei yksityiskohtiin saakka ole kattava ja Vantaalla on laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa myös yleiskaava jättää määritelmiä avoimeksi.

Vaikutuksen kuvaus
Rakennusjärjestyksen muuttaminen

Vaikutuksen kohde
Ilmasto, vedet, ilma, maa- ja kallioperä

Vaikutuksen arviointi

Muutettavan rakennusjärjestyksen sisällöt ohjaavat osaltaan rakentamista ekologisemmaksi ja ympäristöä säästävämmäksi. Sen määräykset edistävät energiatehokkuutta, hulevesien hallintaa, pohjavesien suojaamista, uusiutuvien materiaalien käyttöä, jonka voi todeta vähentävän ympäristön kuormitusta.

Rakennusjärjestyksen muutoksen sisältöjen voi todeta ottavan huomioon entistä paremmin rakentamisen ympäristövaikutuksia ja ilmastonmuutoksen vaikutuksia, kuten sään ääri-ilmiöt ja tulvat. Määräykset tukevat kestävää rakentamista ja varautumista muuttuvaan ilmastoon, esimerkiksi edellyttämällä hulevesien hallintaa ja edistäen energiatehokkaita ratkaisuja. Edelliset tukevat kestävää kehitystä, edistävät ilmastonmuutoksen vaikutusten torjuntaa ja pienentävät rakentamisen ympäristövaikutuksia. (16 §),

Päätelmät. Ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään kohdistuu rakennusjärjestyksen muutoksen sisältöjen osalta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan kohtuullinen, koska ympäristöasioita koskevan lain ja asetusten edellyttämien ja niihin perustuvien lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan varsin laaja ja kattava.

Vaikutuksen kuvaus
Rakennusjärjestyksen muuttaminen

Vaikutuksen kohde **Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat**
Vaikutuksen arviointi Rakennusjärjestyksen muutoksen voi arvioida eräiltä osin tukevan hyvää suunnittelua ja toteutusta niin, että rakentaminen suojaa ja edistää luonnon monimuotoisuutta sekä kestävää luonnonvarojen käyttöä. Rakennusjärjestyksen voi arvioida vaikuttavan luonnon monimuotoisuuden ja luonnonvarojen säilyttämiseen ohjaamalla rakentamista tavalla, joka vähentää rakentamisen aiheuttamia ympäristövaikutuksia ja suojelee luonnon ekosysteemejä, kasveja ja eläimistöä aiempaa paremmin. **Päätelmät.** Kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin kohdistuu vaikutuksia rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan kohtuullinen, koska ympäristöasioita koskevan lainsäädännön ja lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava. Silti esimerkiksi pienkiinteistöjen osalta neuvonnan saamisen tarve on merkittävää näissä asioissa.

Vaikutuksen kuvaus **Rakennusjärjestyksen muuttaminen**
Vaikutuksen kohde **Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne**
Vaikutuksen arviointi Muutettavan rakennusjärjestyksen sisällöt täydentävät lainvoimaisia asemakaavoja ja siten varmistavat osaltaan, että kaavoitetuilla tai asemakaavoittamattomilla alueilla rakentaminen tapahtuu asianmukaisesti ja oikeassa mittakaavassa, harkitusti ja vastaten nykyisiä käsityksiä ja tarpeita. Voi arvioida, että varmistuu tasapainoinen kehitys alueilla, koska ohjataan rakentamista, jotta rakennettu ympäristö ei muodostuisi ongelmallisen tiiviiksi, eikä epäyhtenäiseksi. Uusi rakentaminen sovitetaan rakennusjärjestyksen perusteella vanhaan tai nykyiseen kaupunkirakenteeseen, muodostuu edellytykset säilyttää paikallisen rakennetun ympäristön kokonaisuuden ilme. Sen voi arvioida tukevan yhteisön identiteettiä ja lisäävän alueen vetovoimaa, siten parantavan tasapainoista kaupunkikehitystä kokonaisuutena. Rakennusjärjestyksen muutoksen asettaessa aiemmasta kehitettyjä vaatimuksia pysäköinnin ja liikennejärjestelyjen suhteen, voi sen arvioida johtavan hyvin suunniteltuun ja toteutettuun infrastruktuuriin, liikenneturvallisuuden

parantamiseen, liikenteen sujuvuuden kasvuun, onnettomuusriskien vähenemiseen ja alueiden käytettävyyden kehittymiseen myönteisesti.

Päätelmät. Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava, muu suunnittelu tai lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan enintään kohtuullinen, koska yhdyskuntarakennetta, energiataloutta ja liikennettä koskevan suunnittelun, lainsäädännön ja lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava. Kyseessä olevat vaikutuksen kohteet tyypillisimmin ratkaistaan muussa suunnittelussa kuin rakentamisen luvituksen yhteydessä ja ovat merkittävästi laajemman mittakaavan asioita. Silti esimerkiksi pienkiinteistöjen osalta on tarve ohjattaville yksityiskohdille, joilla sinänsä voi olla kokonaisuudesta irrotettuna paljonkin merkitystä. Lisäksi rakentamista koskevan neuvonnan tarve on merkittävää myös näissä asioissa.

Vaikutuksen kuvaus
Rakennusjärjestyksen muuttaminen

Vaikutuksen kohde
Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Vaikutuksen arviointi

Muutettava rakennusjärjestys asettaa määrityksiä rakennusten laadulle, turvallisuudelle, kestävälle suunnittelulle ja rakentamiselle sekä kierrätykselle, mitkä auttavat varmistamaan, että rakenteet ovat kestäviä ja luotettavammin toimivia pitkällä aikavälillä. Sen voi todeta vähentävän korjauskustannuksia ja pidentävän rakennusten käyttöikää.

Koska määräyksien tarkoitus on varmistaa uuden rakentamisen sovittaminen vanhaan tai nykyiseen kaupunkirakenteeseen tai ympäristöön, voi rakennusjärjestyksen osaltaan arvioida säästävän arvokkaita maisemia, historiallisia rakennuksia, kaupunkikuvaa ja alueen kulttuuriperintöä, luoden mahdollisuuksia niiden ylläpidolle. Siten on todettavissa, että muodostuu edellytyksiä säilyttää paikallisia identiteettejä ja kulttuureja.

Rakennusjärjestyksen muutoksen säädösten määrätessä tonttien viherrakentamisesta, rakennusten sijoittelusta, pihojen käytöstä ja liikenteen järjestämisestä, voi arvioida asuinympäristön viihtyisyyden, esteettisyyden ja toiminnallisuuden kehittyvän myönteisesti ja vähintään säilyvän. Sen voi todeta myös lisäävän alueen asukkaiden tyytyväisyyttä ja hyvinvointia sekä mahdollistaa osin tietyissä tapauksissa kiinteistöjen arvojen nousun ja jopa kokonaisten alueiden vetovoiman säilymisen.

Päätelmät. Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutoksen sisältöjen takia vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muiden menettelyjen tuottamat asiakirjat määritä. Toteutus muodostuu näyttävästi paljolti yksityiskohtiensa kautta. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan merkittävä, koska esimerkiksi asemakaavojen ohjausvaikutus ei yksityiskohtiin saakka ole kattava ja osin kaavojen voi todeta olevan niin vanhoja, että on todettavissa, että ne eivät kaikilta osin välttämättä ole enää ajankohtaisia ja olisi paine niiden resursseja paljon kuluttavaan päivittämiseen. Vantaalla on myös laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa yleiskaava jättää käytännön rakentamistoimen osalta määritelmiä avoimeksi.

Vaikutuksen kuvaus
Rakennusjärjestyksen muuttaminen

Vaikutuksen kohde
Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittyminen

Vaikutuksen arviointi

Kun muutettavassa rakennusjärjestyksessä esitetyllä tavalla uudisrakentamista sovitetaan vanhaan tai nykyiseen kaupunkirakenteeseen, mahdollistetaan edellytykset säilyttää paikalliseksi koettava rakennetun ympäristön kokonaisuuden ilme. Sen voi arvioida tukevan yhteisön identiteettiä, jonka puolestaan voi todeta lisäävän alueen vetovoimaa, mikä tukee paikallisten yritysten sijoittumista alueille ja vähintään ylläpitää nykyisiä yrittämisen ja kilpailun edellytyksiä.

Päätelmät. Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen osalta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan enintään kohtuullinen, koska elinkeinoelämän toiminnan edellytyksiä määrittävät laajasti muut seikat kuin lainsäädäntö tai säädökset, vaikka toimintaympäristö rakentamisen ja rakennetun osalta muodostuukin tietysti esimerkiksi tilojen uusimisen kannalta muun muassa rakentamisen luvittamiseen perustuen. Elinkeinoelämän kilpailukyky paranee panostamalla osaamiseen, innovaatioihin ja tutkimukseen ja se pysyy yllä muun muassa työvoiman saatavuudella, riskin otolla, kilpailun avoimuudella sekä toisinaan eri lähteistä saatavalla rahoituksella. Edelliset ovat enemmän laajalti vallitsevia olosuhteita tai suhteellisen riippumattomia toimenpiteitä, kuin ratkaistavia rakennuslupa-asioita tai jatkossa rakentamislupa-asioita.

3. VAPAUTUKSET LUVANVARAISUUDESTA

Teemassa käsitellään luvanvaraisuudesta vapauttamista koskevien pykälän 20 § *Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla*

.

20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla

Vapautukset luvanvaraisuudesta kaikilla tonteilla koskevaa määräystä 20 § on jäsennelty ja täydennetty merkittävästi uudelleen. Pykälään on yhdistetty pientalotontteja koskevat määräykset sekä lisätty rakentamislain mukaiset lupakynnyksen määritelmät. On myös lisätty tarkennus rakennusperintökohteista, pihapiireistä ja korttelikokonaisuuksista koskien luvanvaraisuutta. Luvanvaraisuutta koskevien vapautuksien asiakohtien määrä on lähes kaksinkertaistunut.

(Ent. 42 § Tapahtumien järjestäminen)

HUOM.: Tapahtumien järjestämistä koskeva pykälä (ent. 42 §) poistettiin muutetusta muutosehdotuksesta, koska asiasta säädettiin uudessa rakentamislaissa. On myös poistettu vaatimus rakennelmien turvallisuudesta sekä siitä, ettei niistä saa aiheutua haittaa ympäristölle tai paikan kasvillisuudelle. Näin on toimittu, koska rakentamislaki säätelee turvallisuutta ja rakennelmien luvanvaraisuutta.

Vaikutuksen kuvaus **Vapautukset luvanvaraisuudesta**
Vaikutuksen kohde **Ihmisten elinolot ja elinympäristö**
Vaikutuksen arviointi Muutettavan rakennusjärjestyksen rakennusluvanvaraisuudesta vapautukset voivat helpottaa ja nopeuttaa rakentamista sekä parantaa asukkaiden mahdollisuuksia kehittää omaa ympäristöään joustavasti aiempaa paremmin. Sen voi todeta lisäävän lupakäsittelyn sujuvuutta, vähentävän byrokratiaa ja kannustavan omatoimiseen rakentamiseen. Edelleen sen vuoksi on todettavissa, että asumismukavuuden parantumiselle, viihtyisyydelle ja joissain tapauksissa myös yhteisöllisyyden kasvulle muodostuu lisää edellytyksiä verraten nykytilanteeseen. Lisäksi vapautukset voivat tukea eräiden kestävien ja ympäristöystävällisten ratkaisujen toteuttamista, jotka puolestaan hyödyttävät sekä yksilöitä että yhteisöjä ja yrityksiä. (20 §, 42 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen vapautukset rakennusluvanvaraisuudesta koskevat laajuudeltaan pienempiä rakennusten muutostöitä julkisivujen, katon, aukotusten, ikkunoiden, markiisien, lasitettujen terassien, aitojen, tukimuurien rakentamista, osin tietyin ehdoin. Se merkitsee asukkaiden mahdollisuuksia muokata omaa elinympäristöään tarpeidensa mukaan ilman byrokraattisia esteitä. Kun tällaisiin hankkeisiin ei tarvita rakennuslupaa voi arvioida, että asukkaat voivat aiempaa nopeammin ja helpommin parantaa asumisensa käytännöllisyyttä ja viihtyvyyttä. On muistettava myös, että rakentamislain tullessa käyttöön, rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen voi todeta tukevan lakimuutosta ajatellen erityyppisten pienempien hankkeiden luvanvaraisuuksia. (20 §).

Eräiden hankkeiden rakennusluvanvaraisuudesta vapauttaminen voi kannustaa omatoimiseen rakentamiseen ja kodin parannuksiin. Sen voi arvioida olevan erityisen hyödyllistä pienituloisille perheille tai ihmisille, jotka haluavat tehdä pieniä muutoksia tai parannuksia esimerkiksi itse, ilman tarvetta palkata kalliita ammattilaisia, muun muassa teollisiin valmistuotteisiin tai esivalmisteisiin tukeutuen. On siten todettavissa, että asukkaat voivat kehittää asumisolosuhteitaan taloudellisemmin ja joustavammin, millä voi todeta olevan vaikutuksia yksityistalouksien varojen käyttöön. Muun muassa katettujen terassien hankkeiden vapautukset mahdollistavat asukkaille nopean ja joustavan tavan parantaa asumismukavuutta. Lisääntyneen joustavuuden asuintilojen ja -paikkojen kehittämisessä voi arvioida merkittävästi parantavan kyseisten perheiden elämänlaatua ja tuovan lisätilaa lasten leikeille tai yhteiselle oleskelulle. (20 §).

On todettavissa, että vapautukset rakennuslupien hakemisesta pienentävät byrokratiaa ja vähentävät lupaprosesseihin liittyvää ajankäyttöä, siten siltä osin kustannuksia sekä hallinnollista taakkaa. Asukkaiden voidessa aloittaa hankkeet nopeammin, viivästykset ja joissain tapauksissa eräät lisäkustannukset voivat vähentyä tai poistua kokonaan, joita voi aiheutua toisinaan pitkittyneistä lupaprosesseista. Siten voi todeta säästyvän paitsi asukkaiden myös viranomaisten resursseja. Kuitenkin on mahdollista, että ennen kuin kaikkien kiinteistöasioita koskevien viranomaisten menettelytavat vakiintuvat tietojen jakamisen osalta ja rakentajien tiedot lupia edellyttämättömien hankkeiden merkityksistä, voi esiintyä epätietoisuutta esimerkiksi käytettävästä sallitusta enimmäisrakennusoikeudesta tontilla, palomääräyksistä, naapurin edusta, verotus- tai myyntiarvoista. On mahdollista, että esiintyy tapauksia, jotka sitten voivat päätyä aikaa ja resursseja edellyttäviin selvittelyihin. Asia on silti ratkaistavissa tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan neuvonnalla, vuorovaikutuksella ja tiedottamisella, toimintaympäristön muuttuessa. (20 §).

Päätelmät. Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia vaikutuksia. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan merkittävä, koska muutettavassa rakennusjärjestyksessä on määrätty luvasta vapautettuja toimenpiteitä lähes kaksi kertaa enemmän edeltäjäänsä verraten.

Asemakaavojen ohjausvaikutuksen vuoksi rakennusjärjestyksen vaikutus suunnittelua ohjaavana välineenä on pienkiinteistöissä keskimäärin vähintään yhtä merkittävä, ellei merkittävämpi kuin suuremmissa kiinteistöissä. Lisäksi rakennusjärjestyksen vaikutus kohdistuu paljon asemakaavoittamattomille alueille, joissa on tyypillisesti enemmän pientaloja. Toisaalta Vantaalla asemakaavoittamattomat alueet ovat laajat ja siellä on tyypillisesti esimerkiksi pientaloja lukumääräisesti enemmän kuin kerrostaloja, joihin vaikutukset kohdistuvat.

Vaikutuksen kuvaus
Vapautukset luvanvaraisuudesta

Vaikutuksen kohde
Ilmasto, vedet, ilma, maa- ja kallioperä

Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutoksella voi vaikuttaa myönteisesti ympäristöön määräämällä vapautuksia rakennusluvanvaraisuudesta, vapautusten mahdollistaessa niitä ympäristöystävällisiä ja kestäviä ratkaisuja, jotka vähentävät haitallisia vaikutuksia ilmastoon, vesiin, ilmaan, maaperään ja kallioperään. Rakennusjärjestyksen voi todeta vaikuttavan myönteisesti ympäristöön määräämällä vapautuksia luvanvaraisuudesta tavalla, joka tukee kestävää kehitystä ja ympäristönsuojelua. Samalla joissain tapauksissa asukkaille ja yrityksille mahdollistuu joustavammat tavat toteuttaa ympäristöystävällisiä hankkeita. Vapauttamalla lupa energiatehokkaille ratkaisuille tai pienimuotoiselle keveälle rakentamisalle ja samalla ohjaamalla hulevesien ja vettä läpäisevän pinnan määrää, on arvioitavissa, että voidaan vähentää haitallisia vaikutuksia ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään. (16 §, 20 §).

Muutettava rakennusjärjestys vapauttaa luvanvaraisuudesta eräiden uusiutuvan energian järjestelmien, kuten aurinkopaneelien tai tietyin ehdoin myös ilma- ja ilma-vesi-lämpöpumppujen asentamista. Se kannustaa talouksia ja yrityksiä investoimaan energiatehokkaisiin teknologioihin. Siten on todettavissa, että on aiempaa helpompaa toteuttaa energiatehokkaita ja ekologisia parannuksia. On arvioitavissa, että muodostuu edellytyksiä ympäristöystävälliselle asumiselle ja muille tiloille, fossiilisten polttoaineiden käytön tarpeen vähentämiselle ja kasvihuonekaasupäästöjen alentamiselle. Energiatehokkaampien rakennusten ja kotitalouksien voi arvioida tukevan ilmastotavoitteiden saavuttamista sekä kaupungin kestävän kehityksen tavoitteita. (20 §).

Vapautukset koskevat myös energiatehokkuutta parantavia toimia, kuten tietyin edellytyksin ikkunoiden vaihto energiatehokkaampiin. Sen voi arvioida vähentävän energiankulutusta, mikä pienentää rakennusten lämmitys- ja jäähdytystarvetta ja näin ollen myös päästöjä. (20 §).

Päätelmät. Ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen osalta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan vähäinen tai satunnainen, koska ympäristöasioita koskevan lainsäädännön ja ympäristölupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava sekä tiedossa oleva.

Vaikutuksen kuvaus
Vapautukset luvanvaraisuudesta

Vaikutuksen kohde
Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Vaikutuksen arviointi

Tavoitteena tulisi aina lähtökohtaisesti olla tasapaino rakentamisen tarpeiden ja luonnon suojelun tai säästämisen välillä. Vapautusten määrääminen luvanvaraisuudesta voi johtaa myönteisiin ympäristövaikutuksiin, kun käytettävät raaka-aineet ja rakennusosien tuotanto, hankkeiden suunnittelu ja toteutus on huolellisesta ja asiantuntevaa, ammattilaisen toimesta tapahtuvaa. Siten muutettavan rakennusjärjestyksen voi todeta periaatteessa olevan mahdollinen väline, joka osin edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä vapauttamalla tietyt toimet luvanvaraisuudesta, mutta vain jos kokonaisuus toteutuu ympäristöystävällisesti. (20 §).

Päätelmät. Kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin kohdistuu vaikutuksia rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen voi todeta olevan vähäinen tai satunnainen, koska ympäristöasioita koskevan lainsäädännön ja lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta näissä asioissa olevan laaja ja kattava. Lisäksi yksittäisten toimenpiteiden määrä voi olla niin vähäinen, että laajoihin olosuhteisiin niillä ei juuri ole ilmeistä tai suoraa vaikutusta, ajatellen esimerkiksi luonnonvarojen tilannetta. Kuitenkin yksittäistapauksella myös voi kiistattomasti olla paikallista vaikutusta. Joka tapauksessa luvanvaraisten hankkeiden yhteydessä kasvi- ja eläinlajien sekä luonnon monimuotoisuuden edellytykset varmistetaan, luvanvaraisuudesta vapautettujen hankkeiden ollessa määrällisesti ja laadullisesti luvanvaraisia oleellisesti vähäisempiä.

Vaikutuksen kuvaus
Vapautukset luvanvaraisuudesta

Vaikutuksen kohde
Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Vaikutuksen arviointi

Luvanvaraisuudesta vapautuksilla on mahdollista edistää energiatehokkuutta ja vähäisesti tehokkaampaa maankäyttöä. Siten on todettavissa muutettavan rakennusjärjestyksen vaikuttavan alueelliseen kehitykseen ja kestäviin ratkaisuihin luvanvaraisuuden vapautuksilla. On todettavissa, että alue- ja yhdyskuntarakenteen tasapainoiselle kehittymiselle ja energiatehokkuudelle muodostuu aiempaa paremmat edellytykset. (20 §).

Muutettavan rakennusjärjestyksen vapauttaessa luvanvaraisuudesta pienimuotoisten korjaus- ja muutostöiden lisäksi lasitettujen terassien rakentamisen olemassa olevilla tonteilla, tyypillisimmin rakennetaan niiden käyttämättömillä osilla. Sen voi todeta osin tiivistävän kaupunkirakennetta. Kyseen ollessa pientalojen terassien lasittamisen hankkeista, vaikutuksen voi todeta vähäiseksi, vaikka niitä seuraavina kymmenenä vuotena toteutettaisiin esimerkiksi pientaloalueilla aiempaa innokkaammin. Kokonaislisäys jäisi kaupunkirakenteen kokonaisuudessa pieneksi, arvioitiin sitten hankkeiden kokonaismäärää tai yhteenlaskettua laajuutta. Koska asuntojen ja asukkaiden määrään ei edellä mainitulla ole juuri merkitystä, voi luvanvaraisuudesta vapautusten vaikutusten liikennejärjestelmiin ja liikenteeseen olevan lähinnä olemattomia. (20 §).

Energiatehokkaiden ratkaisujen, kuten aurinkopaneelien ja ilma- ja ilma-vesilämpöpumppujen asentaminen ei vaadi muutettavan rakennusjärjestyksen perusteella lupaa tietyin edellytyksin. Menettelyn sujuvoittamisen voi arvioida parantavan yhdyskuntien energiatehokkuutta ja tukevan uusiutuvan energian käyttöä. Vapauttamalla luvanvaraisuudesta energiatehokkaiden lämmitysjärjestelmien asentamista, voidaan parantaa yksittäisten rakennusten energiatehokkuutta aiempaa sujuvammin. Edellisistä seuraavien energiansäästötoimenpiteiden voi todeta vähentävän energiakustannuksia koko yhteisön kannalta. (20 §).

(Muutettava rakennusjärjestys vapauttaa ulkotarjoilualueen rakentamisen luvanvaraisuudesta, minkä voi arvioida tukevan kyseisen alan yritystoimintaa. Se edistää alueellista yrittäjyyttä ja yhdyskuntarakenteen monipuolistumista ja alueiden vetovoimaa. Siltä osin alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta alan yrityksen voi todeta voivan sijoittua helpommin keskeiselle paikalle lähemmäs asukkaita, mikä voi vähentää tarvetta matkustaa pitkälle palvelun perässä. Vaikutusten voi arvioida olevan vähäisiä, koska ulkotarjoilualueiden määrän ei voi olettaa kasvavan ainoastaan luvanvaraisuuden poistamisen perusteella. Muutetusta muutosehdotuksesta aiempi pykälä 42 poistettiin, koska asiasta säädetään rakentamislaissa.) **HUOM.: Edellinen kursivoitu ja suluissa oleva tapahtumien järjestämistä koskeva pykälä (ent. 42 §) poistettiin muutetusta muutosehdotuksesta, koska asiasta säädettiin uudessa rakentamislaissa.**

Päätelmät. Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen perusteella vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava, muu suunnittelu tai lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan kokonaisuutena vähäinen. Kokonaislisäys jäisi kaupunkirakenteen kokonaisuudessa pieneksi, arvioitiin sitten määrää tai laatua.

Vaikutuksen kuvaus
Vapautukset luvanvaraisuudesta

Vaikutuksen kohde
Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Vaikutuksen arviointi

Vapauttamalla tietyt muutokset luvanvaraisuudesta muutettavalla rakennusjärjestyksellä on vaikutus kaupunki- ja ympäristökuvaan, kulttuuriperintöön sekä rakennettuun ympäristöön. Se mahdollistaa helpommat ja joustavammat ratkaisut. Ne tukevat alueiden ja yksittäisten rakennusten esteettistä ja kulttuurihistoriallista arvoa sekä tasapainoista ja esteettisesti miellyttävää ympäristöä, jos muutos on suunniteltu ja toteutettu harkitusti, vaikka lupaa ei edellytettäisi. Toteutuksen kaikin puolisen onnistumisen lopputuloksena voi arvioida olevan aiempaa enemmän rakentamiseen ryhtyvällä ja on todettavissa, että jos vastuuta määritetään luvasta vapauttamisen kannalta, se on siirtymässä enemmän yksilölle, ryhmälle tai yritykselle, eikä yhteistä tai yleistä käsitystä aiemmissa määrin edellytetä viranomaisen toimesta. (20 §).

Rakennusjärjestyksen muutos sallii vähäisiä muutostöitä, kuten julkisivujen tai katon värin, ikkunoiden tai ovien vaihtamisen ilman lupaa edellytyksin, jotka liittyvät enimmin rakennuksen tyylin mukailemiseen. Sen voi todeta parhaassa tapauksessa auttavan säilyttämään kaupunkikuvan ja rakennusten yhtenäisen ilmeen ja silti asukkaat ja yritykset voivat helposti pitää rakennuksensa kunnossa ja viihtyisinä ilman aikaa vieviä lupamenettelyjä. (20 §).

Kaupunkikuvan ja maiseman kannalta voi todeta julkisivujen, kattojen ja ikkunoiden ylläpidon muutoksilla parantavan tietyin edellytyksin kaupunkikuvaa ja vähentävän ulkoasultaan ränsistyneen vaikutelman tuottavien rakennusten määrää. Rakennetun ympäristön kannalta yksinkertaiset rajatut korjaukset, muutokset tai päivitykset voivat edistää rakennusten pidempää käyttöikää ja ylläpitää niiden arkkitehtonista laatua. (20 §).

Muutettava rakennusjärjestys ohjaa suojeltujen, historiallisten, kulttuuriperintökohteiden ja eräissä tapauksissa iäkkäämpien rakennusten ylläpitoon muutos- ja korjaustöiden osalta, rajaamalla ne osin luvasta vapautusten ulkopuolelle.

Se johtaa korjaus- ja muutoshankkeiden suunnittelun ja toteutusten toimimaan linjassa suojelumääräysten tai tarvittavan yhteensopivuuden kanssa. Sen voi arvioida tukevan kulttuuriperinnön säilymistä ja vähentävän laiminlyöntien riskiä. On myös todettavissa, että rakennusjärjestys tukee siltä osin kestävää kehitystä ja paikallista identiteettiä. (20 §).

Maisemaan sopivien energiantuotantoratkaisujen vapauttaminen luvanvaraisuudesta: Rakennusjärjestys voi vapauttaa luvanvaraisuudesta ympäristöön ja maisemaan sopivien energiaratkaisujen, kuten aurinkopaneelien tai ilma- ja ilma-vesilämpöpumppujen asentamisen. Sen voi todeta paitsi parantavan rakennusten energiatehokkuutta, myös muodostavan samalla edellytyksiä maiseman ja kaupunkikuvan arvojen säilymiselle. Kaupunki- ja ympäristökuvassa huolellisesti sijoitetut ja suunnitellut energiaratkaisut eivät ole näkymissä häiritseviä, ja ne voivat integroitua sopusuhteisesti ympäristöön ja rakennuksiin. Silloin voi todeta maiseman visuaalisen yhtenäisyyden säilyvän, sovitettaessa tekniset ratkaisut ympäristöön esteettisesti. (20 §).

(Rakennusjärjestyksen muutos mahdollistaa ulkotarjoilualueen toteuttamisen tilapäisenä rakenteena ilman erillistä lupaa enintään tietyn laajuisena. Sen voi parhaassa tapauksessa todeta elävöittävän kaupunkikuvaa ja tuoda paikallisen kulttuurin ilmiöitä ja jopa kulttuuriperintöön liittyviä tapahtumia näkyväksi. On todettavissa, että kaupunkikuvan kannalta edellä mainitut tilapäiset tapahtuma-alueet voivat lisätä kaupunkikuvaan dynaamisuutta ja tukea paikallista kulttuurielämää. Ne voivat tuoda esiin alueen kulttuurihistoriaa ja vahvistaa sen roolia osana nykypäivän elämää. Toteutuksen laadun voi silti todeta jäävän enimmin yksityisen toimijan vastuulle, eikä yleistä etua siltä osin aiemmassa laajuudessa huomioida, minkä voi arvioida paitsi mahdollisuudeksi, myös riskiksi. Sijoittuessaan näyttäville kaupunginosakeskusten ytimiin mahdolliset vaikutukset ovat kaupunkikuvaan merkittäviä, oli kyse myönteiseksi tai kielteiseksi arvioitavista vaikutuksista.). **HUOM.: Edellinen kursivoitu ja suluissa oleva tapahtumien järjestämistä koskeva pykälä (ent. 42 §) poistettiin muutetusta muutosehdotuksesta, koska asiasta säädetään uudessa rakentamislaissa.**

Päätelmät. Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen perusteella vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muiden menettelyjen tuottamat asiakirjat määritä. Rakennettu ympäristö muodostuukin paljolti yksityiskohtiensa kautta. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan siinä mielessä merkittävä, koska esimerkiksi asemakaavojen ohjausvaikutus ei yksityiskohtiin saakka ole kattavaa tai periaatteessa mahdollista, järkevää tai edes tarpeenkaan. Vantaalla on myös laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa yleiskaava jättää käytännön rakentamistoimen osalta määritelmiä avoimeksi.

Vaikutuksen kuvaus **Vapautukset luvanvaraisuudesta**
Vaikutuksen kohde **Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittyminen**
Vaikutuksen arviointi Rakennusjärjestys vaikuttaa elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen määräämällä vapautuksia korjaus- ja muutostöiden sekä lasiterassien hankkeiden luvanvaraisuudesta. Muutettavan rakennusjärjestyksen antamat vapautukset voivat vähentää liiketoiminnan aloittamiseen ja laajentamiseen liittyviä esteitä, mikä parantaa yritysten kykyä kilpailla tehokkaasti, rohkaisee joissain tapauksissa teknisiä ja tuotannollisia innovaatioita ja lisää taloudellista dynaamisuutta. Edellisten voi arvioida puolestaan edistävän elinkeinoelämän kehittymistä ja kilpailun toimivuutta. (20§). Vapautukset luvanvaraisuudesta pienten korjaus- ja muutostöiden sekä lisäysten tai tilapäisten ulkotarjoilualueiden rakenteiden osalta voi todeta vähentävän yksityisten kansalaisten ja yritysten hallinnollista taakkaa ja byrokratiaa. (20 §). *(Rakennusjärjestyksen muutoksen vapauttaessa ulkotarjoilualueen rakentamisen luvanvaraisuudesta, voi sen todeta tukevan alan yritystoimintaa. Sillä voi joissain tapauksissa olevan laajemmin alueellista yrittäjyyttä ja yhdyskuntarakenteen monipuolistumista ja alueiden vetovoimaa. Siltä osin alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta alan yrityksen voi todeta voivan sijoittua helpommin keskeiselle paikalle lähemmäs asukkaita, mikä voi vähentää tarvetta matkustaa pitkälle palvelun perässä. Toisaalta yhden yrityksen menestyminen alueella voi tietyillä ehdoin arvioida helpottavan, siten edistävän jatkossa muiden yritysten sijoittumista kilpailemaan asiakkaista.).* **HUOM.: Edellinen kursivoitu ja suluissa oleva tapahtumien järjestämistä koskeva pykälä (ent. 42 §) poistettiin muutetusta muutosehdotuksesta, koska asiasta säädettiin uudessa rakentamislaissa.** On arvioitavissa, että hankkeiden edistäminen nopeutuu ja kustannukset vähenevät hieman. Sen voi arvioida nopeuttavan hankkeiden aloittamista ja toteuttamista, minkä voi todeta parantavan yritysten kilpailukykyä, kun ne voivat reagoida markkinoiden muutoksiin ripeämmin ja vähemmillä kustannuksilla. (20 §). Toisaalta vapautukset voivat helpottaa myös pienten yritysten ja paikallisten urakoitsijoiden toimintaa erityisesti silloin, kun kyseessä ovat pienet rakennushankkeet tai tapahtumiin liittyvät lyhytaikaiset rakennelmat. Sen voi arvioida tukevan paikallista elinkeinoelämää, kun rakennusprojektit voidaan aloittaa ja toteuttaa ilman lupaprosessia, mikä tekee palveluiden tarjoamisesta sujuvampaa ja houkuttelevampaa, joissain tapauksissa mahdollisesti edullisempaa kaikille osapuolille. Etenkin pienyritysten toimintamahdollisuuksien voi ennakoida

parantuvan, koska edellä mainitut vapautukset voivat erityisesti hyödyttää pieniä ja keskisuuria yrityksiä, joilla ei ole samanlaisia resursseja kuin suurilla yrityksillä käsitellä monimutkaisia prosesseja esimerkiksi lupahakemuksia ja niihin liittyviä menettelyjä. Sen voi todeta myös helpottavan uusien yritysten markkinoille tuloa ja rohkaista yrittäjyyttä, mikä lisää kilpailua ja luo parhaissa tapauksissa uusia innovaatioita. Niitä voivat olla uudet liiketoimintamallit tai tekniset ja rakenteelliset valmistus-, logistiikka- tai asennusratkaisut. Merkittävimmillään voi todeta mahdollistuvan jopa uudet yritysmaailman kokeilukulttuurit. (20 §, **ehdotusvaiheen 42 § poistettu**).

Päätelmät. Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan enintään kohtuullinen, koska elinkeinoelämän toiminnan edellytyksiä määrittävät laajasti muut seikat kuin lainsäädäntö tai säädökset, vaikka toimintaympäristö rakentamisen ja rakennetun osalta muodostuukin tietysti tilojen uusimisen kannalta muun muassa luvittamiseen perustuen. Vaikutusten voi todeta yritysmaailman kokonaisuudessa vähäisiksi, joiltain osin jopa epätodennäköisiksi, koska kyse on kaupunki- ja kaupunginosakokonaisuuksien suhteen pienimuotoisista toteutuksista ja rajallisista tuoteosista, niiden valmistuksista, hankinnoista ja asennuksista. Kuitenkin samassa pienemmän mittakaavan liiketoiminnan kannalta esimerkiksi luvasta vapauttaminen voi edistää hankkeiden käynnistymisiä ja niiden prosesseja, joten muodostuu edellytyksiä rajatusti aiempaa parempaan liiketoimintaan ja siltä osin kilpailun kehittymiseen. Toiminnan edellyttämät muut luvat on tietysti hankittava.

4. RAKENTAMISEN SIJAINTI JA MÄÄRÄ TONTILLA, RAKENNUSTEN KÄYTTÖTARKOITUKSET SEKÄ TONTIN LIIKENNE- JA JÄTEHUOLTOJÄRJESTELYT

Teemassa käsitellään rakentamisen sijaintia (7 §, 25 §, 26 §, 29 §, 31 §, 32 §, 33 §, 54 §) ja määrää tontilla (24 §), rakennusten käyttötarkoituksen (24 §, 29 §) sekä tontin liikenne- (17 §) ja jätehuoltojärjestelyjä (43 §, 50 §, 51 §) koskevien pykälien muutoksia ja niiden vaikutuksia.

7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen

Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyyttä rakennuspaikan rajasta ja rakennusalan rajan ylittämistä koskevan määräyksen 7 §:ään on lisätty palovaarallisia rakennuksia ja katoksia koskevat minimietäisyydet sekä rakennusvalvonnan viranomaisen

mahdollisuus myöntää lupa myös ilman naapuritontin tai haltijan suostumusta eräin ehdoin.

16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen

Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen 16 § määräyksestä on poistettu viittaus vesihuoltolakiin, täsmennetty ilmaisua hulevesien viivästyttämisen velvoitteesta poistettu maininta kuntatekniikan keskuksesta ja vesihuoltolaitoksesta ja korvattu maininnalla järjestelmän omistajasta ja omistajan suostumuksesta. Pykälään on lisätty maininta viivästysratkaisujen ensisijaisuusjärjestyksestä sekä vesistöön ohjattavista hulevesistä ja perustuksen kuivatusvesistä. Lisätty velvoite naapurinsuostutuksesta. On myös lisätty vaatimus läpäisevien pintamateriaalien käytöstä. Lisätty maininta lumien sulamisvedestä.

17 § Tontin liikennejärjestelyt

Tonttien liikennejärjestelyitä koskeviin määräyksiin 17 § on lisätty maininta enintään yhdestä tonttiliittymästä sekä liittymän enimmäisleveydestä. On myös lisätty maininta kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen hallinnoimille alueille sijoittuvien nostopaikkojen tarvitsemasta sopimuksesta. Pysäköintien osalta on lisätty vieraspysäköinnin sekä lyhytaikaisen huoltopysäköinnin ja kotipalvelujen pysäköintiä koskevat pysäköintipaikkavelvoitteet asuinkerrostalotonttien osalta sekä liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen määristä. Samoin on lisätty vaatimus polkupyöräpaikkojen runkolukittavuuden mahdollistamisesta ulkotiloissa.

25 § Rakennusten koko ja käyttötarkoitus

Määräyksiä rakennusten koosta ja käyttötarkoituksesta asemakaava-alueen ulkopuolella 25 § on täsmennetty ilmaisua johtuen nykyisistä tarpeista ja toimintatavoista suhteessa menneisiin vuosikymmeniin. Lisätty asuin- ja talousrakennuksia koskeva rakennusoikeuden maksimimäärä.

26 § Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella

Määräykseen rakennuksen korkeusasemasta asemakaavoittamattomilla ranta-alueilla 26 § on lisätty maininta vedenpinnan korkeusvaihteluiden huomioon ottamisesta.

29 § Rakennuksen käyttöikä

Pykälään on lisätty maininta muunneltavuudesta ja kadun tai muun yleisen alueen suuntaan avautuvien maantasokerrosten kivijalkatiloista.

31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla

32 § Vihertehokkuus

Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla 31 § sekä 32 § Vihertehokkuus ovat myös uusia määräyksiä, joiden tavoitteet liittyvät moniin laajempiin merkityksiin, muun muassa hulevesien hallinnan kehittämiseen, luonnon monimuotoisuuden sekä

kaupunki- ja ympäristökuvan laadun varmistamiseen. Ne ovat keskeisiä ajatellen yli 10 vuotta vanhan rakennusjärjestyksen uusimisen tarvetta.

33 § Materiaalivalinnat

Materiaalivalintoja koskevasta määräyksestä 33 § on poistettu maininta vaurioituneiden tai kunnostamattomien materiaalien tai rakennusosien käyttämisen kieltämisestä. On myös lisätty maininta käytettyjen rakennusosien käyttömahdollisuudesta eräin ehdoin. Olennaisin merkitys pykälän muutosten kannalta on mahdollistaa kiertotalouden toteuttamista rakentamisen suunnittelussa ja rakennustöissä.

43 § Työmaan perustaminen ja hoitaminen

Työmaan perustaminen ja hoitaminen 43 § on muutettu lisäten maininta toimista työmaan keskeytyessä, työmaavesien ehkäisystä sekä työmaavesien johtamisesta vesistöön sekä puhdistamisesta.

50 § Tonttien jätehuolto

Tonttien jätehuolto 50 §:ssä on muutettu käsitteistö vastaamaan uutta rakentamislakia. Rakennusjärjestyksestä on poistettu mainita jätesuojan sijoittamisesta jalankululle varattujen kulkureittien yhteyteen.

51 § Alueelliset jätteiden keräilypisteet

Alueelliset jätteiden keräilypisteet 51 § määräykseen on lisätty vaatimus jätteiden keräilypisteiden soveltumisesta kaupunki- ja maisemakuvaan sekä jätesäiliöiden rajaamisesta aitauksin tai istutuksin sekä alueen pinnoittamisesta.

54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla

Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla 54 § määräyksestä on poistettu maininta toimenpideluvasta, koska uudesta rakentamislaista toimenpidelupa kyseinen lupatyyppi poistuu. Lisätty mainita pohjavesialueiden luokista sekä vaatimus pohjavesialueille öljy- ja polttonestesäiliöiden sijoittamisesta maan päälle ja vaatimus rakennettava kaksivaippaisuudesta tai suoja-altaalla varustamisesta.

Vaikutuksen kuvaus **Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyt**
Vaikutuksen kohde **Ihmisten elinolot ja elinympäristö**
Vaikutuksen arviointi Rakennusjärjestyksen muutos vaikuttaa ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön määräämällä rakentamisen sijainnista, asemakaavoitetun alueen ulkopuolella

määrästä tontilla sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyistä monin tavoin. Siten sen voi todeta parhaassa tapauksessa edistävän ihmisten elinoloja ja elinympäristöä, jos rakentaminen on suunnitelmallista, ammattimaista ja tulos on kestävä, käyttökelpoinen, turvallinen ja viihtyisä, ja siten myös ihmisten elämänlaatua. (7 §, 24 §, 26 §, 31 §, 50 §, 51 §)

Rakentamisen määrästä ja sijainnista määräämällä voidaan säästää tonteilla vehreitä alueita. Asukkaille voi todeta olevaksi mahdollisuus nauttia luonnosta, viihtymisestä ja virkistäytymisestä. Toisaalta muutettavan rakennusjärjestyksessä määrätyn rakentamisen määrän ja sijoittelun kannalta määrittyvien rakennusten välisten ulkotilojen, kuten pihojen, viheralueiden ja ulko-oleskelupaikkojen voi arvioida edistävän paikoin myös sosiaalista vuorovaikutusta asukkaiden kesken naapurustossa. Sen voi todeta parantavan alueen turvallisuutta ja asukkaiden henkistä hyvinvointia, sillä ihmiset tuntevat olonsa mukavaksi ja osaksi yhteisöä. (7 §, 31 §, 32 §).

Määräykset rakentamisen sijainnista ja määrästä tontilla auttavat säilyttämään tai luomaan rakentamisen kannalta yhtenäisen ja visuaalisesti miellyttävän ja tasapainoisen kaupunki-, ympäristö- tai maaseutumaiseman. Kun rakennukset sijoitetaan oikein ja sopivalla tiheydellä, estetään liian tiivistä rakentamista, joka voisi heikentää alueen viihtyisyyttä laajemmista näkökulmista. Sen voi todeta auttavan luomaan tasapainoisen rakentamisen kokonaisuutta ympäristöön, jossa asuinalueet ja luonto toimivat kokoisuutena yhdessä, parantaen ihmisten viihtyisyyttä, siten elämänlaatua. (7 §).

Kun muutettavassa rakennusjärjestyksessä annetaan rakentamisen enimmäismääriä asemakaavoittamattomilla alueilla, voi todeta varmistuvan, että jokaisella rakennuksella on riittävästi tilaa paloturvallisuuden, luonnonvalon ja yksityisyyden kannalta. Sen voi todeta vähentävän melua, ilmanlaadun heikkenemistä, mikä parantaa asumisviihtyisyyttä, terveyttä ja turvallisuutta. Hyvin suunnitellut tontit voi todeta myös vähentävän asukkaiden ympäristönsä suhteen kokemia huolia ja ristiriitoja, koska mahdollistetaan miellyttävämpää rakennettua ympäristöä pihoineen ja istutusalueineen. (24 §, 31 §, 32 §).

Määräykset tontin liikennejärjestelyistä ajoneuvoliittymien ja pysäköintipaikkojen osalta tavoittelevat liikenneverkon ja pysäköinnin parempaa hallintaa. Edellisten voi arvioida sujuvoittavan liikennettä, vähentävän ruuhkia, parantavan liikenneturvallisuutta ja liikkumisen mukavuutta sekä selkiyttävän tontin käyttöä. (17 §).

Jätehuoltojärjestelyiden ohjeistamisella rakennusjärjestyksen muutosehdotuksessa tavoitellaan alueen hygienian ja ympäristön puhtauden sekä kaupunkikuvallisten ominaisuuksien hallintaa ja parantamista. Kun jätehuolto on oikein mitoitettu, jätteiden keräys ja käsittely toimivat sujuvasti, mikä vähentää hajuhaittoja,

roskaantumista ja ympäristön saastumista. Sen voi todeta edistävän terveyttä ja viihtyisyyttä sekä luovan kestävää ja siistiä elinympäristöä. (50 §, 51 §)

Maankäyttö- ja rakennuslain 13 a -luvussa säädetään kiinteistön ja kunnan hulevesijärjestelmistä ja niiden yhteensovittamisesta. Edelleen ympäristöministeriön asetuksessa (2016/2015) säädetään rakennuslupahakemukseen liitettävien pääpiirustusten ja tarkemmin asemapiirustuksen (YM 216/2015 3–6 §) sisällöstä. Asetuksen mukaan asemapiirustuksessa tulee esittää tiedot paitsi tontin eri osien käytöstä myös pintojen käsittelystä, säilytettävistä ja uusista istutuksista mutta myös muun muassa rakennuspaikan hulevesien käsittelyyn liittyvät maanpinnan olevat ja suunnitellut korkeusasemat, viemäröinnit padotuskorkeuksineen, rakennukset virallisine ja mitattuine korkeusasemineen, sadevesi- ja perusvesikaivot sekä hulevesien ja perustusten kuivatusvesien käsittely. Käytännössä asemapiirustuksen sisällöt voidaan jakaa useaan eri piirustukseen ja esittää vaadittavat tiedot lupahakemuksen pääpiirustuksina liitettävinä erillisinä asemapiirustus-, piha- ja istutussuunnitelma- ja hulevesisuunnitelma-asiakirjoina. Piha- ja istutussuunnitelma on tarvittava asiakirja vihertehokkuuden laskelman kannalta. Vaikka rakennushankkeen lähtökohdat eroavat aina toisistaan, johtuen muun muassa rakennustyypistä ja rakennuspaikan olosuhteista, vihertehokkuuslaskelman kustannuksen vaihteluväliksi on saaduissa arvioissa todettu noin 500–1000 euroa. Siten sen osuuden voi esimerkiksi todeta olevan tyypillisessä uudispientalokohteessa noin 0,1–0,2 % hankkeen kokonaiskustannuksista (keskim. 0,5 milj. euroa). Yhdessä pihasuunnitelman kanssa vihertehokkuuslaskelman arvioitu keskimääräinen kustannusosuus hankkeen kokonaishinnasta on noin 0,6 %. On myös huomattava, että kansalaiset arvostavat nykyään vehreitä ympäristöjä, mikä on paitsi kuluneina viime vuosikymmeninä ilmennyt usein esimerkiksi asemakaavoituksen saamassa palautteessa, myös nyt käsillä olevan Vantaan rakennusjärjestyksen muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman vuorovaikutuksessa saaduissa mielipiteissä. Siten on todettavissa, että viherkertoimen soveltaminen hankkeiden toteutuksissa on tuottamassa myös lisäarvoa kiinteistönomistajille. Käytössä pitkään olleet käyttökelpoiset vihertehokkuuden määrittelyn välineet helpottavat menettelytavan käyttöönottoa, koska kaikkea ei tarvitse kehittää alusta alkaen. Silti on arvioitavissa, että vihertehokkuutta sovellettaessa lupamenettelyssä uutuutena laajemmin, alkuvaiheessa haasteeksi saattaa muodostua toteutuksen työmaavalvonnan riittävyys. Tilanne on kuitenkin hallittavissa kehittämällä henkilöstön toimintatapoja esimerkiksi lisäohjeistuksella ja -koulutuksella sekä varsinkin kehittämällä työmaatarkastusten menettelytapoja niin, että pihaa koskevia katselmuksia toteuttaisi alan asiantuntija, esimerkiksi maisema-arkkitehti tai pienemmissä hankkeissa suunnitteluhortonomi. (16 §, 31 §, 32 §)

Päätelmät. Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutoksen sisältöjen osalta kokonaisuutena vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava määritä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan merkittävä tai osin huomattava, koska esimerkiksi asemakaavojen ohjausvaikutus ei yksityiskohtiin saakka ole kattava ja Vantaalla on laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa myös yleiskaava jättää määritelmiä avoimeksi.

Vaikutuksen kuvaus
Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyt

Vaikutuksen kohde
Ilmasto, vedet, ilma, maa- ja kallioperä

Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutos vaikuttaa ympäristöön ja luonnonoloihin, kuten ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään, määräämällä rakentamisen sijainnista ja määrästä tontilla sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyistä. Se edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja ympäristönsuojelua sekä varmistaa, että rakentaminen tapahtuu tasapainossa ympäristön kanssa. (7 §, 17 §, 50 §)

Määräykset, jotka mahdollistavat tiiviimpää rakentamista ja yhdyskuntarakenteen eheyttämisen mahdollisuuksia, vähentävät liikenteen tarvetta ja edistävät julkisen liikenteen käyttöä. Sen voi arvioida vähentävän kasvihuonekaasupäästöjä, minkä voi todeta auttavan ilmastonmuutoksen hillinnässä. (7 §, 24 §).

Muutettavassa rakennusjärjestyksessä määrätään hulevesien hallinnasta ja vettä läpäisevän pinnan määrästä tonteilla, millä on merkitystä rakentamisen sijoittamiseen niin, että luonnollinen veden kierto säilyy. Esimerkiksi sadevesien imeytysmahdollisuuksien varmistaminen säätelemällä läpäisemättömän pinnan määrää tontilla vähentää tulvariskejä ja ehkäisee hulevesien hallitsemattoman valumisen kiinteistöjen rajojen yli tai haitallisesti aiheuttaen tulvimista. Rakennusjärjestys kannustaa siten paitsi istutettujen alueiden, myös kasvillisuuskattojen toteuttamiseen. Sen voi todeta parantavan veden imeytymistä maaperään, mikä estää hulevesien kertymistä ja vähentää vesistöjen saastumisriskiä. Laajemmin sen voi todeta auttavan suojelemaan vesistöjen ekosysteemejä ja ylläpitämään vesien laatua. (16 §, 31 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksessa määrätään puiden säästämisestä ja lisäämisestä tontilla. Niiden voi arvioida auttavan sitomaan hiilidioksidia ja osin myös parantamaan ilmanlaatua. Puusto myös vähentää jossain määrin melua ja toimii rajoitetusti paikoin ilmansuodattimena, minkä voi todeta myös samalla parantavan asuinympäristön laatua. (31 §).

Muutettavassa rakennusjärjestyksessä mahdollistetaan kestävien ja huollettavien sekä kierrätettävien rakennusmateriaalien käyttöä, joiden voi todeta ympäristöystävällisinä rasittavan mahdollisimman vähäisesti maa- ja kallioperää. Samalla edistetään kiertotalouden periaatteita ja rajataan luonnonvarojen liiallista käyttöä. (33 §).

Päätelmät. Ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen puolesta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan kohtuullinen, koska ympäristöasioita koskevan lainsäädännön ja lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava. Suhteellinen vaikutus on suurimmillaan asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolella.

Vaikutuksen kuvaus
Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyt

Vaikutuksen kohde
Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Vaikutuksen arviointi

Kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin rakennusjärjestyksen muutosehdotus vaikuttaa merkittävästi määräämällä rakentamisen sijainnista ja määrästä tontilla sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyistä. Edellisten järjestelyjen toteutuessa on todettavissa, että on edellytykset sille, että ihmisen toiminta ei häiritse liikaa luonnollisia ekosysteemejä ja että elinympäristöt säilyvät tasapainossa ihmisen ja luonnon välillä. (7 §, 17 §).

Rakentamisen laajuudesta ja sijainnista määräämällä on mahdollista säästää tonteilla vehreitä alueita. Siltä osin kuin kyse on ekosysteemeistä, on todettavissa, että alueen luonnon monimuotoisuudelle on säilymisen edellytyksiä, paikoin jopa alueellisesti, yhtä tonttia laajemmin. Esimerkiksi kaupunkialueilla osista koostuvat laajemmat viheralueet ovat tärkeitä kaupungin biodiversiteetin ylläpitämiseksi. Tontin viherrakenteet ja puusto voivat toimia myös ekologisina käytävinä, jotka auttavat ylläpitämään luonnon monimuotoisuutta. Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen edistäessä ekologisten käytävien luomista eli yhteyksiä luonnollisten elinympäristöjen välillä voi todeta mahdollistavan eläinten liikkumisen alueiden välillä, mikä on tärkeää populaatioiden säilymisessä, geneettisen monimuotoisuuden edistämiseksi ja lajien selviytymisen turvaamiseksi rakentamisen vehreät alueet osiin jakaneilla alueilla. Säästettyjen vehreiden alueiden voi arvioida myös ehkäisevän laajemmassa merkityksessä tulvariskejä ja ylläpitävän luonnollista veden kiertoa. (31 §)

Rakennusjärjestyksen muutoksessa määrätään rakentamisesta pohjavesialueilla, minkä voi arvioida vähentävän riskiä veden saastumisesta. Se suojelee paitsi vesistöjen ekosysteemejä ja mahdollistaa, että kasvit ja eläimet, jotka ovat riippuvaisia puhtaasta vedestä, voivat elää ja lisääntyä, myös ihmisiä, jos kyse on vedenoton kannalta kriittisestä pohjavesialueesta. (54 §).

Muutettavassa rakennusjärjestyksessä suositaan kasvillisuuskattoja ja muita kestävän kehityksen mukaisia ratkaisuja, jotka parantavat biodiversiteettiä kaupunkialueilla. Kasvillisuuskatot tarjoavat elinympäristöjä kasveille, hyönteisille ja pieneläimille ja auttavat osaltaan hillitsemään biodiversiteetin vähenemistä. (20 §).

Päätelmät. Kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin kohdistuu vaikutuksia rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen johdosta, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan kaupungin kokonaisuuden laajuudessa enintään kohtuullinen, koska uudempien asemakaavojen, ympäristöasioita koskevan lainsäädännön ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava. Silti esimerkiksi pienkiinteistöjen osalta neuvonnan saamisen tarve on merkittävää näissä asioissa.

Vaikutuksen kuvaus
Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyt

Vaikutuksen kohde
Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutos vaikuttaa alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen, sen määrätessä rakentamisen sijainnista, määrästä tontilla sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyistä. Ohjausvaikutuksen voi todeta olevan oleellinen ja suhteellisesti merkittävämpi asemakaava-alueen ulkopuolella. Rakennusjärjestyksen muutosehdotus ei estä kustannustehokasta, kestävää ja ympäristöystävällistä yhdyskuntarakennetta, jossa liikenne on sujuvaa ja energiankulutus aiempaan verraten suhteellisesti vähäisempää. Tämä johtaa taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävämpään yhteiskuntaan, joka tukee sekä asukkaiden hyvinvointia että luonnonvarojen kestävää käyttöä. Kuitenkin koska rakennusjärjestys ohjaa rakentamista asemakaavojen ohjausvaikutusten ollessa vähäisempiä tai kokonaan puuttuvia, on todettavissa, että tyypillisimmin kyse on pientalorakentamisesta, pientaloalueista tai haja-asutusalueista, sekä esimerkiksi korjaus- ja muutostöistä tai vähäisestä terassilasitus- tai aitarakentamisesta. Suuremmat rakentamisen kokonaisuudet ja alueet edellyttävät asemakaavaa. Siten

yhdyskunnan laajemman kokonaisuuden kannalta nämä vaikutukset jäävät osin satunnaisiksi ja hajautuviksi, siten vähäisemmiksi vaikutuksiltaan. (7 §, 17 §, 24 §).

Siltä osin kuin ohjataan kaava-alueiden ulkopuolella rakentamista enemmän olemassa olevien palveluiden ja infrastruktuurin tuntumaan, estetään hajanaista ja pirstoutuvaa yhdyskuntarakennetta, minkä voi todeta osaltaan tukevan kestävää maankäyttöä. Kun rakennukset sijoitetaan lähelle toisiaan alueiden tiivistyessä ja tehostuessa lähellä olemassa olevia keskuksia, julkisia palveluita ja infrastruktuuria voidaan tarjota, ylläpitää ja kehittää tehokkaammin ja vähemmillä kustannuksilla. (24 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen voi todeta osin varmistavan tasapainoisen ja monipuolisen rakentamisen edellytyksiä kaavan tukena tai laajemmassa merkityksessä kaavoittamattomilla alueilla eri kaupunginosissa, jonka voi todeta mahdollistavan toisaalta myös erilaisten asuinalueiden kehittämisen eri väestöryhmille. Siten on todettavissa, että muodostuu edellytyksiä alueellisen eriarvoisuuden vähentämiselle ja sosiaalisen ja taloudellisen tasapainon edistämiselle. Määräämällä kaava-alueen ulkopuolella tontin rakentamisen laajuudesta, rakennusjärjestyksen muutosehdotus voi edistää tehokasta maankäyttöä. Sen voi todeta auttavan sekä kunnallisia että yksityisiä toimijoita hallinnoimaan maankäyttöä tehokkaasti ja minimoimaan ylimääräisiä kustannuksia. (7 §, 24 §).

Kun kaavoitetun alueen ulkopuolella ohjataan rakentamista jo olemassa oleville tai helposti yhdistettävissä oleville infrastruktuurialueille, rakennusjärjestyksen muutosehdotus voi osaltaan vähentää kalliin uuden infrastruktuurin rakentamisen tarvetta. Se säästää yhdyskuntatalouden kannalta kaupungin niukentuvia varoja sekä parantaa palvelujen saavutettavuutta. Esimerkiksi vesihuolto-, sähkö- ja viemäriverkostot voivat olla jo valmiiksi olemassa, mikä pienentää kustannuksia ja helpottaa huoltoa. Tiiviimpi ja keskittyvä maankäyttö myös vähentää liikenteen tarvetta ja mahdollistaa julkisen liikenteen ja joissain tapauksissa myös pyöräilyn ja kävelyn. Sen voi todeta vähentävän fossiilisten polttoaineiden käyttöä, siten kasvihuonekaasupäästöjä, mikä parantaa koko yhdyskunnan energiatehokkuutta. Vaikutus jää haja-asutuksen alueeseen kohdistuvana kuitenkin kaupunkikokonaisuuden kannalta vähäiseksi. Kaava-alueen ulkopuolella rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisällöt voivat edistää energiainfrastruktuurin tehostumista, kuten lämpöverkostojen ja uusiutuvan energian verkkojen hyödyntämistä. Sen voi todeta mahdollistavan energian tuottamisen ja jakamisen tehokkaammin, mikä parantaa alueellista energiataloutta. (24 §).

Muutettavassa rakennusjärjestyksessä edellytetään jätehuollon oikeasta mitoittamisesta niin, että jätteiden keräys ja kierrätys toimivat tehokkaasti ja esteettömästi. Hyvin suunnitellut jätehuoltopisteet helpottavat jätteen lajittelua ja kierrätystä, minkä voi arvioida parantavan yhdyskunnan jätehuollon toimivuutta ja vähentää kaatopaikalle päätyvän jätteen määrää. Lisäksi kun jätehuolto on

suunniteltu riittäväksi ja toimimaan tehokkaasti, voidaan vähentää jäteautojen liikkumista asuinalueilla, minkä voi todeta vähentävän liikennemelua ja -päästöjä. (50 §, 51 §).

Rakennusjärjestyksen muutos edellyttää vettä läpäisevien pintojen ja hulevesien hallintajärjestelmien sisällyttämistä tontille. Vehreät alueet toimivat paitsi viihtyisyyden lisääjinä myös ekologisten vaikutusten edistäjinä, sitoen hiilidioksidia ja parantaen ilmanlaatua. Hulevesien hallinnan järjestelyt puolestaan estävät tulvia ja vesistöjen saastumista, mikä vähentää yhdyskuntarakenteen ympäristövaikutuksia. (16 §, 31 §, 32 §)

Päätelmät. Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen osalta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava, muu suunnittelu tai lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta kokonaisuutena olevan enimmäkseen vähäinen, koska yhdyskuntarakennetta, energiataloutta ja liikennettä koskevan suunnittelun, lainsäädännön, vaikutustenarvioinnin ja lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava. Periaatteelliset asiat ratkaistaan muualla kuin yksittäisissä rakennusluvissa. Kyseessä olevat vaikutuksen kohteet tyypillisimmin ratkaistaan siis muussa suunnittelussa kuin luvituksen yhteydessä ja ovat merkittävästi laajemman mittakaavan asioita. Silti esimerkiksi pienkiinteistöjen osalta on tarve ohjattaville yksityiskohdille, joilla sinänsä voi olla kokonaisuudesta irrotettuna paljonkin merkitystä. Lisäksi neuvonnan saamisen tarve on merkittävää myös näissä asioissa.

Vaikutuksen kuvaus
Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyt

Vaikutuksen kohde
Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Vaikutuksen arviointi

Muutettava rakennusjärjestys vaikuttaa kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön määräämällä rakentamisen sijainnista ja määrästä tontilla sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyistä. Näillä tekijöillä on keskeinen rooli kaupunkien ja alueiden visuaalisessa ja kulttuurisessa kehityksessä, vaikuttaen kaupunki- ja ympäristökuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön edistämällä ympäristön kehittymistä esteettisesti, kulttuurisesti ja toiminnallisesti korkealaatuiseksi tai säilymistä sellaisena. Ohjausvaikutus kohdistuu asemakaavoittamattoman alueen ulkopuolelle

enemmän, koska määrittelemättömiä asioita on suhteellisesti arvioituna enemmän. (7 §, 24 §, 50 §).

Rakennusjärjestyksen muutos ohjaa tietyiltä osin eräissä yhteyksissä rakennusten sijoittumista tontilla niin, että niiden sopiminen ympäröivään kaupunkikuvaan mahdollistuu. Se auttaa luomaan yhtenäisen ja esteettisesti miellyttävän kokonaisuuden, joka tukee alueen identiteettiä. Esimerkiksi rakennusten etäisyydet toisistaan, korkeudet ja arkkitehtoniset tyylit voidaan yhteensovittaa ympäröivän rakennetun ympäristön kanssa. Rakennusjärjestyksellä voidaan varmistaa, että uudet rakennukset noudattavat alueen yleistä mittakaavaa ja sopivat olemassa olevaan rakennuskantaan. Sen voi todeta estävän liian massiivisten rakennusten nousemisen matalampien alueiden yhteyteen ja näin säilyttää kaupunkikuvan tasapainoa. (7 §)

Muutettavalla rakennusjärjestyksellä ohjataan liikenteen ja pysäköinnin järjestelyjä niin, että ne ylläpitävät alueen visuaalista selkeyttä ja johdonmukaista käytettävyyttä. Se tarkoittaa ajoneuvoliittymien ja eräiden pysäköintipaikkojen määrän, sijainnin ja ominaisuuksien sijoittelua niin, että ne eivät häiritse alueen kaupunkikuvaa, käytettävyyttä tai turvallisuutta. Hyvin suunnitellut liikenne- ja pysäköintijärjestelyt vähentävät myös liikenteen haittoja, kuten melua ja saasteita, mikä parantaa asukkaiden elämänlaatua. (17 §).

Rakennusjärjestyksen muutos määrää myös jätehuollon paikkojen ja järjestelmien sijoittelusta tonteilla tai julkisilla alueilla niin, että ne eivät häiritse kaupunkikuvaa. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi rakentamalla jätehuollon suojia ja -tiloja sekä niitä ympäröiviä aitoja tai toteuttamalla maisemointeja istutuksin kaupunkikuvaan sopeutuvasti. Näin varmistetaan, että jätehuolto toimii tehokkaasti, mutta ei heikennä alueen visuaalista houkuttelevuutta. (50 §, 51 §)

Päätelmät. Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen puolesta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muiden menettelyjen tuottamat asiakirjat määritä. Toteutus muodostuu näyttävästi paljolti yksityiskohtiensa kautta. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan merkittävä, koska esimerkiksi asemakaavojen ohjausvaikutus ei yksityiskohtiin saakka ole kattava ja osin kaavojen voi todeta olevan niin vanhoja, että on todettavissa, että ne eivät kaikilta osin välttämättä ole enää ajankohtaisia ja olisi paine niiden resursseja paljon kuluttavaan päivittämiseen. Vantaalla on myös laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa myös yleiskaava jättää käytännön rakentamistoimen osalta määritelmiä avoimeksi.

Vaikutuksen kuvaus **Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyt**
Vaikutuksen kohde **Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittyminen**

Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutos edistää elinkeinoelämän toimivaa kilpailua vaikuttamalla rakentamisen käytettävyyteen ja muunteluun sekä sijaintiin ja määrään tontilla sekä tontin liikenne- ja jätehuoltojärjestelyihin sekä alueellisiin jätteidenkeräyspisteisiin, luomalla elinkeinoelämälle mahdollisimman edullisia ratkaisuja paikallisesti sekä olosuhteita ja toimintaympäristöä laajemmin. Se edistää kilpailukykyistä ja monipuolista yritystoimintaa, alentaa toimintakustannuksia, parantaa saavutettavuutta ja tukee kestävää kehitystä. Rakennusjärjestyksen avulla edistetään innovaatioita, ympäristöystävällistä liiketoimintaa, mahdollistaen toimivaa kilpailua, mikä luo terveitä ja kehittyviä markkinoita. (7 §, 29 §, 50 §, 51 §).

Muutettava rakennusjärjestys luo rakennuksen käyttöikää, muunneltavuutta ja kivijalkatiloja koskevilla määräyksillä edellytyksiä liiketoiminnan sijoittua kannaltaan suotuisille alueille, kuten kaupallisiin keskuksiin, jotka ovat liikenteellisesti hyvin saavutettavia paikkoja. Sen voi todeta helpottavan yritysten asiakkaiden, työntekijöiden ja toimitusten pääsyä liikkeisiin ja kaupallisiin palveluihin, mikä parantaa kilpailuasetelmaa ja lisää yritysten houkuttelevuutta. Samalla edistetään yritysten keskittymistä kaupunkikeskuksissa, mikä voi johtaa synergiaetuihin ja verkostoitumismahdollisuuksiin. Tällaisten alueiden voi arvioida houkuttelevan asiakkaita, lisäävän tehokkuutta ja kilpailukykyä, koska yritykset voivat hyötyä toistensa läheisyydestä. Vaikutuksen voi arvioida kohdistuvan merkittävimmin kaupunginosakeskuksiin ja kaupunkirakenteen kannalta tehokkaammin rakennetuille alueille, joissa on monipuoliset liikennejärjestelmät ja liikkumisen mahdollisuudet. (29 §).

Kun yritykset voivat sijoittua esimerkiksi kivijalkoihin tehokkaasti toteutuneille kaupunkialueille kaupunginosakeskuksiin, niiden kiinteistö- ja toimintakustannukset voi todeta pysyvän alhaisina, mikä parantaa erityisesti pienien ja keskisuurten yritysten kilpailukykyä. Keskittymissä yritysten voi arvioida hyötyvän yhteisistä palveluista, kuten logistiikasta, jakelusta ja energiantuotannosta, mikä alentaa toimintakustannuksia ja tukee kilpailukykyä. Monipuolisten liiketilojen tyyppien tarjonnan keskuksissa voi todeta edistävän myös uusien toimijoiden markkinoille pääsyä ja vahvistaa paikallista kilpailua eri toimialoilla. Helppo saavutettavuus keskuksissa asukkaiden ja asiakkaiden kannalta parantaa alueen palvelutarjontaa ja samalla yritysten asiakaspohjaa, minkä voi arvioida lisäävän kilpailua ja monipuolistavan liiketoimintaa. Tyypillisimmin kivijalkojen elinvoimaisia paikallisia palveluita keskeisillä paikoilla voivat olla ravintoloita, kauppoja ja pieniä erikoispalveluyrityksiä. Jossain määrin on mahdollista myös luoda edellytyksiä julkisen ja yksityisen sektorin yhteisille hankkeille, tiloille ja toiminnoille, jotka parantavat

alueen elinvoimaisuutta. Sijainti parantaa niiden kilpailuasemaa suhteessa suurempiin toimijoihin. Sen voi todeta edistävän paikallista kilpailua, tehden alueesta houkuttelevamman kuluttajille ja asiakkaille. (29 §).

Vihertehokkuuden vaikutuksia suunnittelun kustannusvaikutuksiin rakentamiseen ryhtyvälle on arvioitu tämän luvun *3. Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja huoltojärjestelyt,* aiemmassa kohdassa *Ihmisten elinolot ja elinympäristö.* (32 §)

Päätelmät. Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen osalta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan vähäinen, koska elinkeinoelämän toiminnan edellytyksiä määrittävät laajasti muut seikat kuin lainsäädäntö tai säädökset. Rajallisesti ja suhteellisesti vaikutus on yrittämisen ja kilpailun kannalta tässä tapauksessa suurempi asemakaava-alueiden ulkopuolella.

5. YMPÄRISTÖN SUOJELU, ILMASTONMUUTOKSEN TORJUNTA, KIERTOTALOUS SEKÄ KULTTUURI- JA LUONTOARVOT

Teemassa käsitellään ympäristön suojelua (16 §, 30 §, 31 §, 32 §, 43 §, 53 §, 54 §, 56 §, 57 §), ilmastonmuutoksen torjuntaa (16 §, 20 §, 24 §, 29 §, 31 §, 32 §, 33 §), kiertotaloutta (33 §) sekä kulttuuri- ja luontoarvoja (5 §, 16 §, 29 §, 30 §, 31 §, 43 §, 54 §) koskevien pykälien keskeisiä muutoksia ja niiden vaikutuksia.

5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset

Määräystä on muokattu koskien kattojen muotoa, koska kyseinen ohjaus poistuu rakennusasetuksesta. On lisätty lintujen turvallisuutta koskeva ohjeistus. Sanamuotoja on muutettu vastaamaan rakentamislaissa käytettyjä käsitteitä, yhdistetty virkkeitä luonteviksi ja luettavammiksi kokonaisuuksiksi sekä lisätty maininta julkisivujen ja eräiden rakennusosien korjauksissa ja muutoksissa huomioitavista rakennuksen ominaispiirteistä. Tässä teemassa vaikutukset kohdistuvat määräyksen rakennuskohteen korjaus- ja muutostöissä on vaalittavista ominaistyyleistä ja -piirteistä, joilla turvataan muun muassa paikallisia kulttuuriarvoja.

16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen

Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen 16 § määräyksestä on poistettu viittaus vesihuoltolakiin, täsmennetty ilmaisua hulevesien viivästyttämisen velvoitteesta poistettu maininta kuntatekniikan keskuksesta ja vesihuoltolaitoksesta ja korvattu maininnalla järjestelmän omistajasta ja omistajan suostumuksesta. Pykälään on lisätty maininta viivästysratkaisujen ensisijaisuusjärjestyksestä sekä vesistöön ohjattavista hulevesistä ja perustuksen kuivatusvesistä. Lisätty velvoite naapurinsuostutuksesta. On myös lisätty vaatimus läpäisevien pintamateriaalien käytöstä. Lisätty maininta lumien sulamisvedestä.

20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla

Vapautukset luvanvaraisuudesta kaikilla tonteilla koskevaa määräystä 20 § on jäsennelty ja täydennetty merkittävästi uudelleen. Pykälään on yhdistetty pientalotontteja koskevat määräykset sekä lisätty rakentamislain mukaiset lupakynnyksen määritelmät. On myös lisätty tarkennus rakennusperintökohteista, pihapiireistä ja korttelikokonaisuuksista koskien luvanvaraisuutta. Luvanvaraisuutta koskevien vapautuksien asiakohtien määrä on lähes kaksinkertaistunut. Tässä teemassa pykälä liittyy muun muassa edistettävien kestävien lämmitysmuotojen tuottamiin vaikutuksiin rakentamisen energiatehokkuuteen.

24 § Rakennusten koko ja käyttötarkoitus

Määräyksiä rakennusten koosta ja käyttötarkoituksesta asemakaava-alueen ulkopuolella 24 § on täsmennetty ilmaisua johtuen nykyisistä tarpeista ja toimintatavoista suhteessa menneisiin vuosikymmeniin. Lisätty asuin- ja talousrakennuksia koskeva rakennusoikeuden maksimimäärä.

29 § Rakennuksen käyttöikä

Pykälään on lisätty maininta muunneltavuudesta ja kadun tai muun yleisen alueen suuntaan avautuvien maantasokerrosten kivijalkatiloista. Tässä teemassa merkitys kuitenkin liittyy rakentamisen pitkän käyttöiän tuottamaan myönteiseen ympäristövaikutukseen.

30 § Tontin luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa

Luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottamisesta rakentamisessa 30 §:ää koskevaa määräystä on täsmennetty vastaamaan pykälän otsikon sisältöä ja on myös poistettu maininta rakennuksista. On lisätty maininta tontin luonto- ja kulttuuriarvojen selvittämisestä alueilla, joiden asemakaava on ollut voimassa yli 13 vuotta sekä lisätty vaatimus luonnontilaisten tontinosien suojaamisesta työmaa-aikana.

31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla

32 § Vihertehokkuus

Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla 31 § sekä 32 § Vihertehokkuus ovat myös uusia määräyksiä, joiden tavoitteet liittyvät moniin laajempiin merkityksiin, muun muassa hulevesien hallinnan kehittämiseen, luonnon monimuotoisuuden sekä

kaupunki- ja ympäristökuvan laadun varmistamiseen. Ne ovat keskeisiä ajatellen yli 10 vuotta vanhan rakennusjärjestyksen uusimisen tarvetta.

33 § Materiaalivalinnat

Materiaalivalintoja koskevasta määräyksestä 33 § on poistettu maininta vaurioituneiden tai kunnostamattomien materiaalien tai rakennusosien käyttämisen kieltämisestä. On myös lisätty maininta käytettyjen rakennusosien käyttömahdollisuudesta eräin ehdoin. Olennaisin merkitys pykälän muutosten kannalta on mahdollistaa kiertotalouden toteuttamista rakentamisen suunnittelussa ja rakennustöissä.

43 § Työmaan perustaminen ja hoitaminen

Työmaan perustamista ja hoitamista 43 § koskevaan määräykseen on lisätty maininta edellytettävistä toimenpiteistä työmaan keskeytyessä sekä työmaavesien hallinnasta, johtamisen edellytyksistä vesistöön sekä niiden puhdistamisesta.

54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla

Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla määräyksestä 54 § on poistettu maininta toimenpideluvasta, koska uudesta rakentamislaista toimenpidelupa kyseinen lupatyyppi poistuu. Lisätty mainita pohjavesialueiden luokista sekä vaatimus pohjavesialueille öljy- ja polttonestesäiliöiden sijoittamisesta maan päälle ja rakennettava kaksivaippaisena tai varustettava suoja-altaalla.

56 § Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa

Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa 56 §:ään on lisätty mainita pilaantuneiden maiden toimittamisesta pois sekä velvoite ottaa yhteyttä ympäristökeskukseen tai Uudenmaan ELY-keskukseen, jos tontilla havaitaan maaperän pilaantuneisuutta.

57 § Melun- ja tärinäntorjunta

Määräystä Melun- ja tärinäntorjunta 57 § on täydennetty muun muassa ajatellen sen ohjausvaikutusta erityisesti lentomelualueilla rakentamisen mahdollistamisessa, täydentämässä asiaa koskevaa lainsäädäntöä.

Vaikutuksen kuvaus **Ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta, kiertotalous sekä kulttuuri- ja luontoarvot**
Vaikutuksen kohde **Ihmisten elinolot ja elinympäristö**
Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutos vaikuttaa ilmastonmuutoksen torjuntaan esimerkiksi määräämällä energiatehokkuudesta ja -taloudesta sekä uusiutuvien energiamuotojen käytöstä rakentamisessa. Se voi myös ohjata asemakaava-alueen ulkopuolella rakentamista niin, että suositaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen lähellä sijaitsevia alueita, mikä vähentää yksityisautoilun tarvetta ja siten liikenteen päästöjä. (20 §, 33 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksella mahdollistetaan kulttuurihistoriallisesti merkittävien rakennusten ja maisemien säästäminen. Se tarkoittaa, että tiettyjen alueiden rakentamista rajoitetaan tai säädellään siten, että ne säilyttävät arvokkaat piirteensä. Näin voidaan turvata paikallista identiteettiä, kulttuuriperintöä ja perinteisiä rakennustyylejä. Samalla suojellaan luonnonmaisemia ja luontoarvoja, jotka ovat tärkeitä myös ihmisten hyvinvoinnille. (5 §, 30 §).

Asukkaiden elinoloja ja elinympäristöä ylläpidetään ja parannetaan luomalla vehreitä, viihtyisiä, terveellisiä ja toimivia asuinalueita. Määräykset edistävät istutettavien alueiden toteuttamista, joiden voi todeta lisäävän viihtyisyyttä, parantavat ilmanlaatua, vähentävät ympäristömelua ja tarjoavat tilaa ulko-oleskelulle. Niillä on todettavissa olevan merkitystä asukkaiden hyvinvoinnin kannalta. (16 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Vihertehokkuuden vaikutuksia suunnittelun kustannusvaikutuksiin rakentamiseen ryhtyvälle on arvioitu aiemmassa luvun *3. Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja huoltojärjestelyt,* kohdassa *Ihmisten elinolot ja elinympäristö.* (32 §).

Päätelmät. Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen puolesta kokonaisuutena vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava määritä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan merkittävä, koska esimerkiksi asemakaavojen ohjausvaikutus ei yksityiskohtiin saakka ole kattava ja Vantaalla on laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa myös yleiskaava jättää määritelmiä avoimeksi.

Vaikutuksen kuvaus **Ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta, kiertotalous sekä kulttuuri- ja luontoarvot**
Vaikutuksen kohde **Ilmasto, vedet, ilma, maa- ja kallioperä**
Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutos edistää esimerkiksi aurinkopaneelien ja -keräimien käyttöä, mikä vähentää rakennusten energiankulutusta. Samoin määrätään hulevesien hallinnasta, jolla varaudutaan rankkasateisiin ja niistä aiheutuviin tulviin, jotka voivat lisääntyä ilmastonmuutoksen myötä. Rakennusjärjestyksen muutosehdotus edistää myös kiertotalouden periaatteita rakentamisessa suosimalla kierrätettäviä rakennusmateriaaleja, ohjaten rakennusmateriaalien uudelleenkäyttöön. Pykälän perusteella rakennusten tilojen muuntaminen on huomioitava suunnittelussa, jolloin rakennuksia voidaan aiempaa paremmin muokata uusiin käyttötarkoituksiin niiden elinkaaren aikana, millä on ekologinen merkitys energian ja raaka-aineiden käytön kannalta. (16 §, 20 §, 29 §, 33 §)

Muutettavalla rakennusjärjestyksellä edistetään ilmastonmuutoksen torjuntaa tavoittelevia määräyksiä, joilla vaikutetaan rakentamisen aiheuttamiin ilmastopäästöihin. Edellä mainittu liittyy energiatehokkuuden parantamiseen uusiutuvia energialähteitä käyttäen (aurinkopaneelit, ilma- ja ilma-vesilämpöpumput), joilla osaltaan pienennetään rakentamisen elinkaaren hiilijalanjälkeä. Asemakaava-alueiden ulkopuolella mahdollistamalla rakentamisen painopisteitä mahdollisuuksien mukaan keskittymään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyviin sijainteihin voidaan vähentää yksityisautoilun tarvetta ja siten vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Lisäksi muutettava rakennusjärjestys edistää kasvillisuuskattojen toteuttamista ja ylläpitoa, mikä vähentää lämpösaarekeilmiötä ja auttaa sitomaan hiilidioksidia. Siten on todettavissa, että muutettavalla rakennusjärjestyksellä on vaikutus ilmastonmuutoksen torjuntaan. (20 §, 24 §)

Rakennusjärjestyksen muutos määrää vesistöjen ja pohjaveden suojaamisesta suuntaamalla rakentamista ja vesienhallintaa kestävällä tavalla. Määräykset antavat eräitä vaihtoehtoisia menetelmiä, myös luonnonmukaista hulevesien käsittelyä, kuten viivytysalueiden rakentamista. Niiden voi todeta vähentävän tulvariskiä ja ehkäisevän vesistöjen saastumista. Kasvillisuuskattojen, hulevesien imeytyskaivojen ja vettä läpäisevien pintojen rakentamista edistetään määräyksin. Tällaisten rakenteiden voi arvioida parantavan hulevesien imeytymistä ja vähentävän vesistöihin kulkeutuvan saastuneen veden määrää. On myös todettavissa, että parempi veden imeytyminen maaperään tukee laajemmassa mielessä myös pohjavesien ja pohjavesivarantojen ylläpitoa. Puhdistamattoman veden valumiseen määräykset puuttuvat myös. Pohjavesien suojeluun liittyvät määräykset edellyttävät rakenteellisia ratkaisuja, jotka estävät haitallisten aineiden pääsyn suoraan vesistöihin. Kun rakentamisessa rajoitetaan riskialttiiden kemikaalien leviämistä voi arvioida varmistuvan, että myrkyllisiä tai patogeenisia aineita luontoon ja vesistöihin. Rantavyöhykkeiden suojelusta on myös määrätty hule- ja jätevesien hallintaan ohjaavasta

suojavyöhykkeestä. Sen voi arvioida edistävän rantaviivojen tuntumassa ympäristön säilymistä luonnonmukaisena ja puhtaana. (16 §, 32 §, 54 §, 56 §).

Muutettava rakennusjärjestys tähtää ilmanlaadun parantamiseen ja ilmansaasteiden vähentämiseen. Määräyksillä tavoitellaan lisäksi energiatehokkuuden edistämistä suosimalla uusiutuvien energianlähteiden käyttöä. Niiden voi arvioida vähentävän rakennuksista ja liikenteestä aiheutuvia hiilidioksidi- ja pienhiukkaspäästöjä. Istutettavien alueiden määrääminen toteutettavaksi rakentamisen yhteydessä voi todeta vähentävän ilman epäpuhtauksia, sillä kasvit sitovat pölyä ja haitallisia aineita. Lisäksi puut ja kasvit toimia luonnollisina ilmanlaadun suodattimina. (20 §, 30 §, 31 b §)

Rakennusjärjestyksen muutos määrää myös meluntorjunnasta, millä pyritään asuinympäristön laatuun ja kaupunkilaisten hyvinvointiin. Siten sillä voi arvioida olevan terveellisyyteen liittyviä vaikutuksia. (57 §).

Muutettavalla rakennusjärjestyksellä vaikutetaan maaperän ja kallioperän säilymiseen ja suojeluun niin, että rakentaminen ja maankäyttö eivät heikennä maaperän kestävyyttä tai saastuta sitä. Pilaantuneiden maiden käsittelylle asetetaan tiukkoja vaatimuksia. Määrätään rakentamisesta ja kaivamisesta, jonka tuloksena voi todeta maaperän säilyvän mahdollisimman puhtaana ja haitallisten aineiden pääsy maaperään estyy. (56 §).

Kulttuuri- ja luontoarvojen osalta rakennusjärjestyksen muutoksessa tuetaan sekä kulttuurihistoriallisten että luontoarvojen säilyttämistä. Määräyksissä suojataan historiallisia rakennuksia, aluekokonaisuuksia ja maisemia, jotka ovat osa paikallista identiteettiä tai luonnon perintöä. Kulttuuriperinnön säilyttämiseen liittyen rakennusjärjestys edistää kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden suojelua tai säästämistä, kuten vanhoja rakennuksia tai perinteisiä asuinalueita, estäen näiden tuhoutumisen nykyrakentamisen myötä. (5 §, 31 §).

Edellä mainitun vuoksi voi todeta, että muutettava rakennusjärjestys on tehokas työkalu, jolla voidaan vaikuttaa monin tavoin ympäristöön ja sen eri osa-alueisiin. Sen voi arvioida parantavan ilmastoa energiatehokkuusmääräysten ja vähähiilisten rakentamisratkaisujen kautta, vesistöjen tilaa edistämällä kestävää hulevesien hallintaa ja suojelemalla ranta-alueita, ilmanlaatua vähentämällä päästöjä ja lisäämällä viherrakentamista, maaperän ja kallioperän suojelua edistämällä kestäviä maankäyttöratkaisuja sekä kulttuuri- ja luontoarvojen säilyttämistä suojelemalla sekä rakennushistoriaa että luonnon monimuotoisuutta. Nämä kaikki toimenpiteet parantavat kokonaisuudessaan elinympäristöä, tukevat luonnon monimuotoisuutta ja ilmaston kestävyyttä. (5 §, 16 §, 20 §, 31 §).

Päätelmät. Ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen vuoksi vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava

tai muu lainsäädäntö määritä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan merkittävä, koska ympäristöasioita koskevan lainsäädännön, vaikutustenarvioinnin ja lupamenettelyjen ohjausvaikutus on näissä asioissa olevan yleisemmällä tasolla tai isompia suunnittelutehtäviä koskevia kuin yksittäisissä pienissä hankkeissa, joita voi olla määrällisesti paljon. Lisäksi asemakaavoittamattomia alueita on Vantaalla laajasti.

Vaikutuksen kuvaus
Ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta, kiertotalous sekä kulttuuri- ja luontoarvot

Vaikutuksen kohde
Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutoksen tavoitteena on vaikuttaa kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen sekä luonnonvaroihin, huomioimalla ympäristön suojelun, ilmastonmuutoksen torjunnan, kiertotalouden sekä kulttuuri- ja luontoarvot. Sen voi todeta edistävän kestävää kehitystä ja suojelevan luontoa. (16 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Muutettavalla rakennusjärjestyksellä vaikutetaan elinympäristöihin ja niiden suojeluun. Määräykset ohjaavat rakentamista niin, että rakentamisesta huolimatta luonnonalueiden välille muodostuu edellytyksiä ekologisille käytäviä, jotka mahdollistavat eläinten ja kasvien liikkumisen ja leviämisen eri alueiden välillä. Sen voi todeta edistävän lajien selviytymistä ja geneettistä monimuotoisuutta. Määräykset edistävät kasvillisuuskattojen toteutumista ja ylläpitoa. Ne toimivat osana kaupunkien ekosysteemiä tarjoamalla elinympäristöjä hyönteisille, linnuille ja kasveille. Näin kaupunkirakenteeseen voidaan tuoda lisää biodiversiteettiä. Lisäksi rakennusjärjestys kannustaa tai edistää luontoa suojelevien ratkaisujen, kuten luonnonmukaisten hulevesiratkaisujen tai ekosysteemipalveluja tukevien piha-alueiden rakentamista. Edellä mainittujen ratkaisujen voi todeta parantavan luonnon monimuotoisuutta tarjoamalla elinympäristöjä paikallisille kasvi- ja eläinlajeille. (16 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen avulla luodaan edellytyksiä turvata luonnon monimuotoisuus estämällä sen köyhtymistä ja tukemalla ekosysteemien säilymistä. Elinympäristöjen monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta määräykset edistävät niiden alueiden säilyttämistä, joilla on merkitystä luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseksi, jotka tarjoavat elinympäristön suurelle määrälle kasvi- ja eläinlajeja. Voikin todeta, että **r**akennusjärjestys sisältää vaatimuksia kaupunkiluonnon monimuotoisuuden ylläpitämisestä, kuten viheryhteyksien, puistojen ja vehreiden alueiden säilyttämisestä. Näillä alueilla voi esiintyä monimuotoista kasvillisuutta ja eläimistöä, mikä lisää biodiversiteettiä kaupunkialueilla. Määräysten edistäessä saastuneiden maa-alueiden kunnostamista ja palauttamista, saadaan aikaan

elinkelpoisia alueita kasveille ja eläimille, joten on todettavissa, että tuetaan ekosysteemien palautumista ja monimuotoisuutta. (16 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Rakennusjärjestyksen muutos sisältää luonnonvarojen kestävään käyttöön, säästämiseen ja suojeluun liittyviä määräyksiä. Se ohjaa kiertotalouden ja muiden ympäristöä säästävien toimenpiteiden avulla edistäen uusiutuvien ja kierrätettävien rakennusmateriaalien käyttöä, mikä vähentää luonnonvarojen ja raaka-aineiden kulutusta. Määräykset koskevat kiertotalouden periaatteiden toteuttamista rakennusprojekteissa, kuten rakennusmateriaalien kierrättämisestä ja uudelleenkäytöstä. Se vähentää luonnonvarojen kulutusta, kun uusia raaka-aineita tarvitaan vähemmän, ja rakennusjätteen määrää minimoidaan. Rakennusmääräyksillä edistetään suosimalla kestäviä lämmitysmuotoja energiatehokkuutta ja luonnonvarojen säästävää käyttöä. Esimerkiksi uusiutuvan energian suosiminen vähentää luonnonvarojen kulutusta, mikä auttaa turvaamaan tulevien sukupolvien resurssit. Samoin rakennusjärjestyksen voi todeta myös säästävän sekä kulttuurisia että luontoarvoihin liittyviä alueita, mikä puolestaan tukee sekä ihmisen että luonnon hyvinvointia. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden alueiden, kokonaisuuksien tai rakentamisen säästämisellä voi olla samalla myös luonnon monimuotoisuutta ylläpitäviä elementtejä. Esimerkiksi vanhojen kulttuurimaisemien alueilla kasvaa monin paikoin kasvi- tai eläinlajeja, jotka voivat olla uhanlaisia tai harvinaisia. Toisaalta muutettavan rakennusjärjestyksen turvatessa maisemallisesti arvokkaita alueita, jotka ovat tärkeitä luonnon kannalta, voivat olla sitä myös ihmisten virkistäytymiselle. Tämänkaltaiset ympäristöt kuten hajarakentamisalueiden metsät, niityt ja rantaviivat, voivat toimia elinympäristöinä lukuisille kasvi- ja eläinlajeille ja tukea luonnon monimuotoisuutta. (20 §, 30 §, 31 §, 32 §)

Edellisen vuoksi muutettavan rakennusjärjestyksen voi todeta olevan väline, jolla edistetään kasvi- ja eläinlajien suojelua tai säästämistä, luonnon monimuotoisuutta sekä kestävää luonnonvarojen käyttöä. Sen voi todeta saavutettavan esimerkiksi elinympäristöjen säilyttämisellä, ekologisten käytävien turvaamisella sekä viherrakentamisella, jotka auttavat lajien selviytymisessä, estämällä tai rajaamalla luontotyyppien tuhoamista tukemalla elinympäristöjen monimuotoisuutta kaupungeissa ja maaseudulla, ohjaamalla luonnonvarojen ja raaka-aineiden kestävään käyttöön edistämällä kiertotaloutta kestävien rakennusmateriaalien käytön ja ekotehokkuuden edistämisellä. Lisäksi historiallisten ja maisemallisesti arvokkaiden alueiden ja rakentamisen suojelu edistää luonnon monimuotoisuuden säilymistä ja ylläpitää paikallista identiteettiä. (5 §, 30 §, 31 §, 32 §)

Päätelmät. Kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin kohdistuu vaikutuksia rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen vuoksi, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan pääosin merkittävä, koska pienempiä hankkeita, joiden vaikutuksia olisi arvioitava, on

rajatusti ja suhteellisesti ottaen paljon. Kuitenkin luonnonvaroihin vaikutukset ovat vähäisiä. Lisäksi Vantaalla on laajasti asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joiden osalta ei ole tiedossa hyväksyttävyyttä koskevia määrityksiä.

Vaikutuksen kuvaus
Ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta, kiertotalous sekä kulttuuri- ja luontoarvot

Vaikutuksen kohde
Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutos vaikuttaa asemakaavoituksen tukena tai ohessa alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen edistämällä ympäristön suojelua, ilmastonmuutoksen torjuntaa, kiertotaloutta sekä kulttuuri- ja luontoarvojen säilyttämistä. Sen voi todeta parantavan yhdyskuntien kestävyyttä ja ihmisten elinolosuhteita sekä vähentävän kielteisiä ympäristövaikutuksia. (16 §, 20 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Asemakaavoitetun alueen ulkopuolella rakennusjärjestys ohjaa maankäyttöä ja rakentamista niin, että alue- ja yhdyskuntarakenne on tehokas, ekologinen ja kestävää kehitystä tukeva. Näillä alueilla määräykset tukevat tiiviimpää kaupunkirakennetta, mikä vähentää rakentamisen levittäytymistä luonnonalueille ja maaseudulle. Tiivis rakenne säästää energiaa ja tukee joukkoliikenteen kehittämistä, vähentäen yksityisautoilun tarvetta. Tämä myös suojelee arvokkaita viheralueita ja luonnon monimuotoisuutta. Koska vaikutukset kohdentuvat haja-asutusalueilla melko sattumanvaraisiin sijainteihin, voi vaikutusten arvioida olevan todennäköisesti vähäisiä. Parhaassa tapauksessa määräysten ohjausvaikutus voi johtaa paikoin pitkällä ajalla monikäyttöisiin alueisiin, joissa asuinrakennukset, palvelut, työpaikat ja viheralueet ovat lähekkäin. Se vähentää tarvetta pitkiin matkoihin ja kannustaa kestävään liikkumiseen, kuten kävelyyn ja pyöräilyyn. Edellistä voi pitää epätodennäköisenä, mutta mahdollisena. Sen sijaan rakennusjärjestyksen ohjatessa otettavaksi huomioon luonnon- tai kulttuuriarvoja, maisema ja arvokkaat kulttuurihistorialliset kohteet voivat säilyä osana yhdyskuntarakennetta. Sen voi todeta tukevan paikallista identiteettiä ja virkistysmahdollisuuksia. (24 §, 30 §).

Rakennusjärjestyksen tavoitteena on parantaa yhdyskuntien energiatehokkuutta tukien kestäviä energiakäytäntöjä. Määräyksissä suositaan kestäviä lämmitysmuotoja, jotka edistävät rakentamisen energiatehokkuutta, jolloin kuluu vähemmän energiaa lämmitykseen tai jäähdytykseen. Sen voi todeta vähentävän riippuvuutta fossiilisista polttoaineista ja tukevan paikallisempaa energiantuotantoa. Lisäksi edistetään

kierrätys- ja uudelleenkäyttöperiaatteita rakennusmateriaaleissa. Se voi esimerkiksi uudisrakentamisessa johtaa suosimaan uusiutuvia tai kierrätettyjä materiaaleja ja asettaa vaatimuksia purkujätteen vähentämiseksi. Sen voi arvioida vähentävän luonnonvarojen kulutusta ja rakennusjätteen määrää. (20 §, 33 §)

Muutettavalla rakennusjärjestyksellä voi paikoin olla joitain vaikutuksia tukea kestäviä liikkumismuotoja ja siten vähentää liikenteen päästöjä, mutta niiden voi todeta olevan erittäin rajallisia. Rakennusjärjestyksen muutoksen voi todeta välillisesti tukevan hyvien kävely- ja pyöräilyreittien houkuttelevuutta liikkumismuotoina, joka on omiaan vähentävän liikenteen hiilidioksidipäästöjä ja parantavan ilmanlaatua. Parhaassa tapauksessa määräykset voivat tukea rakentamista joukkoliikenteen solmukohtien läheisyydessä, jolloin joukkoliikenteen käyttäminen on helppoa ja parantaa sen kannattavuutta. Näin voi tapahtua esimerkiksi keskuksien hyvien palveluiden alueilla. Sen voi todeta vähentävän yksityisautoilun tarvetta ja liikenteen aiheuttamaa ympäristökuormitusta. Edellisen toteutumista rakennusjärjestyksen määräysten tuloksena voi kuitenkin pitää vaikutuksiltaan melko vähäisinä, satunnaisina ja toisaalta myös epätodennäköisinä, korkeintaan paikallisina. (24 §, 29 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen voi arvioida olevan myönteisiä suoria tai välillisiä vaikutuksia ympäristön suojelun, ilmastonmuutoksen torjunnan, kiertotalouden sekä kulttuuri- ja luontoarvojen huomioimisen avulla, vaikuttaen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen. Muutettava rakennusjärjestys tukee tiiviimpää ja kestävää yhdyskuntarakennetta, mikä vähentää luontoalueiden tuhoutumista ja edistää kestävää maankäyttöä. Edistäessään energiatehokasta rakentamista ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä, se vähentää energiankulutusta ja parantaa yhdyskunnan ekologista kestävyyttä. Kiertotalouden periaatteet vähentävät luonnonvarojen kulutusta ja jätteen määrää. Joissain harvemmissa tapauksissa määräykset voivat tukea kestävää liikkumista kevyen liikenteen, joukkoliikenteen ja vähäpäästöisten ajoneuvojen avulla, vähentäen liikenteen päästöjä ja parantaen ilmanlaatua. Siten on todettavissa, että rakennusjärjestyksen muutosehdotus edistää yhdyskuntien kestävää kehitystä, pienentää ympäristövaikutuksia ja parantaa asukkaiden elämänlaatua vaihtelevan kokonaisvaltaisesti. (16 §, 20 §, 30 §, 31 §, 32 §, 33 §).

Päätelmät. Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutoksen sisältöjen osalta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava, muu suunnittelu tai lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan kokonaisuutena vähäinen, koska yhdyskuntarakennetta, energiataloutta ja liikennettä koskevan suunnittelun, lainsäädännön, vaikutustenarvioinnin ja lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava. Kyseessä olevat vaikutuksen kohteet tyypillisimmin ratkaistaan muussa suunnittelussa kuin luvitukseen liittyvässä yhteydessä ja ovat merkittävästi

laajemman mittakaavan asioita. Silti esimerkiksi pienkiinteistöjen osalta on tarve ohjattaville yksityiskohdille, joilla sinänsä voi olla kokonaisuudesta irrotettuna paljonkin merkitystä.

Vaikutuksen kuvaus
Ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta, kiertotalous sekä kulttuuri- ja luontoarvot

Vaikutuksen kohde
Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutoksen sisällöt tavoittelevat ympäristön suojelun, ilmastonmuutoksen torjunnan, kiertotalouden sekä kulttuuri- ja luontoarvojen huomioimista rakentamisessa. Niiden voi todeta parantavan kaupunkikuvaa, maisemaa, kulttuuriperintöä ja rakennettua ympäristöä. (5 §, 16 §, 30 §, 31 §, 32 §, 33 §).

Määräysten tavoitteina on edistää ympäristön suojelua esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi ja ekosysteemien tasapainon varmistamiseksi. Mahdollistetaan kasvillisuuskattojen rakentaminen ja ylläpito, mikä parantaa ilmanlaatua ja kaupunkiekologiaa. Kaupunkirakenteessa voidaan säilyttää vehreitä ja istutettavia alueita, mikä auttaa säilyttämään paikallisen biodiversiteetin. (16 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Ilmastonmuutoksen torjunnassa rakennusjärjestys edistää energiatehokkaiden ja vähähiilisten ratkaisujen toteutumista, muun muassa kierrätettävillä rakennusosilla ja suosimalla kestäviä lämmitysmuotoja. Ohjataan rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen ja uusiutuvien energialähteiden, kuten aurinkoenergian hyödyntämiseen. Rakennusjärjestys määrää muun lainsäädännön ohella hulevesien hallinnan menetelmistä, minkä voi todeta ehkäisevän tulvavahinkoja ja vähentää ilmastonmuutoksen aiheuttamien ääri-ilmiöiden vaikutuksia kaupunkiympäristöön. Rakennusjärjestys edistää kiertotaloutta tukien materiaalien uudelleenkäyttöä, jätehuollon tehokkuutta ja kannustaa purkujätteen kierrättämistä. Lisäksi rakennusten muunneltavuuden ja pitkäikäisyyden kannalta määräyksillä edellytetään rakennusten suunnittelua siten, että ne ovat muunneltavissa eri käyttötarkoituksiin, mikä vähentää uudisrakentamisen tarvetta ja kehittää merkittävästi niiden käytettävyyttä ja arvoa pitkällä ajalla. (16 §, 20 §, 29 §, 30 §, 33 §).

Kulttuuri- ja luontoarvojen säilyttämistä muutettava rakennusjärjestys tukee kaupunkikuvan ja maisemien kannalta. Kulttuuriperintöä kunnioittamiseen liittyvät rakennusmääräykset ohjaavat rakennusten korjaamiseen ja uudisrakentamisessa tukeutumaan alueelle ominaisiin tyyleihin ja tapoihin, historiallisiin ja kulttuurisiin

arvoihin, jotta säilytetään rakennushistoriaa ja perinteitä. Määräyksillä voidaan rajoittaa luontoarvojen tuhoaminen rakentamisen yhteydessä, säilyttäen luonnonalueita, asettaen vaatimuksia, jotka varmistavat maiseman sopusuhtaisuuden uuden rakentamisen kanssa. (30 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen huomioidessa ympäristön suojelun, ilmastonmuutoksen torjunnan, kiertotalouden sekä kulttuuri- ja luontoarvot, sen voi arvioida parantavan kaupunkikuvaa ja rakennettua ympäristöä. Kulttuuri- ja luontoarvot huomioiva rakennusjärjestys säilyttää paikallisen arkkitehtuurin, tavat ja estetiikan, mikä tekee kaupunkikuvasta houkuttelevan, viihtyisän ja yhtenäisen. Vehreämmän ja ekologisemman ympäristön mahdollistava rakentaminen kestävine rakennusratkaisuineen lisää tai säästää vehreiden alueiden määrää, minkä voi todeta parantavan kaupunkilaisten elämänlaatua. Pitkäikäisen, muunneltavan ja mukautuvan rakennuskannan elinkaari pitenee, rakentamisen ollessa käytettävyydeltään muunneltavaa ja joustavana, minkä voi todeta vähentävän jatkuvan purkamisen ja uudisrakentamisen tarvetta ja suojelevan kaupunkikuvan säilymistä. Siten voi arvioida muutettavan rakennusjärjestyksen edistävän kestävän kehityksen periaatteita ja parantavan samalla kaupunkien asukkaiden elämänlaatua pitkäjänteisellä ja vastuullisella suunnittelulla. (5 §, 16 §, 29 §, 30 §, 32 §, 33 §)

Päätelmät. Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muiden menettelyjen tuottamat asiakirjat määritä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan tässä tapauksessa kohtuullinen. Eniten vaikuttavuutta on siltä osin kuin asemakaavojen ohjausvaikutus ei ympäristöasioissa ole kattava tai kaavan voi todeta olevan niin vanha, että on todettavissa, että ne eivät kaikilta osin välttämättä ole enää ajankohtaisia eivätkä vastaa nykyisiä käsityksiä ympäristöasioiden hallinnasta. Toisaalta myös Vantaalla on laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa yleiskaava jättää käytännön rakentamistoimen osalta määritelmiä avoimeksi.

Vaikutuksen kuvaus **Ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta, kiertotalous sekä kulttuuri- ja luontoarvot**
Vaikutuksen kohde **Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittyminen**
Vaikutuksen arviointi

Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen vaikutetaan rakennusjärjestyksen muutoksella, koska se ottaa huomioon ympäristön suojelun, ilmastonmuutoksen torjunnan, kiertotalouden sekä kulttuuri- ja luontoarvot. (16 §, 30 §, 31 §, 32 §)

Kun muutettava rakennusjärjestys määrää ympäristön suojelusta, se luo edellytyksiä parantaa yritysten kestävää kehitystä ja ympäristöystävällisiä liiketoimintamalleja. Sen voi todeta edistävän kilpailua ja luonnonläheisiä liiketoimintamahdollisuuksia edistämällä luonnonalueiden ja kaupunkivihreän säilyttämisen edellytyksiä. Se luo yrityksille mahdollisuuksia tarjota palveluita, kuten matkailua, virkistystoimintaa tai ekoyrittäjyyttä, mikä kasvattaa kysyntää ja monipuolistaa markkinoita. Toisaalta yritysten maine ja kilpailukyky voi kehittyä. Yritykset, jotka toimivat ympäristövastuullisesti rakennusjärjestyksen mukaisesti, saavat kilpailuetua houkuttelemalla ympäristötietoisia kuluttajia ja sijoittajia. (30 §, 31 §, 32 §)

Ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyvät rakennusmääräykset kannustavat yrityksiä innovoimaan ja kehittämään uusia ratkaisuja energiatehokkuuden ja vähähiilisten ratkaisujen osalta. Sen voi todeta vaikuttavan elinkeinoelämän kilpailuun uusiutuvan energian markkinoiden kasvun vuoksi. Rakennusjärjestyksessä säädetään esimerkiksi aurinkoenergian hyödyntämisestä tai energiatehokkaiden ratkaisujen käytöstä. Se luo kysyntää uusiutuvan energian toimittajille ja teknologioille, edistäen uusien yritysten syntymistä ja kilpailua alalla. Päästövähennysten innovaatioiden kannalta rakennusten energiatehokkuuden ja hiilijalanjäljen pienentämistä koskevat määräykset voivat kannustaa yrityksiä kehittämään uusia energiansäästöteknologioita ja hiilidioksidipäästöjä vähentäviä ratkaisuja, mikä on omiaan avaamaan uusia markkinoita ja liiketoimintamahdollisuuksia. (20 §).

Kiertotaloutta tukevat rakennusjärjestykset voivat avata uusia liiketoiminnan mahdollisuuksia materiaalien uudelleenkäytössä, jätehuollossa ja resurssitehokkuudessa. Materiaalien kierrätystä ja uusiokäyttöä koskevat rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen määräykset, jotka ohjaavat materiaalien kierrätykseen ja rakennusjätteen vähentämiseen ja niillä voidaan luoda markkinoita kierrätysmateriaaleille ja uudenlaisille kiertotalouden liiketoimintamalleille, mikä lisää kilpailua ja innovaatioita alalla. (32 §).

Koska rakennusjärjestyksen muutos suosii muunneltavuutta ja pitkäikäisyyttä, voi syntyä tarvetta uusille rakentamisen teknisille ratkaisuille. Se avaa kilpailukentän uusille toimijoille, jotka voivat tarjota joustavia rakennusratkaisuja ja palveluja, vähentäen samalla resurssien kulutusta. (29 §).

Vihertehokkuuden vaikutuksia suunnittelun kustannusvaikutuksiin rakentamiseen ryhtyvälle on arvioitu aiemmassa luvun *3. Rakentamisen sijainti ja määrä tontilla, rakennusten käyttötarkoitukset sekä tontin liikenne- ja huoltojärjestelyt,* kohdassa *Ihmisten elinolot ja elinympäristö.* (32 §)

Kulttuuri- ja luontoarvojen huomiointi rakennusjärjestyksen muutoksessa voi luoda suotuisan toimintaympäristön yrityksille, jotka tarjoavat paikallisuuteen ja kestävyyteen perustuvia palveluita. Paikallisia palveluja ja kulttuurimatkailua voivat määräykset edistää, samoin paikallisia taide-, muotoilu- ja käsityöyrittäjiä sekä niihin liittyviä taustatoimijoita ja taideyhteisöjä. Näiden alojen kilpailukyky voi parantua, kun paikallisia arvoja, taustaa, lähtökohtia ja siten historiaa korostetaan. Vastuullisten matkailu-, virkistys- ja palveluliiketoimintojen kannalta luontoarvojen suojelu luo alan toimijoille kilpailuetua. Näiden yritysten on helpompi markkinoida palvelujaan ympäristövastuullisina ja vetovoimaisina, mikä lisää kilpailua alalla. (30 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen eräs keskeisistä tavoitteista on ympäristön suojelu, ilmastonmuutoksen torjunta ja kiertotalous, jotka yhtäaikaisesti huomioiden ylläpitävät, parantavat ja pidemmällä aikavälillä uudistavat kaupungin infrastruktuurin kokonaisuutta kaikin puolin, mikä tekee Vantaasta houkuttelevamman yrityksille. Se ilmenee parhaassa tapauksessa parantuneena tai kehittyvänä infrastruktuurina ja kestävien lämmitysmuotojen energiatehokkuutena. Vastuullisesti kestäväksi suunniteltu kaupunki- ja aluerakenne suosii energiaa säästäviä, kestävän liikkumisen ja logistiikan ratkaisuja. Sen voi todeta vähentävän yritysten energiakustannuksia ja logistiikan haasteita, mikä parantaa kilpailukykyä. Siinä pidemmällä aikavälillä ja laajemmassa merkityksessä kaikki rakentamisen ohjausvaikutukset kokonaisuutena huomioiden kehittyy yritystoiminnan keskittymiä, jolloin yritystoiminnan sijoittuminen ohjautuu tai hakeutuu strategisesti tärkeille alueille, kuten kestävästi suunniteltuihin teollisuus- ja yritysalueisiin, mikä parantaa kilpailun edellytyksiä ja liiketoimintayhteyksiä. (20 §, 32 §).

Muutettavan rakennusjärjestyksen sisältöjen voi arvioida edistävän ympäristön suojelua, ilmastonmuutoksen torjuntaa, kiertotaloutta sekä kulttuuri- ja luontoarvoja, luoden uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja parantavan toimivaa kilpailua. Sen voi todeta kannustavan innovatiivisten ja kestävien ratkaisujen kehittämiseen, tukevan uusien markkinoiden syntyä kiertotalouden ja ympäristöteknologioiden aloilla, sekä lisäävän yritysten houkuttelevuutta ja niiden vastuullisuutta. edellinen toimintaympäristö mahdollistaa myös laajemman yrityskentän kehittymisen, mikä hyödyttää koko elinkeinoelämää laajasti. (29 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Päätelmät. Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutoksen sisältöjen puolesta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta merkittäväksi, koska muuttunut toimintaympäristö luo paljon uusia liiketoiminnan mahdollisuuksia. Siltä osin kuin muutosta edelliseen ei vielä ole tapahtunut, sellaisia on kuitenkin odotettavissa ja myös niihin on syytä varustautua.

6. KAUPUNKI- JA YMPÄRISTÖKUVA

Teemassa käsitellään kaupunki- ja ympäristökuvaa (5 §, 7 §, 17 §, 29 §, 30 §, 31 §, 51 §) koskevien pykälien keskeisiä muutoksia ja niiden vaikutuksia.

5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset

Kaupunkikuvalliset vaatimukset 5 § määräystä on muokattu koskien kattojen muotoa, koska kyseinen ohjaus poistuu rakennusasetuksesta. On lisätty lintujen turvallisuutta koskeva ohjeistus. Sanamuotoja on muutettu vastaamaan rakentamislaissa käytettyjä käsitteitä, yhdistetty virkkeitä luonteviksi ja luettavammiksi kokonaisuuksiksi sekä lisätty maininta julkisivujen ja eräiden rakennusosien korjauksissa ja muutoksissa huomioitavista rakennuksen ominaispiirteistä.

7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen

Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyyttä rakennuspaikan rajasta ja rakennusalan rajan ylittämistä koskevan määräyksen 7 §:ään on lisätty palovaarallisia rakennuksia ja katoksia koskevat minimietäisyydet sekä rakennusvalvonnan viranomaisen mahdollisuus myöntää lupa myös ilman naapuritontin tai haltijan suostumusta eräin ehdoin.

16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen

Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen 16 § määräyksestä on poistettu viittaus vesihuoltolakiin, täsmennetty ilmaisua hulevesien viivästyttämisen velvoitteesta poistettu maininta kuntatekniikan keskuksesta ja vesihuoltolaitoksesta ja korvattu maininnalla järjestelmän omistajasta ja omistajan suostumuksesta. Pykälään on lisätty maininta viivästysratkaisujen ensisijaisuusjärjestyksestä sekä vesistöön ohjattavista hulevesistä ja perustuksen kuivatusvesistä. Lisätty velvoite naapurinsuostutuksesta. On myös lisätty vaatimus läpäisevien pintamateriaalien käytöstä. Lisätty maininta lumien sulamisvedestä.

17 § Tontin liikennejärjestelyt

Tonttien liikennejärjestelyitä koskeviin määräyksiin 17 § on lisätty maininta enintään yhdestä tonttiliittymästä sekä liittymän enimmäisleveydestä. On myös lisätty maininta kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen hallinnoimille alueille sijoittuvien nostopaikkojen tarvitsemasta sopimuksesta. Pysäköintien osalta on lisätty vieraspysäköinnin sekä lyhytaikaisen huoltopysäköinnin ja kotipalvelujen pysäköintiä koskevat pysäköintipaikkavelvoitteet asuinkerrostalotonttien osalta sekä liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen määristä. Samoin on lisätty vaatimus polkupyöräpaikkojen runkolukittavuuden mahdollistamisesta ulkotiloissa.

29 § Rakennuksen käyttöikä

Rakennuksen käyttöikä 29 §:n määräykseen on lisätty maininta suunniteltavan rakentamisen muunneltavuudesta ja muuntojoustavuudesta sekä kadun tai muun yleisen alueen suuntaan avautuvien maantasokerrosten kivijalkatiloista, joilla on käyttökelpoisuuteen, monipuolisuuteen, kaupunkikuvaan ja alueen vetovoimaan liittyviä huomattavia mahdollistavia merkityksiä suhteessa menneiden vuosikymmenien käsityksiin kaupunkirakenteesta.

30 § Tontin luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa

Luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottamisesta rakentamisessa 30 §:ää koskevaa määräystä on täsmennetty vastaamaan pykälän otsikon sisältöä ja on myös poistettu maininta rakennuksista.

31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla

32 § Vihertehokkuus

Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla 31 § sekä 32 § Vihertehokkuus ovat myös uusia määräyksiä, joiden tavoitteet liittyvät moniin laajempiin merkityksiin, muun muassa hulevesien hallinnan kehittämiseen, luonnon monimuotoisuuden sekä kaupunki- ja ympäristökuvan laadun varmistamiseen. Ne ovat keskeisiä ajatellen yli 10 vuotta vanhan rakennusjärjestyksen uusimisen tarvetta.

51 § Alueelliset jätteiden keräilypisteet

Alueelliset jätteiden keräilypisteet 51 § määräykseen on lisätty vaatimus keräyspisteiden soveltumisesta kaupunki ja maisemakuvaan julkisessa kaupunkitilassa sekä jätesäiliöiden rajaamisesta aitauksin tai istutuksin tonttimailla sekä alueen pinnoittamisesta.

Vaikutuksen kuvaus **Kaupunki- ja ympäristökuva**
Vaikutuksen kohde **Ihmisten elinolot ja elinympäristö**
Vaikutuksen arviointi Rakennusjärjestyksen muutoksen sisällöt ohjaavat ihmisten elinolojen ja elinympäristön kehittymiseen määräämällä kaupunki- ja ympäristökuvasta aiempaa paremmin. Kaupunki- ja ympäristökuva liittyy siihen, miten kaupunkitila ja rakennettu ympäristö näyttäytyvät ihmisille ja millainen niiden toiminnallinen, käytettävyydellinen ja esteettinen laatu on. Muutettavan rakennusjärjestyksen tavoitteena on entisestään parantaa em. tekijöitä, joilla on suora yhteys ihmisten hyvinvointiin, elinolosuhteisiin ja arjen sujuvuuteen. (5 §, 30 §, 31 §).

Kaupunkikuvan ja viihtyisyyden kannalta rakennusjärjestyksen muutos edeltäjäänsä tarkemmin asettaa määräyksiä kaupunkikuvan sopusuhtaisuudesta, julkisivujen laadusta, rakentamisen sopimisesta ympäristöönsä, tukien asemakaavoittamalla toteutuvaa kaupunkisuunnittelua. Estetiikkaan ja yhtenäisyyteen liittyy säännelty arkkitehtoninen ilme, jossa otetaan huomioon esimerkiksi rakennusten korkeus, julkisivumateriaalit sekä väri- ja materiaalikokonaisuus, joka ilmenee kauniina ja yhtenäisenä kaupunkikuvana. Edelliset lisäävät ihmisten viihtyisyyttä ja ylpeyttä omasta asuinalueestaan. Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisällöt myös aiempaa perusteellisemmin edistävät erilaisissa mittakaavoissa vehreiden alueiden säilymistä ja ylläpitoa sekä viherkäytävien rakentamista, mikä parantaa kaupunkiympäristön virkistysarvoa ja kaupunkilaisten ulko-oleskelun ja viihtymisen mahdollisuuksia. Tarjoutuu tilaa liikkumiselle, virkistymiselle ja yhteisöllisyydelle, mikä parantaa elinoloja. (5 §, 30 §, 31 §, 32 §)

Määräykset tukevat kivijalkaliiketilojen avulla välillisesti kaupunkikeskuksissa kaupunkilaisten arjen sujuvuutta edistämällä kävely- ja pyöräily-ystävällisten ympäristöjen rakentumista, hyviä julkisen liikenteen yhteyksien ja saavutettavien palveluiden paikoissa. Kun palvelut ja liikenneyhteydet ovat lähellä ja helposti saavutettavissa, ihmisten elinympäristöstä tulee toimivampi ja helpompi. Rakennusjärjestys ohjaa määräyksellä huomioimaan kuinka rakennukset sijoitetaan suhteessa toisiinsa ja minkä laajuisina niitä toteutetaan. Muun muassa riittävän etäisyyden rakennusten välillä voi todeta joissain tapauksissa edistävän asukkaiden viihtyvyyttä ja hyvinvointia, mille on meillä kulttuurillista taustaa. (7 §, 29 §).

Oleellista on, että rakennusjärjestyksen muutos varmistaa aiempaa tarkemmin turvallisen ja terveellisen elinympäristön suunnittelua ja toteutusta, mikä parantaa kaupunkilaisten elinoloja ja elämänlaatua. Rakennusjärjestyksen muutos ohjaa huomioimaan turvallisuutta koskevaa lainsäädäntöä, joilla vähennetään esimerkiksi rakennusten rakenteellisia riskejä ja tulipalojen vaaraa. Lisäksi muutettava rakennusjärjestys edistää liikenneturvallisten kaupunkialueiden kehittämistä selkeyttämällä liikennejärjestelyjä ajoneuvoliittymien ja pysäköinnin järjestelyjen osalta, mikä vähentää onnettomuusriskejä, parantaa asukkaiden turvallisuudentunnetta sekä tonttimaan ja paikoin katualueiden käytettävyyttä. (7 §, 17 §).

Rakennusjärjestyksen muutos tavoittelee kulttuuri- ja luontoarvojen säästämistä, mikä johtaa monipuolisempaan ja käyttökelpoisempaan elinympäristöön, tehden siitä houkuttelevamman ja arvokkaamman kaikille. Rakennusjärjestyksen muutos voi edistää historiallisesti merkittävien rakennuksien ja alueiden säästämistä, mikä ylläpitää paikallista identiteettiä ja kulttuuriperintöä. Se tekee kaupungista omaleimaisen ja lisää paikallista ylpeyttä ja henkistä hyvinvointia. Vehreiden ja istutettujen alueiden säilyttäminen ja ylläpito kaupungissa tarjoaa asukkaille

mahdollisuuden nauttia luonnosta, oleskella ja virkistäytyä, minkä voi todeta parantavan henkistä ja fyysistä terveyttä. (30 §, 31 §, 32 §).

Muutettava rakennusjärjestys tähtää ilmastonmuutoksen torjunnan edistämiseen ja kestävien ratkaisujen käyttöön, jotka parantavat ihmisten elinolosuhteita pitkällä ajalla. Energiatehokasta rakentamista koskevat säädökset edistävät energiatehokkuuden parantamista, mikä vähentää asukkaiden ja yritysten energiakustannuksia ja vähentää rakennusten ympäristövaikutuksia. Se tekee asumisesta taloudellisesti edullisempaa ja samalla myös ekologisesti kestävämpää. Rakentamisen uudet ratkaisut voivat myös viilentää kaupunkiympäristöä, mikä parantaa asuinmukavuutta yleistyvien hellejaksojen aikana. (20 §, 31 §, 32 §, 33 §)

Rakennusjärjestyksen muutos säätäessä kaupunki- ja ympäristökuvan suunnittelusta ja toteutuksesta asemakaavoja täydentäen ja sisältäen ympäristönsuojelua ja kestävää kaupunkisuunnittelua edistäviä säädöksiä, voi arvioida kaupunkilaisten elinolojen ja -ympäristöjen parantuvan nykyisestä. Sen voi todeta luovan viihtyisiä, turvallisia ja toimivia kaupunkiympäristöjä, edistävän sosiaalista vuorovaikutusta ja yhteisöllisyyttä, sekä samalla suojelevan luonto- ja kulttuuriarvoja. Rakennusjärjestyksen muutos voi siten edistää asukkaiden hyvinvointia ja elämänlaatua kestävällä ja pitkäjänteisellä tavalla. (30 §, 31 §, 32 §)

Päätelmät. Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen puolesta kokonaisuutena vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava määritä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan huomattava, koska esimerkiksi asemakaavojen ohjausvaikutus ei yksityiskohtiin saakka ole kattava ja Vantaalla on laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa myös yleiskaava jättää määritelmiä avoimeksi.

Vaikutuksen kuvaus **Kaupunki- ja ympäristökuva**
Vaikutuksen kohde **Ilmasto, vedet, ilma, maa- ja kallioperä**
Vaikutuksen arviointi Muutettavan rakennusjärjestyksen sisällöt vaikuttavat ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään, koska se sisältää ympäristönsuojelua ja kestävää kaupunkisuunnittelua edistäviä määräyksiä. Tavoitteena on vähentää ihmisen toiminnan kielteisiä ympäristövaikutuksia ja parantaa luonnonvarojen tilaa. Rakennusjärjestyksen muutoksella on tältä osin vaikutus olla tukemassa osaltaan Vantaan kaavoituksen kaupunkisuunnittelun tuloksia kaupunkikeskuksissa ja se on

todettavissa oleelliseksi, mutta sen sijaan asemakaavoitetun alueen ulkopuolella se on arvioitavissa satunnaiseksi tai vähäiseksi myös pitkällä ajalla. (30 §, 31 §, 32 §).

Rakennusjärjestyksen muutos sisältää energiatehokkuutta, vähäpäästöisiä ratkaisuja ja kestävää maankäyttöä edistäviä määräyksiä, jotka vähentävät kaupunkien rakentamisen hiilijalanjälkeä ja torjuvat ilmastonmuutosta. Määrätään rakennusten energiatehokkuudesta ja uusiutuvan energian käytöstä, kuten aurinkopaneelien sekä ilma- ja ilma-vesilämpöpumppujen asentamisesta. Sen voi todeta vähentävän energiankulutusta ja vähentävän kasvihuonekaasupäästöjä, mikä auttaa hillitsemään ilmaston lämpenemistä. Määräyksillä on myös jonkin verran välillisiä merkityksiä kaupunkikeskusten kivijalkaliiketilojen osalta tukemassa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä kulkumuotoina julkisen liikenteen saavutettavuuden alueilla. Vähemmän yksityisautoilua vähentää liikenteestä syntyviä päästöjä, mikä parantaa ilmanlaatua ja vähentää kasvihuonekaasujen määrää. Rakennusjärjestys edistää kasvillisuuskattojen ylläpitoa. Ne voivat viilentää kaupunkia, sitoa hiilidioksidia ja parantaa paikallista ilmanlaatua. (20 §, 29 §, 31 §, 32 §).

Vesistöjä ja pohjavesiä koskevia määräyksiä on annettu ja ne koskevat hulevesien hallintaa, jätevesien käsittelyä ja luontaisten vesistöjen suojelua esimerkiksi ranta-alueilla. Rakennusjärjestyksellä määrätään viivytys- ja imeytysratkaisuista ja läpäisevistä pintamateriaaleista, jotka auttavat hallitsemaan hulevesiä. Niiden voi todeta vähentävän vesistöjen kuormitusta ja tulvariskiä sekä suojaavan kaupunkeja tulvimisen aiheuttamilta vahingoilta. Samalla hulevedet pääsevät suodattumaan takaisin maaperään, minkä voi arvioida parantavan pohjaveden laatua. Samoin edellytetään, että rakennuksia ei saa sijoittaa liian lähelle vesistöjä tai pohjavesialueita ilman suojausta, mikä vähentää paikallisten vesistöjen saastumisriskiä. (16 §, 32 §).

Ilmanlaatuun rakennusjärjestyksen muutosehdotuksella vaikutetaan ohjaamalla vähentämään päästöjä ja parantamalla kaupunkien ilmastonhallintaa. Vehreät alueet, kuten pihat, istutus- ja viheralueet sekä niiden muodostamat laajemmat toisiinsa liittyvät verkostokokonaisuudet suodattavat ilmaa, sitovat pölyä ja jonkin verran myös muita ilman epäpuhtauksia. Rakennusjärjestyksen voi todeta parantavan ilmanlaatua erityisesti tiiviimmin rakennetuilla kaupunkialueilla. (16 §, 20 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Muutettavan rakennusjärjestyksen avulla luodaan edellytyksiä luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiselle ja ekosysteemipalveluille, joka edistää vehreämpien alueiden ja paikkojen kykyä tarjota ekosysteemipalveluita, kuten veden puhdistusta ja ilmanlaadun parantamista. Ohjausvaikutusta on monimuotoisuuden tukemiseen, koska vehreiden alueiden lisääminen ja niistä vehreiden käytävien muodostuminen luo ekologisten yhteyksien verkostoja luonnonvaraisten alueiden välillä, mikä parantaa kasvien ja eläinten elinmahdollisuuksia kaupungissa. Se parantaa ekosysteemien toimintaa ja tukee luonnon monimuotoisuutta kaupunkiympäristössä. (30 §, 31 §, 32 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen voi arvioida vaikuttavan myönteisesti ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään määräyksillään. Sen voi todeta vähentävän hiilidioksidipäästöjä ja torjuvan ilmastonmuutosta, parantavan veden laatua ja johtavan hulevesien parempaan hallintaan, ilmanlaadun parantamiseen sekä maaperän ja kallioperän saastumisen estämiseen. Lisäksi rakennusjärjestyksen voi arvioida edistävän luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluiden säilymistä, mikä hyödyttää sekä ympäristöä että ihmisten elinoloja pitkällä aikavälillä. (16 §, 31 §, 32 §).

Päätelmät. Ilmastoon, vesiin, ilmaan sekä maa- ja kallioperään kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen osalta vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan vähäinen, koska ympäristöasioita koskevan lainsäädännön ja muiden lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava.

Vaikutuksen kuvaus
Kaupunki- ja ympäristökuva

Vaikutuksen kohde
Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Vaikutuksen arviointi

Rakennusjärjestyksen muutos paikallisena sääntelyvälineenä määrää osaltaan kaupunki- ja ympäristökuvasta rakennusten ja ympäristön suunnittelun sekä niiden ylläpidon osalta, vaikuttaen myönteisesti kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin, edeltäjäänsä verraten tarkemmin. (5 §, 16 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Muutettavassa rakennusjärjestyksessä määrätään, että tietty osa pihamaan pinnasta on säilytettävä vettä läpäisevänä sekä se myös ohjaa säilyttämään paikkoja istutettuna. Se edistää hulevesien hallintaa, kaupunkiluonnon monimuotoisuutta ja auttaa säilyttämään paikallisia kasvi- ja eläinlajeja. Samoin puustoa ohjataan säästämään ja istuttamaan uutta. Vehreyden ylläpito luo elinympäristöjä monille lajeille sekä suojaa luontoarvoja kaupunkialueilla. Määräykset edistävät ekologisten käytävien säilyttämistä ja uusien luomista. Ekologiset käytävät mahdollistavat eläin- ja kasvilajien siirtymisen elinalueiden välillä, mikä tukee luonnon monimuotoisuutta ja ehkäisee populaatioiden eristyneisyyttä ja heikentymistä. (16 §, 31 §, 32 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksessa säädellään hulevesien hallinnan periaatteista. Esimerkiksi rakentamisen yhteydessä tai muutostöissä piha-alueilla voi toteuttaa imeytysalueita ja veden luonnollista kiertoa tukevia ratkaisuja, jotka suojelevat vesistöjä ja ehkäisevät tulvia sekä veden saastumista. (16 §)

Määräyksessä edistetään uusiutuvan energian käyttöä ja ekologisten rakennusmateriaalien käyttöä kiertotaloutta koskevilla säädöksillä. Niiden voi todeta vähentävän luonnonvarojen kulutusta ja pienentävän rakennustoiminnan ekologista jalanjälkeä. On todettavissa esimerkiksi aurinkopaneelien, kasvillisuuskattojen ja energiatehokkuutta parantavien, kestäviä lämmitysmuotoja koskevien määräysten edistävän kestävää kehitystä. (20 §).

Muutettavassa rakennusjärjestyksessä edistetään vehreyden säilyttämistä ja lisäämistä kaupungissa muun muassa puiden säästämiseen ja istuttamiseen ohjaamalla sekä kasvillisuuskattojen avulla. Puut ja muut kasvillisuus toimivat hiilinieluina, mikä auttaa lieventämään ilmastonmuutosta. Ne myös viilentävät kaupunkia, tarjoavat suojaa eläimille ja lisäävät kaupunkiluonnon viihtyisyyttä. Edellisillä säädöksillä voi arvioida olevan vaikutusta siihen, että kaupunkisuunnittelu tukee kestävää kehitystä ja parantaa sekä ihmisten että luonnon hyvinvointia kaupungistuvassa ympäristössä. (16 §, 31 §, 32 §).

Päätelmät. Kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin kohdistuu vaikutuksia rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen puolesta, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muu lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan kohtuullinen, vaikka ympäristöasioita koskevan lainsäädännön, vaikutustenarvioinnin ja lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava. Esimerkiksi pienkiinteistöjen osalta neuvonnan saamisen tarve on merkittävää näissä asioissa.

Vaikutuksen kuvaus
Kaupunki- ja ympäristökuva

Vaikutuksen kohde
Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Vaikutuksen arviointi

Kaupunki- ja ympäristökuvaan kohdistuvilla määräyksillä ja ohjaamisella rakennusjärjestyksen muutosehdotuksessa vaikutetaan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen ja osin myös liikenteeseen. Se ohjaa rakentamisen laatua ja tehokkuutta paikallisella tasolla. (5 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen sisällöillä vaikutetaan välillisesti liikenteen määrään, sujuvuuteen ja kestävyyteen, vaikka vaikutuksen voikin todeta vähäiseksi ja osin satunnaiseksi. Määräykset tukevat kaupunkikeskuksissa rakentamisen monikäyttöiseksi kehittämistä muun muassa kivijalkaliiketilojen suunnittelua ja toteutusta edistämällä joukkoliikenteen solmukohtien läheisyydessä ja sen varrella. Se vähentää yksityisautoilun tarvetta ja kannustaa kestävään liikkumiseen. Samalla se

vähentää liikenteen päästöjä ja tukee vähäpäästöisiä liikkumismuotoja. Edelliseen määräysten välilliseen ohjausvaikutukseen liittyy myös pyöräteiden ja kävelyväylien rakentamisen tarpeen kasvu keskuksissa ja niiden tuntumassa. Hyvin suunniteltu ja turvallinen kevyen liikenteen verkosto vähentää autoilun tarvetta ja edistää terveyttä sekä ympäristöystävällistä liikkumista. (29 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksella on vaikutus osaltaan myös kaupunkien visuaaliseen ilmeeseen ja ympäristöön. Määräyksillä varmistetaan, että rakennukset soveltuvat toisiinsa ja ympäristöönsä arkkitehtonisesti ja visuaalisesti. Tämä luo tasapainoista, järkevää ja esteettisesti miellyttävää kaupunkikuvaa ja kokonaisuutta, mikä parantaa asukkaiden viihtyvyyttä, alueiden kiinnostavuutta ja helpottaa yritysten sijoittumista. Rakennusjärjestyksen edellyttäessä vehreiden ja istutettavien alueiden ja paikkojen toteuttamista tai maisemointia, parannetaan ympäristökuvaa ja lisätään asukkaiden hyvinvointia samalla, kun edistetään luonnon monimuotoisuutta. (5 §, 30 §, 31 §).

Muutettavan rakennusjärjestyksen sisältöjen voi arvioida vaikuttavan myönteisesti alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, energiatalouteen ja liikenteeseen edistämällä kaupunkikeskuksissa kivijalkaliiketilojen edistämiseen tehokasta maankäyttöä, energiataloudellisia ratkaisuja sekä kestävän liikkumisen mahdollisuuksia. Se luo taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävän kaupungin, joka tukee asukkaiden hyvinvointia ja vähentää rakentamisen kielteisiä ympäristövaikutuksia. (29 §).

Päätelmät. Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava, muu suunnittelu tai lainsäädäntö määritä. Kuitenkin vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan vähäinen, koska yhdyskuntarakennetta, energiataloutta ja liikennettä koskevan suunnittelun, lainsäädännön ja muiden lupamenettelyjen ohjausvaikutuksen voi todeta tässä asiassa olevan laaja ja kattava. Kyseessä olevat vaikutuksen kohteet tyypillisimmin ratkaistaan muussa suunnittelussa kuin luvituksen yhteydessä ja ovat merkittävästi laajemman mittakaavan asioita. Silti esimerkiksi pienkiinteistöjen osalta on tarve ohjattaville yksityiskohdille, joilla sinänsä voi olla kokonaisuudesta irrotettuna paljonkin tapauskohtaista merkitystä omassa mittakaavassaan. Lisäksi neuvonnan saamisen tarve on pienkiinteistöjen omistajien kannalta merkittävää.

Vaikutuksen kuvaus **Kaupunki- ja ympäristökuva**
Vaikutuksen kohde **Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö**
Vaikutuksen arviointi

Muutettava rakennusjärjestys vaikuttaa kaupunki- ja ympäristökuvaa koskevilla määräyksillään erityisesti kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön monin tavoin. Määräyksillä ohjataan rakennusten ulkoasua, sijoittelua, niiden sopivuutta keskenään ja ympäristöönsä sekä ympäristön yleistä ilmettä. (5 §, 7 §, 29 §, 30 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksella voi todeta olevan osaltaan ja asemakaavan kanssa suoraan siihen, miltä kaupunki visuaalisesti näyttää, millainen sen tunnelma ja sen toimivuus on. Rakentamisen yhtenäisyyden ja laadun osalta rakennusjärjestys määrää uusien rakennusten sopeutumisesta alueella olemassa olevaan tyyliin, visuaalisiin elementteihin tai muihin lähtökohtiin. Se tarkoittaa esimerkiksi korkeuksien, materiaalien, värien, julkisivujen tai kattojen suunnittelun ja toteutuksen hallintaa. Se varmistaa, että kaupungin eri osat muodostavat järkevän ja määrätietoisen kokonaisuuden. Edellinen voi osaltaan varmistaa, että oleelliset ja säilytettäväksi arvioitavat näkymät kaupungissa säilyvät tasapainoisena ja keskeiset historialliset tai muuten arvokkaat rakennukset eivät jää liian suurten uusien rakennusten varjoon. (5 §, 29 §, 30 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen sisällöt ohjaavat suojaamaan, säilyttämään, ylläpitämään ja kehittämään maisemaa myönteisesti. Luonnon ja rakennetun ympäristön tasapainon tavoittelun kannalta rakennusjärjestyksessä määrätään maiseman ominaispiirteisiin, kuten puustoa, metsikköjä, rantaviivaa tai vesistöjä on säilytettävä, integroitaessa niihin uusia rakennuksia. Se parantaa maiseman ja rakennetun ympäristön keskinäistä suhdetta. (30 §, 31 §).

Rakennusten ulkonäöstä ja tyylistä rakennusjärjestyksen muutosehdotuksessa säädetään aiempaa selkeämmin niin, että suunnittelu kunnioittaa alueen kulttuurihistoriaa. Tämä voi tarkoittaa vanhojen rakennustapojen, materiaalien ja arkkitehtonisten yksityiskohtien säilyttämistä, mikä edistää alueen historiallista ja kulttuurista identiteettiä. Rakennusjärjestyksen muutosehdotus määrää, että rakentaminen ja sen ylläpitämättömyys eivät saa vahingoittaa tai heikentää suojeltuja historiallisesti tai kulttuurisesti merkittäviä rakennuksia, ympäristöä tai näkymää. Määräysten voi arvioida mahdollistavan kulttuuriperinnön säästämisen ja varmistaa sen säilymisen tuleville sukupolville. Myös maisema voi itsessään olla osa kulttuuriperintöä. Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksessa määrätään, että muun muassa suunniteltujen rakennusten sijoittumisen on sovittava maisemaan kokonaisuutena esimerkiksi vanhemmissa tai perinteikkäämmissä kaupunkirakenteissa, maatila-alueilla tai perinteisissä maaseutukohteissa. (5 §, 30 §).

Muutettava rakennusjärjestys sisältää määräyksiä, jotka edistävät laadukkaiden ja kestävien rakennusten rakentamista. Se tarkoittaa materiaalien ominaisuuksiin liittyviä määräyksiä ja arkkitehtonisia laatuvaatimuksia, jotka parantavat rakennusten pitkäaikaisuutta ja kestävyyttä. Korkealaatuisen rakentamisen ja korjaamisen voi

todeta vaikuttavan myönteisesti kaupunkikuvaan ja ympäristön viihtyisyyteen. (5 §, 29 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen sisällöt mahdollistavat arvokkaiden rakennusosien, rakennuskohteiden ja niiden muodostamien kokonaisuuksien alueiden säilyttämistä. Rakennusjärjestyksessä asetetaan määritelmiä suojeltujen tai muuten arvokkaiden kulttuuriperintökohteiden tai historiallisten rakennusten sallittaville muutos- tai korjaustöille. Tavoitteena on säilyttää alkuperäiset piirteet, kuten rakennusmateriaalit, tyylit ja yksityiskohdat, jotka heijastavat kaupungin tai rakentamisen historiaa ja identiteettiä. Säädökset myös edellyttävät, että uusien rakennusten on sovelluttava ympäröivän alueen ominaispiirteisiin ja yleisesti noudatettuun rakennustapaan, sijoituksen koon, muodon, ulkomateriaalien, värityksen, valaistuksen sekä julkisivun jäsentelyn osalta. Muodostettava ympäristönsä kanssa sopusuhtainen kokonaisuus, mikä auttaa säilyttämään kaupungin kulttuurisen identiteettiä ja yhtenäisyyttä aiempaa paremmin. (5 §, 30 §).

Jätteiden keräilyn pisteitä koskevilla määräyksillä maisemoinnista julkisissa kaupunkitiloissa tai aitaamisella tonttimailla voi arvioida olevan osaltaan vähäisempi mutta myönteinen vaikutus katunäkymien selkeyden ja sopusuhtaisuuden kannalta. (51 §).

Muutettavan rakennusjärjestyksen tavoitteena on tukea Vantaan kaupungin oman identiteetin ja yhteisöllisyyden vahvistamista. Määräykset koskevat paikallisten erityispiirteiden, kuten arkkitehtuurin tai maisemaelementtien säilyttämistä. Se auttaa luomaan kaupunginosiin omaleimaisen ja tunnistettavan ilmeen, joka lisää paikallisten asukkaiden ylpeyttä omasta ympäristöstään. Tavoitteena on myös tukea kaupunkirakenteen kehittämistä niin, että alueilla säilyy, tulee ylläpidetyksi tai kehitetyksi julkisia yhteisiä paikkoja muun muassa torien osalta ja tavoitteena on parantaa elinympäristöä ja edistää yhteisöllisyyttä. (5 §, 30 §).

Rakennusjärjestyksen muutoksen sisältöjen voi arvioida vaikuttavan kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön edistämällä kestävän, käyttökelpoisen, turvallisen ja sopusuhtaisen kaupunkisuunnittelun toteutumista, asemakaavoja, katu-, puisto- ja viheraluesuunnitelmia osaltaan tukien. Sen voi todeta suojelevan historiallisesti ja kulttuurisesti tai muusta näkökulmasta arvokkaita tai merkittäviä kohteita, edistää viihtyisien ja esteettisten ympäristöjen syntymistä sekä turvata maisemallisesti arvokkaita näkymiä. Siten voi todeta, että rakennusjärjestys auttaa luomaan kaupunkia, joka on sekä toimiva että visuaalisesti miellyttävä, tukien samalla paikallista kulttuuria ja identiteettiä. (30 §).

Päätelmät. Kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava tai muiden menettelyjen tuottamat asiakirjat

määritä. Toteutus muodostuu paljolti yksityiskohtiensa kautta. Vaikutuksen laajuuden voi todeta olevan merkittävä, koska esimerkiksi asemakaavojen ohjausvaikutus ei yksityiskohtiin saakka ole kattava tai osin kaavojen voi todeta olevan niin vanhoja, että on todettavissa, että ne eivät kaikilta osin välttämättä ole enää ajankohtaisia ja olisi paine niiden resursseja paljon kuluttavaan päivittämiseen. Vantaalla on myös laajoja asemakaavojen ulkopuolisia alueita, joissa ei ole juuri suunnittelun hyväksyttävyyteen liittyviä määrityksiä käytössä.

Vaikutuksen kuvaus **Kaupunki- ja ympäristökuva**
Vaikutuksen kohde **Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittyminen**
Vaikutuksen arviointi Rakennusjärjestyksen muutos tavoittelee elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymistä, määräämällä eri tavoin kaupunki- ja ympäristökuvasta. On hyödyllistä luoda toimiva ja tasapainoinen ympäristö yrityksille kilpailla keskenään ja menestyä kestävällä tavalla. (5 §, 30 §). Muutettava rakennusjärjestys tukee asemakaavoissa mahdollistettua kaupunkirakennetta ja -rakentamista, joka edistää yritystoiminnan tilojen ja käytön monipuolisuutta ja joustavuutta. Kaupunkikeskuksissa rakennusjärjestys ohjaa yrityksiä muun muassa kivijalkaliiketilojen hyödyntämiseen niissä tapauksissa, kun se liiketoimintaympäristönä vastaa yrityksen toiminnan tarpeita ja tavoitteita. Hyvin sijoitellut liike- ja toimistoalueet luovat synergiaa yritysten välille, mikä parantaa kilpailukykyä ja houkuttelee uusia yrityksiä alueelle. Kaupunkikeskuksissa rakennusjärjestyksellä edistetään asemakaavoihin perustuen muun muassa asuin-, liike- ja palvelutilojen sijoittumista samaan kortteliin tai rakennukseen. Se edistää alueita, joissa asukkaat, asiakkaat, yrittäjät ja työntekijät ovat lähellä, minkä voi todeta lisäävän asiakasvirtoja, ylläpitävän ja parantavan liiketoiminnan mahdollisuuksia. Kaupunkikeskuksissa rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisällöt tukevat osaltaan kaupunkisuunnittelun liikenne- ja saavutettavuusratkaisuja, jotka hyödyttävät yritysten kilpailukykyä. Siellä rakennusjärjestys ohjaa asemakaavojen, liikenne-, katu-, puisto- ja viheraluesuunnitelmien apuna rakentamista joukkoliikenteen, suurten väylien ja liikenneyhteyksien läheisyyteen, mikä parantaa yritysten saavutettavuutta asiakkaille ja työntekijöille. Hyvin saavutettavissa olevat liiketilat parantavat kilpailua, koska yrityksillä on helpompi päästä potentiaalisten asiakkaiden ulottuville. Sujuva liikenne ja logistiikka ovat tärkeitä paitsi asiakkaille mutta myös erityisesti tavaraliikenteelle, mikä entisestään tukee yritysten välistä kilpailua ja kustannustehokkuuden tavoittelua. (30 §).

Rakennusjärjestyksen muutos tukee elinkeinoelämää pitämällä kaupunkikeskukset elinvoimaisina ja kilpailukykyisinä. Kyse on asemakaavoihin perustuvasta liiketilojen sijainnista, määrästä ja laadusta erityisesti kaupunkikeskustoissa, jossa toteutusvaiheessa rakennusjärjestyksellä vaikutusta. Varmistuu alueille riittävästi liiketiloja erilaisille yrityksille, mikä lisää kilpailua ja tarjoa kuluttajille laajemman valikoiman kysyttyjä palveluita ja tuotteita. Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksessa on määräyksiä esimerkiksi kaupunkikeskustojen kivijalkaliiketilojen suunnittelun edistämisestä. Niillä luodaan viihtyisää kaupunkikuvaa ja elävää keskusta, mikä on omiaan lisäämään osaltaan asiakasvirtoja yrityksille. Laadukkaasti, myös yksityiskohdat huomioiden suunnitellut ja toteutetut julkiset kulkureitit, paikat ja ulkotilat houkuttelevat asiakkaita ja parantavat yritysten liiketoiminnan edellytyksiä. Rakennusjärjestys voi edistää pienyrittäjyyttä ja uuden yritystoiminnan syntymistä. Se edellyttää muunneltavien tilojen suunnittelua, joka ohjaa erikokoisten ja erilaisten liiketilojen toteutukseen, mikä helpottaa erilaisten yritysten, erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten, toimintaa. Pienille yrityksille sopivat liiketilat voivat edistää kilpailua suurten toimijoiden kanssa ja tukea paikallista yrittäjyyttä, kiinnostavaa kaupunkikuvaa sekä luoda paikallista identiteettiä. Parhaimmillaan se tuo uutta elämää ja elinvoimaa kaupunkikeskuksiin. (29 §).

Muutettavan rakennusjärjestyksen sisältöjen voi todeta osaltaan parantavan ja huolehtivan kaupunkikuvan luomasta vetovoimaisuudesta, minkä voi todeta hyödyttävän elinkeinoelämää. Esteettisesti miellyttävät sekä käyttökelpoiset ja toimivat rakennukset sekä julkiset ulkotilat houkuttelevat asiakkaita, matkailijoita ja yrityksiä. Rakennusjärjestys on tukemassa muuta suunnittelua ohjaten kaupunkiympäristön visuaalisesta laadusta, mikä tekee kaupunkikeskuksesta houkuttelevan kohteen sekä asukkaille että yrityksille. Määräykset tukevat muun muassa viheralueiden, puuston säilyttämisen, uusien istuttamisen ja rakentamisen ekologisten ratkaisujen lisäämistä tai soveltamista. Sen voi todeta parantavan asiakkaiden ja työntekijöiden viihtyvyyttä ja alueiden vetovoimaisuutta. Hyvinvoivat työntekijät ja asiakkaat tukevat liiketoiminnan kehittymistä ja kilpailukykyä. (5 §, 29 §, 30 §, 31 §, 32 §).

Muutettavan rakennusjärjestyksen voi arvioida vaikuttavan elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen monipuolisesti tukemalla osaltaan liiketoimintaympäristöjen muodostumista ja ylläpitämistä, parantamalla liikenneyhteyksiä ja infrastruktuuria, edistämällä monipuolista yritystoimintaa ja yrittäjyyttä sekä luomalla kaupunkiin viihtyisän, käyttökelpoisen ja houkuttelevan ympäristön. Sen voi arvioida antavan yrityksille aiempaa paremmat mahdollisuudet kilpailla ja menestyä sekä tukevan alueen talouskasvua ja vetovoimaa. (5 §, 29 §, 30 §, 31 §).

Päätelmät. Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen kohdistuu rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen sisältöjen takia vaikutuksia, kun on tarve ratkaista niitä rakentamisen toimenpiteitä koskevia kysymyksiä, joita ei asemakaava

tai muu lainsäädäntö määritä. Vaikutuksen laajuuden voi todeta merkittäväksi, koska toimintaympäristö kaupunkikeskuksissa Vantaalla on nyt muutoksessa, osin laajassakin. Niissä keskuksissa, joissa kaupunkikehitys ei ole vielä niin pitkällä, odotusarvot ovat korkealla. Muutokset ja niiden paineet luovat paljon uusia liiketoiminnan mahdollisuuksia tai kehityksen suuntia. Siltä osin kuin muutosta edelliseen ei vielä ole tapahtunut, sellaisia on kuitenkin odotettavissa ja myös niihin on syytä liike-elämän varustautua.

---

7. MUUTETUN RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTOSEHDOTUKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Seuraavassa arvioidaan vain niiden pykälien vaikutuksia, joihin on valmisteltu muita pykäliä määrällisesti ja sisällöllisesti merkittävämpiä muutoksia, ehdotuksesta edettäessä muutettuun ehdotukseen (merkintä 5.5.2026 viittaa ns. valmisteluun palautetun muutetun muutosehdotuksen muutoksiin päätöksentekoa varten):

1 a § Määritelmiä ja käsitteitä

Muutokset 1/4:

Uusi 1 § täydennettynä 1 a §:llä tuo rakennusjärjestykseen tarpeellisen laajan ja yksityiskohtaisen käsitteiden määritelmäosion, joka alkuperäisestä ehdotuksesta puuttui. Se täsmentää, selkiyttää ja rajaa tulkintaa siitä, mikä on mm. rakennus, rakennelma, katos, terassi, pihasauna jne.

Vaikutukset:

- Selkeyttää tulkintaa.
- Tuo rakennusjärjestyksen linjaan rakentamislain kanssa.
- Tarjoaa viranomaiselle yksiselitteisemmät ja linjakkaammat perustelut lupavalvontaan, neuvontaan ja luvitukseen.

Muutokset 2/4 (5.5.2026):

Muutettu pihasaunan sijoittamisen määritelmää niin, että se on asuinrakennuksen tai vapaa-ajanrakennuksen ”pihapiirissä”, mutta ei niiden ”yhteydessä”.

Vaikutukset:

- Vaikutus on vähäinen tai neutraali, vapauttava ja myönteinen.
- Laajentaa pihasaunan sijoittamisen mahdollisuuksia välittömästä päärakennuksen läheisyyteen sijoittamisesta laajemmalle pihapiirin alueelle vapaammin, maisemallisesti, näkymien tai istutusten kannalta tai toiminnallisesti luontevaan paikkaan.
- Muutos tukee perinteistä suomalaista pihapiirikäsitettä, jossa rakennukset muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden ilman vaatimusta suorasta rakennusten välisestä kytkennästä toisiinsa.
- Voi parantaa pihan käytettävyyttä ja tilallista jäsennystä.
- Vähentää rakennusmassojen keskittymistä ympäristökuvassa, mahdollistaen jopa jonkin verran sen parantamista.
- ”Pihapiiri” on viranomaiskielessä selkeämpi ja yksiselitteisempi käytössä, mutta ”yhteyteen” rakentaminen on tulkinnallisempaa. Selkeys vaikuttaa mahdollisessa viranomaisneuvonnassa rakentamisen laatuun ja ennakoitavuuteen.

Muutokset 3/4 (5.5.2026):
Muutettu rakennelman määritelmää koskevaa kappaletta seuraavasti: A) Koirankopit on poistettu luettelosta, koska voi määritellä pihakalusteiksi tai -varusteiksi. B) Rakennusoikeutta käyttävien yli 20 k-m² laajuisten rakennelmien määrittelyn osalta tarkennettiin niiden sisältävän sisätilaa erotuksena muista rakennelmista. C) Rakennelmien luetteloon lisättiin tulisijalliset vesialtaat.

Vaikutukset:

- Vähäisiä, pääosin neutraaleja vaikutuksia.
- Rakennettuun ympäristöön kohdistuva kokonaisvolyymi ei kasva.
- Rakennusoikeuden käytön määrittelyyn liittyvä sisätilan ominaisuus on selkiyttää viranomaisneuvontaa ja kaupunkilaisten käsityksiä.
- Selkeämpi määrittely ohjaa piharakentamista rakennuspaikan päärakennukseen alisteiseksi. Pihapiirit hahmottuvat selkeämpinä ja laadullisesti hallitumpina, mikä tukee useimpien käsitystä rakennetun ympäristön koskevaa tasapainoisen ja hillityn vaikutelman tavoitteita.
- Tulkinnanvaraiset tapaukset kylpypaljujen osalta nimetään ja määritellään selkeämmin, millä voi olla merkitystä naapurustossa käytäviin keskusteluihin, jossain määrin paloturvallisuuteen tai koettuihin savuhaittoihin.

Muutokset 4/4 (5.5.2026)

Lisätty kokonaan uusi määräys: ”*Pihavarusteet ja -kalusteet eivät kuulu rakennusvalvonnan valvontavastuun piiriin. Pihavarusteina pidetään esimerkiksi kalusteita, keinuja, pyykin kuivaus- ja tamppaustelineitä, irtogrillejä, trampoliineja, pienehköjä kevytrakenteisia ja siirtokelpoisia tulisijattomia vesialtaita (kylpypaljut, porealtaat tai pihauima-altaat)*”

Vaikutukset:

- Vaikutus on melko vähäinen tai neutraali, mutta paikallinen ja lievästi myönteinen.
- Vaikutukset kohdistuvat tyypillisesti pientalovaltaisiin alueisiin ja arjen pääosin tilapäisiin, vaihtuviin pihatoimintoihin. Kyseessä ei ole alue- tai yhdyskuntarakenteeseen vaikuttava muutos.
- Määräys ei lisää rakennuskohteiden määrää eikä mahdollista uutta pysyvää rakentamista, vaan selventää, että nämä toiminnot eivät kuulu rakennettuun ympäristöön juridisessa mielessä. Vähäisillä, siirtokelpoisilla ja tilapäisluonteisilla pihavarusteilla ei ole rakennusoikeudellista tai luvanvaraista merkitystä. Käytännössä ei kokonaisuudessa ole juuri vaikutuksia kaupunkilaisten tarpeeseen tai edellytyksiin hankkia pihavarusteita tai -kalusteita, mutta edesauttaa paikoin huomattavasti asiasta käytävää vuorovaikutusta.
- Kun pihavarusteet määritellään selkeästi rajattuna, fyysisesti vähäisinä tai vähäisempinä pihan käytön ja arjen osasina, ei rakentamisena, pihat voivat luontevasti toimia toiminnallisina, joustavina, asukkaiden tarpeiden mukaisesti muuntautuvina ympäristöinä, vähentäen ristiriitoja: Asiasta käytävä keskustelu on yksiselitteisempää, esimerkiksi viranomaisohjauksen yhteydessä tai naapuruston kesken. Tulkinnanvaraisuuden vähentyessä on rakennusvalvonnan toiminta neuvonnassa ja ohjauksessa johdonmukaisempaa.
- Aiempaa selkeämpi määrittely tukee ohjausta kohden rakennetun ympäristön hallittua ja johdonmukaista kehitystä, erityisesti asemakaavallisesti väljästi ohjatuilla pientaloalueilla, mahdollistaen rakennusvalvonnan henkilöstöresursointia ympäristövaikutuksiltaan merkittävämpiin, pysyviin kohteisiin.

5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset

Muutokset (5.5.2026):

Tarkennettu lintujen törmäämistä vähentävää rakennuskohteen eräiden lasisten rakennusosien, kuten ikkunoiden sekä valaistuksen suunnittelua ja toteuttamista koskevaa määräystä niin, että arviossa itse rakennuskohteen ominaisuudet ja sen laajuus on huomioitava.

Vaikutukset:

- Vaikutukset ovat rajautuvasti kohdentuvia, siten laajemmin arvioituna vähäisiä, lievästi tai välillisesti myönteisiä.
- Muutettu määräys säilyttää lintuturvallisuuden tavoitteen, mutta korostaa sen suhteuttamista rakennuskohteen luonteeseen, kokoon ja laajuuteen. Muutos on luonteeltaan täsmentävä, ohjaava, tulkintaa jäsentävä, eikä se poista tai heikennä lintuturvallisuuden huomioon ottamista. On todettavissa, että lintuturvallisuutta koskeva tavoite ei laajemman kokonaisuuden kannalta heikenny.
- Rakennettuun ympäristöön kohdistuva muutos on hillitty: Vaatimusten soveltaminen voidaan suhteuttaa esimerkiksi rakennusten pieneen kokoon tai vähäisyyteen merkitykseltään, mikä vähentää tarvetta rakennuksen mittakaavaan nähden ylimitoitettuihin, siten raskaisiin ratkaisuihin. Kohtuullistaminen ilmenee erityisesti pientaloalueilla pientalo- ja pienrakentamisessa, missä ohjausvaikutus on keskeinen, parantaen suunnitteluratkaisujen suhteellisuutta. Määräyksen tarkennus vähentää tarvetta yhdenmukaistaa ominaisuuksiltaan liian eriluonteisia rakennuskohteita saman vaatimustason alle, mikä mahdollistaa ohjauksen kohdentamisen ympäristövaikutuksiltaan merkittävimpiin kohteisiin. Se tukee rakennusjärjestyksen vaikuttavuutta nimenomaan siellä, missä vaikutukset lintuihin ja rakennettuun ympäristöön ovat tosiasiallisesti suurimmat.
- Lintuturvallisuutta koskevan määräyksen täsmentäminen suhteuttaa vaatimukset rakennuskohteeseen ja sen laajuuteen, selkeyttää määräyksen soveltamista, tukien rakennusten mittakaavaan ja käyttötarkoitukseen nähden tarkoituksenmukaisia ratkaisuja. Muutoksella ei ole merkittäviä määrällisiä vaikutuksia rakennettuun ympäristöön, mutta se parantaa suunnitteluvalintojen joustavuutta ja rakennusjärjestyksen ohjausvaikutuksen kohdentumista sinne, missä ympäristövaikutukset lintuturvallisuuden kannalta ovat suurimmat.

6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle

Muutokset (5.5.2026):

Muutoksessa tontin rajan ylittämisen osalta katu- tai muulle yleiselle alueelle, on alikulkukorkeutta koskevaa määräystä täsmennetty ajoradan ja huoltoajolle varatun väylän osalta 4,6 metriin.

Vaikutukset:

- Vaikutukset ovat melko vähäisiä tai neutraaleja, mutta ohjaavia, myönteisiä ja selkeän tavoitteellisia.
- Täsmennys vaikuttaa ainoastaan niihin rakennushankkeisiin, joissa erkkerit, parvekkeet, räystäät tai katokset ulottuvat katualueen ylle, rakennus sijoittuu suoraan kadun vastaiselle tontin rajalle asemakaavan mukaisesti. Vaikutukset kohdistuvat pääosin rajattuun joukkoon tulevia suunnittelukohteita keskeisillä katualueilla.
- Siten kyse on eniten tiiviin kaupunkirakenteen kerrostalorakentamisesta, joka tyypillisesti on rajautumassa jalkakäytävän reunaan kiinni tai sen lähituntumaan. Se rajaa merkityksiä.
- Rakennettuun ympäristöön kohdistuva keskeinen vaikutus liittyy: katualueen kunnossapidon sekä huolto-, pelastus- ja erikoiskuljetusten esteettömään toimintaan. Yhtenäinen 4,6 metrin vapaan korkeuden vaatimus rakennusosan alapuolella tukee kadun pitkäjänteistä käyttöä ja huollettavuutta, vähentää riskiä, että rakenteet rajoittavat katualueen käyttöä tulevaisuudessa tai että itse rakenteet tai moottoroidut välineet niiden alta liikkuessaan vaurioituvat.
- Kaupunkikuvallisesti pienempi 3,2 metrin alikulkukorkeus pääosin säilyy jalankulkualueilla, jolloin katutilan tai katunäkymän mittakaava jalankulkijan näkökulmasta ei muutu ja katutilan inhimillisyys ja suojaisuus voidaan säilyttää.
- Määräyksen tarkennus antaa suunnittelijoille selkeät reunaehdot jo luonnosvaiheessa ja vähentää tapauskohtaista neuvottelua ja jälkikäteisiä suunnitelmien muutostarpeita, helpottaen asiantuntija- ja viranomaistyötä, vapauttaen resursseja oleelliseen työhön. Omaisuusvahingot voivat pidemmällä ajalla myös vähentyä hieman.

7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen

Muutokset:

Uusittu pykälä mm. jakaa aiempaa selkeämmin sisällön kolmeen alaotsikkoon: Rakennukset – Rakennelmat–Yleistä.

Vaikutukset:

- Tulkinta ja määräysten soveltaminen selkeytyy, kun rakennuskohteista rakennus ja rakennelma erotetaan toisistaan aiempaa selkeämmin, mikä on omiaan vähentämään epäselvyyksiä ja siten mm. säästämään kaikkien osapuolten, asiakkaidemme ja luvittajiemme aikaa.
- Rakennelmien etäisyyksissä määrittyy rakennelmien sijoittaminen rajalle aiempaa yksiselitteisemmin suhteessa mm. naapureiden etuun, palomääräyksiin ja poikkeamisien tarpeiden tunnistamiseen. Aiempi viranomaisen paikoin linjattomuutta ja siten epätasapuolista asiakaspalvelua tuottava harkintavalta vähenee.
- Naapurin asema vahvistuu. Kirjallisen suostumuksen merkitykselle annetaan nyt se merkitys ja arvo, mikä sille kuuluu. Se on nyt vaatimuksena poikkeamissa, jotka liittyvät naapurin etuun, koska kytkeytyy aiempaa yksiselitteisemmin alueen suunnittelun lähtökohtiin.
- Rakennusvalvonnan toiminta rakennusjärjestyksen soveltamisessa yhdenmukaistuu uuden rakentamislain kanssa aiempaa selkeämmin. Määritelmät ja etäisyysvaatimusten logiikka noudattavat myös uuden rakentamislain käsitteistöä ja systematiikkaa.
- Suunnittelun käytännön vaikutukset tontin käyttöä ohjaavien tekijöiden osalta kasvavat hieman rakennelmien osalta. Näin koska suunnittelijoiden ja rakentamiseen ryhtyvien on huomioitava useampi muuttuja jo mahdollisimman etupainotteisesti luonnosvaiheessa. Hyötynä on osapuolten ajan säästäminen tähdellisempiin tehtäviin, kuin aikaa vieviin selvittelyihin ja neuvotteluihin.

12 § Lohkottavan tontin vähimmäispinta-ala

Muutokset:

Kokonaan uuden pykälän lisääminen on merkittävä ja käytännöllisyydessään edullinen sekä rakentuvan ympäristön kehittymiseen myönteisesti vaikuttava muutos, koska aiemmassa muutosehdotuksessa lohkomisen vähimmäisvaatimukset puuttuivat kokonaan. Ohjausvaikutus kohdistuu ensisijaisesti tontteja lohkovan kaupungin viranomaisen valmisteluun ja päätöksentekoon. Monissa kunnissa kyseisen kaltainen pykälä on jo aiemmin ohjannut olennaisesti esim. pientalorakentamisen sijoittumista, tontinmuodostusta ja jopa kaavojen kehittämistä.

Vaikutukset:

- Pykälä luo normatiivisen rajan, joka sitoo viranomaista lohkomisratkaisuissa. Se määrittelee yksiselitteisemmin tapauskohtaisen harkinnan laajuutta. Selkeys ja ennakoitavuus paranee, samalla rajaten eri ratkaisujen joustavuutta haasteita tuottavista ratkaisuista alkaen.
- Ennakoitavuus paranee myös maanomistajien ja suunnittelijoiden näkökulmasta, mikä on hyvää asiakaspalvelua.
- Kaupunki saa vahvemman perustan ratkaista tonttijakoasioita ja vastata lohkomisehdotuksiin.
- Viranomaisen harkintavalta kaventuu, joten voi todeta jatkossa seuraavan vähemmän ristiriitaisia päätöksiä. Lainkäyttö yhtenäistyy, mikä vähentää erimielisyyksiä hakijoiden, naapureiden ja viranomaisten välillä.
- Pientaloalueiden täydennysrakentamisen ratkaisut voivat joissain harvinaisemmissa tapauksissa tiiviisti rakentuvilla tai suureen tehokkuuteen pyrkivillä alueilla leikkautua, kun olemassa olevat tontit ovat pieniä. Se voi lisätä vähäisesti jatkossa kaavamuutoksien tarvetta, joille on haastavaa määritellä aikataulua tai kaikenlaisia ehdotuksia pitää automaattisesti toteuttamiskelpoisina kaavoituksen näkökulmasta ajatellen alueen kehittämistä kokonaisuutena tai laajemmin. Kuitenkin samalla naapurustoihin sopimattoman tiiviyden riski vähenee, mikä usein on todettu olevan asukkaiden toive, arvostettu ja haluttava ominaisuus alueella.
- Kirvesvarren määrittely erikseen rakentamisesta käyttökelpoisesta tonttimaasta estää tontin lohkomisen, jossa suuri osa tonttia on sen tehokkaan ja järkevän hyödyntämisen ulkopuolella. Siten laatu ja rakennettavuus voi kasvaa yksittäisillä tonteilla ja alueella laajemmin.

- Vaatimus teknisten edellytysten huomioimisesta vähentää rakennettavuudeltaan kyseenalaisten tai kyseenalaistuvien tonttien lohkomisen.
- Voi arvioida, että naapurustojen maisema ja väljyys säilyvät paremmin ja pientalotonttien ja -alueiden laatu paranee ja pysyy yhtenäisempänä. Määrittelyn voi arvioida myös suoraan tukevan kaava-alueiden alkuperäistä suunnitteluperiaatetta, kaavallisia tavoitteita ja kaupunkikuvaa.

13 § Pihamaan rakentaminen

Muutokset (5.5.2026):

Alkuperäinen sanamuoto velvoitti istuttamaan rakentamattomat pihan osat, ellei ollut perusteltua syytä säilyttää niitä luonnonmukaisena. Muutettu sanamuoto korvaa velvoitteen suosituksella: Mahdollisuuksien mukaan säilytetään luonnonmukaisia osia, ja istutettavilla alueilla käytetään paikan kasvuolosuhteisiin sopivaa monipuolista kasvilajistoa.

Vaikutukset:

- Vaikutukset ovat vähäisiä tai neutraaleja, paikoin tai välillisesti myönteisiä.
- Muutos on luonteeltaan ohjaava, silti joustavuutta lisäävä, kielellinen ja sisältöä täsmentävä, ei pakottava eikä rakentamisen määrää lisäävä. Velvoittavuuden lieventäminen antaa enemmän harkintavaltaa pihan toteutukseen, mahdollistaa tarkoituksenmukaisemman reagoinnin tontin maaston, kasvillisuuden ja käyttötarpeiden perusteella. Rakennettu ympäristö voi toteutua vaihtelevampana ja paikkasidonnaisempana, erityisesti pientaloalueilla ja asemakaava-alueiden ulkopuolella, joissa pihat muodostavat merkittävän osan koetusta ympäristöstä.
- Kaupunki- tai ympäristökuvassa vähentyy riski, että pihat toteutetaan kaavamaisesti pakollisen istuttamisen seurauksena. Luonnonmukaisten osien säilyttämisen korostaminen tukee pihan ja sitä ympäröivän maiseman luontevaa jatkuvuutta, voi parantaa ympäristökuvaa erityisesti luonnonläheisillä ja väljemmin rakennetuilla alueilla. Vaikutus kaupunkikuvaan on hallitusti myönteinen mutta vähäinen.
- Ylläpidon kannalta pakollisen istutuksen aiheuttama ylläpitotarvetta vähentyy. Mahdollistuu piharatkaisut, jotka ovat pitkäjänteisesti kestäviä ja vähemmän hoitoa vaativia. Rakennetun ympäristön laatu

säilyy, mutta pihaympäristöjen toimivuus ja ylläpidettävyys voivat parantua.
- Rakennusvalvonnan näkökulmasta muutos siirtää painopistettä yksityiskohtaisesta velvoittamisesta kokonaisharkintaan, tukien rakennusjärjestyksen roolia esikuvan ja laadullisen ohjeen antajana asemakaavan täydentäjänä. Se edistää rakennettuun ympäristöön liittyvien ratkaisujen johdonmukaista mutta joustavaa soveltamista.

16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen

Muutokset (5.5.2026):

Alkuperäinen määräys velvoitti käyttämään vettä läpäiseviä pintamateriaaleja, edellytti muutostilanteissa kovien pintojen vähentämistä, sisälsi määrällisen vähimmäisvaatimuksen vähintään 65 % vettä läpäisevää pintaa asemakaavan pientalotonteilla. Uusittu määräys muuttaa velvoitteen suositukseksi, säilyttää ohjauksen kasvipeitteisyyden ja läpäisevyyden lisäämisestä muutostilanteissa, poistaa kiinteän prosenttiosuuteen perustuvan vaatimuksen.

Vaikutukset:

- Vaikutukset ovat vähäisiä tai neutraaleja, mutta toteutustapoja monipuolistavia, silti hallittuja.
- Muutos on luonteeltaan ohjaava ja joustavuutta lisäävä, normiohjausta keventävä, mutta säilyy edelleen ympäristön kannalta jonkin verran tavoitteellisena.
- Määrällisen ja sitovan vaatimuksen poistaminen antaa suunnittelijoille ja rakentajille enemmän liikkumavaraa pihan toiminnallisuuden (oleskelu, kulku, pysäköinti) ja toteutettavuuden suhteen. Sen voi toisaalta myös arvioida vähentävän riskiä, että pihat suunnitellaan ”minimivaatimuslähtöisesti” prosenttilukuarvoista käsin. Pihaympäristöjen laatu voi jopa parantua, kun ratkaisut tehdään kokonaislaatu ja käyttö huomioiden eikä yksittäisen numeerisen vaatimuksen vuoksi.
- Suositusluonteinen ohjaus kannustaa edelleen vettä läpäisevien ratkaisujen käyttöön, mutta mahdollistaa paremmin piharatkaisut, joissa kovien pintojen käyttö on perusteltua ajatellen esimerkiksi esteettömiä reittejä, huolto- ja pelastusreittejä tai pihan helpompaa ylläpitoa ja siistiä käytettävyyttä ja ulkoasun vaikutelmaa.
- Vaikka sitova prosenttivaatimus poistuu rakentamattomien pintojen ja kasvillisuuden lisääminen säilyy ohjaavana tavoitteena, muutos ei

lähtökohtaisesti johda laajamittaiseen pihojen kovettumiseen, koska muut ympäristö- ja hulevesimääräykset jäävät voimaan. Rakennettuun ympäristöön liittyvä hallinta paranee, kun pihan toteutus voi perustua parempaan kokonaisharkintaan ja vältetään tilanteet, joissa hulevesien hallinta tai pihan käyttökelpoisuus heikkenee jäykän prosenttivaatimuksen vuoksi. Rakennetun ympäristön toimivuus, huollettavuus ja elinkaarikestävyys voivat parantua erityisesti pientaloalueilla ja täydennysrakentamisessa.

- Muutos tukee toimivien, käyttökelpoisten ja pitkällä aikavälillä hallittavien pihaympäristöjen toteutumista erityisesti täydennys- ja pientalorakentamisessa.
- Kaupunki- ja ympäristökuvaan kohdistuva vaikutus on vähäinen ja hallittu, erityisesti asemakaava-alueilla, joissa kaavamääräykset ohjaavat suurempien rakennushankkeiden piharatkaisujen edellytyksiä.

20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla

Muutokset 1/2:

Merkittävä ja käytännössä usein sovellettavana ja suunnittelijoilla tutkittavana oleva pykälä määrittelee, mitkä toimenpiteet vapautuvat rakentamisluvan hakemisesta. Se vaikuttaa suoraan sekä lupaviranomaisen työkuormaan että kiinteistönomistajien tavoitteiden asetteluun, kaikkien osapuolten aikaa paikoin haasteellisilta näkökulmien yhteensovittamisen neuvotteluilta säästäen. Voi todeta myös kyseessä olevan Vantaalla linjanmuutoksesta lupavapautuksista kohti rakentamislain vähäisyyskriteereitä, koska muutettu versio jopa alkaa seuraavasti: "*Rakentamislain 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuina vähäisinä pidetään seuraavat...*" Siten vapautusten logiikka sidotaan suoraan uuden Rakentamislain vähäisyysperiaatteisiin ja -kriteereihin, kun alkuperäinen versio oli "*Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta*" ilman viittausta rakentamista koskevaan lakiin samassa laajuudessa.

Vaikutukset:

1. Linjanmuutos
    - Selkeyttää oikeusperustaa ja kytkee pykälän tiukasti valtakunnalliseen lainsäädäntöön. Viranomaisen tulkinnat ja soveltaminen rajautuvat järkevästi tuottaen tehokkuutta ja ajansäästöä.
    - Vähentää Vantaan omaa tulkintavastuuta, koska pykälä harmonisoituu rakentamislain valtakunnallisiin linjauksiin.

- Parantaa sääntelyn ennakoitavuutta mutta kaventaa paikallista harkintavaltaa.

2. Määräystekstin rakenteellinen uudelleenjärjestely ja täsmennys
   - Muutettu versio on loogisempi ja jäsennellympi, siten sisällöltään helpommin omaksuttavissa.
   - Kaupunkilaisten kannalta selkiyttäminen edistää kunkin oman tilanteen helpompaa löytymistä.
   - Lupakäsittely ja neuvonta nopeutuu, koska pykälä ohjaa selkeämmin, mitä tapausta viranomainen arvioi. Aikaa säästyy.
   - Muutoksen voi todeta parantavan oikeudellista varmuutta kiinteistönomistajille ja suunnittelijoille.

3. Vanhojen puuikkunoiden osalta suojeltujen ja arvokkaiden alueiden ja rakennusten suojelutaso käytännössä vahvistuu.
   - Toisaalta yksityiskohtainen tapauskohtainen harkinta voi paikoin lisätä rakennusvalvonnan työtä, mutta
   - kulttuurihistoriallisten arvojen riskin menettäminen vähentyy, kun yksioikoisen ja sattumanvaraisen “vähäiseksi määritellyn toimenpiteen” varjolla tapahtuvaa toimintaa rajataan. Laajemmin järkevän tavoitteen asettelun voi myös arvioida nostavan rakentamisen tai jopa kokonaisten alueiden monia arvoja, myös loppujen lopulta omistamiseen liittyviä.

4. Ilmalämpöpumpun ja ilmavesilämpöpumpun sijoittamisen kannalta vaatimukset yksiselitteistyvät:
   - Muissa rakennuksissa kuin pientaloissa vapautus edellyttää julkisivuun sopeutettua kotelointia, jos laite näkyy julkiselle alueelle. Siten kaupunkikuvallisen ohjauksen ja hyvän lopputuloksen mahdollisuudet vahvistuvat. Myönteinen vaikutus on jopa yhtä tonttia laajempi, vaikuttaen alueiden haluttavuuteen ja arvoihin.
   - Julkisivuarkkitehtuuriin kohdistuvat laiteasennukset siirtyvät lupatarpeeseen aiempaa useammin, joten luvituksen määrä voi kasvaa hieman.
   - Rakentajat ja suunnittelijat joutuvat huomioimaan jo suunnittelun alkuvaiheessa koteloinnit ja mahdolliset vähäiset lisäkustannukset.

5. Mainoslaitteissa on nyt aiempaa selkeämpi uusi periaate: Jos on merkittävä vaikutus kaupunkikuvaan, lupa tarvitaan.

- Kaupunki saa vahvemman työkalun rajoittaa visuaalista sekavuutta ja ns. valosaasteen koettuja haittoja. Voi todeta keskimäärin sen olevan kaupunkilaisten ja asukkaiden etu, siten myös yrittäjien.
- Tulkitsee lain “vähäisyysperiaatteen” kaupunkikuvallisesti, mikä on nykyaikaisempi ja perustellumpi linjaus.
- Yritykset joutuvat varmistamaan luvan tarpeen useammin kuin aiemmin.

6. Aidat ja tukimuurit -osiossa vaatimukset materiaalille ja kaupunkikuvalliselle soveltuvuudelle kasvavat hieman. Muutettu versio lisää lähes kaikkiin aitoja koskeviin luvantarpeesta vapautuksiin ehdon: “materiaalin, muodon ja värisävyn tulee olla alueelle ominaisia ja soveltua kaupunkikuvaan.” Aiemmassa versiossa tämä mainittiin vain tietyissä tapauksissa.
    - Kaupunkikuvallinen ohjaus saadaan linjakkaammaksi, niin, että se tuottaa parempaa rakennettua ympäristöä, yksiselitteisemmän tavoitteenasettelun kautta. Aikaa säästyy kaikilta osapuolilta.
    - Erityisesti työpaikka-alueilla sekavaa ympäristöä tuovat epäsopivat aidat rajataan pois aiempaa selkeämmin.
    - Lisää suunnittelijan vastuuta materiaalivalinnoissa.

7. Tulisijoihin ja savuhormeihin uudet erityiset vapautuksen määrittelyt.
    - Parantaa paloturvallisuutta ja vähentää naapurihaittoja. Voi lisätä lupatarvetta pienempien piharakennusten osalta, tiiviissä rakennetussa ympäristössä, joissa rakentamisen väliset etäisyydet pienet.

8. Rakennelmien luvanvaraisuudesta vapauttamisten laajentaminen ja selkeyttäminen on merkittävä muutos, joka vapauttaa enintään 10 m² rakennelmat, kun kaikkien yhteispinta-ala on enintään 20 m², puistomuuntamoiden ja akkukonttien osalta enintään 10 m², täydennettynä tapauskohtaisella harkinnalla. Alkuperäinen versio ei säännellyt tätä yhtä selkeästi.
    - Käytännön lupaprosessit ja neuvonta selkiytyvät huomattavasti. Osapuolten aikaa säästyy myös muihin käynnissä oleviin tehtäviin.
    - Sähkö- ja energiayhtiöiden hankkeiden luvitus yhtenäistyy tuottaen parempaa asiakaspalvelua.
    - Pientalotonttien rakennelmat tulee suunnitella tarkemmin kokonaispinta-alan mukaan. Edellytykset naapurien välisten kiistojen vähenemiselle ja paremmalle rakennetun ympäristön laadulle voi todeta muodostuvan.

9. Terasseihin liittyvät aiempaa yksiselitteisemmät määritelmät vapauttavat mm. kattamattoman ja enintään 50 cm korkean rakenteellisen terassin, kun se on vähintään 2,5 m etäisyydellä tontin rajasta. Katetut terassit vaativat 4 m etäisyyden. Alkuperäinen versio vapautti lasittamisen mutta ei täsmentänyt rakentamista yhtä vaivattoman yksiselitteisesti.
    - Rakentamisen ja sen tavoitteiden määrittelyn selkeys ja ennakoitavuus paranee. Aikaa säästyy kaikilta osapuolilta.
    - Monet kevytterassit vapautuvat luvituksesta, mutta katetut terassit vaativat laajemmat etäisyydet, jolloin voi todeta seuraavan vähemmän naapurikiistoja ja meluhaittoja sekä palon leviämisen riskejä.

10. Muinaisjäännösten huomioiminen on täysin uusi velvoite, jossa rakentamiseen ryhtyvällä ja pääsuunnittelijalla on velvollisuus selvittää inventoimattomat muinaisjäännökset.
    - Vastuu kulttuuriperinnön suojaamisesta korostuu ja siirtyy suunnittelijalle. Kyse on yleisestä edusta ja kulttuurin ylläpidosta ja säästämisestä tuleville sukupolville.
    - Voi aiheuttaa viivästyksiä, jos muinaisjäännösepäilyjä ilmenee.
    - Lisää lainmukaisuutta ja vähentää museoviranomaisen palveluntarpeeseen kohdistuvia kiistanalaisia ja kuormittavia tapauksia.

    Muutetun muutosehdotuksen vaikutuksia 20 §:ään voi arvioida kokonaisuutena seuraavasti:

    - Rakennusjärjestyksen 20 pykälän rakenne selkiytyy.
    - Ennakoivuus ja ajansäästö lisääntyy, kun vähennetään tulkinnanvaraisuutta.
    - Yksiselitteisettään hieman visuaalista ja kaupunkikuvallista ohjausta.
    - Vantaan käytännöt linjataan yhteen valtakunnallisen lainsäädännön kanssa. Siten rakennusjärjestys harmonisoituu rakentamislain tiukkoihin vähäisyysperiaatteisiin ja -kriteereihin.
    - Kaupunkikuvallinen ja paloturvallisuuden ohjaus tarkentuu mm. lämmityslaitteiden, aidan rakentamisen ja katettujen terassien osalta.
    - Vapautukset rakennelmille ja teknisille laitteille laajentuvat jonkin verran.
    - Kulttuuriperintöön liittyvä velvoite vahvistaa arkkitehtonista ja ympäristöön sopeutuvaa suunnittelua, ylläpitäen monia erilaisia arvoja, myös yhtä tonttia laajemmin.

Muutokset 2/2 (5.5.2026):

Alkuperäinen teksti vapautti luvanvaraisuudesta kylpypaljun tai kiinteän grillauspaikan. Muutettu teksti täsmentää edellisten kohteiden luonnetta vaikutuksiltaan vähäisiksi, laajentaa ja selkeyttää käsitteistöä kattamaan tulisijalliset vesialtaat (kylpypalju, poreallas ja pihauima-allas), säilyttäen kuitenkin edellytyksen, että sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksen ja asemakaavan määräysten mukaisesti.

Vaikutukset:

- Vaikutukset ovat vähäisiä tai neutraaleja sekä laadullisia ja paikallisesti myönteisiä.
- Kyse on tulkintaa selkeyttävästä ja vapautuksia systematisoivasta ja täsmentävästä muutoksesta, ei varsinaisesti rakentamisen mahdollistamisen laajentamisesta. Merkitykset kohdistuvat ensisijaisesti pientaloalueille. Muutos voi johtaa pihaympäristöjen toiminnalliseen monipuolistumiseen, asumismukavuutta lisäävien ratkaisujen toteuttamiseen erityisesti pientaloalueilla. Vaikutus kohdistuu yksittäisiin pihoihin, mutta ei alue- tai kaupunkirakenteeseen kokonaisuutena. Muutos ei heikennä kaupunki- tai ympäristökuvaa, lisää hallitsemattomia tai mittakaavaltaan poikkeavia rakenteita.
- Kynnys kehittää pihaympäristöä kevyesti madaltuu.
- Rakentamisen ohjaukseen ja neuvontaan liittyvän tulkinnan voi todeta selkeytyvän ja epäselvyyksien luvanvaraisuuden rajapinnassa vähentyvän, viranomaiskäytäntöjen yhdenmukaistuvan, joten toteutuksen viranomaisohjauksen ja -neuvonnan voi todeta olevan ennakoivampaa suunnitteluvaiheessa.
- Rakennetun ympäristön hallinta paranee, vaikka fyysinen ympäristö ei muutu merkittävästi tai juuri ollenkaan.

23 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset

Muutokset (5.5.2026):

Määräyksen muutoksessa lisätään uusi yleiskaavan käyttötarkoitusalueen rakennuspaikkakategoria asuinalue (A, monipuolinen asuinalue) ja asetetaan sille 1000 m²:n vähimmäiskoko, täsmennetään yleiskaavan aluevarausmerkinnät (A, AT, AP, M, MT) sanallisten aluekuvausten rinnalle. Muut pinta-alavaatimukset säilyvät ennallaan.

Vaikutukset:

- Rakennettuun ympäristöön kohdistuvan muutoksen vaikutus on vähäinen, paikallinen mutta osin selkeästi havaittava sekä edelleen hallittu ja myönteinen, koska kohdentuu tarkoituksenmukaisesti.
- Muutos on luonteeltaan täsmentävä ja systematiikkaa selkeyttävä, osin rakentamisen edellytyksiä hienosäätävä, suoraan yleiskaavan aluevarausten kanssa linjaan tuova.
- Uusi yleiskaavan käyttötarkoitusalueen asuinalueita (A) koskeva vähintään 1000 m²:n rakennuspaikan vähimmäisvaatimus mahdollistaa tiiviimmän rakentamisen niillä yleiskaavan asuinalueilla, joilla asuminen on jo lähtökohtaisesti alueen pääkäyttötarkoitus. Se ei laajenna rakentamista maa- ja metsätalousalueille eikä muuta niiden tarkoituksenmukaista väljää rakentamislogiikkaa. Rakennettu ympäristö voi paikoin tiivistyä hallitusti asuinalueilla (A), mutta kokonaisuutena yhdyskuntarakenne ei muutu.
- Voi todeta, että muutos ei johda maaseutumaisen tai kylämäisen ympäristön (AT, AP, M, MT) pirstoutumiseen ja se on omiaan säilyttämään alueiden käyttötarkoitusten mukaisen mittakaavan. Rakennetun ympäristön luonne säilyy kokonaisuutena aluekohtaisesti eriytyneenä ja yleiskaavan tavoitteiden mukaisena.
- Aluemerkintöjen selkeä kytkeminen vähimmäiskokoihin: parantaa rakennuspaikkavaatimusten ennakoitavuutta ja tulkinnan yhtenäisyyttä, tukee olemassa olevien asuinalueiden täydentämistä ilman epäselvyyttä sovellettavista kokorajoista. Tämä edistää rakennettuun ympäristöön liittyvää hallittua täydentymistä erityisesti asemakaava-alueen ulkopuolisilla asuinalueilla. Vaikka pienempi vähimmäiskoko voi lisätä rakennuspaikkojen lukumäärää tietyillä alueilla: rakentamislain, yleiskaavan ja rakennusjärjestyksen muut sisältövaatimukset (sijoittuminen, pihatilat, etäisyydet) säilyvät, asuinympäristön laadun turvaavat muut määräykset rajaavat liian tiivistä tai laadultaan heikkoa rakentamista. Rakennetun ympäristön laatu ei heikkene määräyksen seurauksena.
- Asuinalueita (A) koskevan 1000 m²:n vähimmäisvaatimuksen lisääminen selkeyttää rakennusoikeuden edellytyksiä ja parantaa yleiskaavan mukaista rakentamisen ennakoitavuutta asemakaavoitetun alueen ulkopuolella. Muutoksella on vähäinen, mutta hallittu vaikutus rakennettuun ympäristöön, ja se tukee asuinalueiden luontevaa täydentymistä ilman, että maaseutumaisille tai maa- ja metsätalousvaltaisille alueille kohdistuva rakentamispaine mitenkään kasvaa.

25 § Rakennuksen etäisyys rantaviivasta

Muutos:

Siirrytään pelkästä mekaanisesta vähimmäisetäisyyden määrittelystä kokonaisvaltaisempaan ja selkeämpään ranta-alueen maankäytön ohjaukseen rakennusjärjestyksen puitteissa. Uusittu pykälä on selkeästi vahvempi rantarakentamisen ohjausväline kuin alkuperäinen. Muutettu versio on laajennettuna täsmällisempi.

Vaikutukset:

- Pelkästä etäisyysvaatimuksesta siirrytään ekologisen ja maisemallisen suojavyöhykkeen määrittelyyn. Uuden version voi arvioida vastaavan paremmin oikeuskäytäntöjen vaatimusta ympäristö- ja maisemavaikutusten huomioinnista. Uusittu teksti ottaa huomioon ekosysteemipalvelut ja maisema-arvot, ei rajoittuneesti vain pelkän teknisen sijoittelun.
- Vesiensuojelun ja ympäristölainsäädännön kannalta muutoksen voi todeta parantavan pintavesien suojelua, vähentävän rantarakentamisen hajakuormitusta, aikaansaaden selkeämmän linjauksen vesienhoidon vaatimuksiin.
- Sijainnillinen rakennusoikeus rajoittuu hieman aiempaa enemmän, koska nyt myös rakentaminen on kokonaisuutena kielletty 20 m alueella.
- Viranomaisen harkintavalta ja perustelukyky paranevat. Uusittu pykäläteksti antaa selkeämmän oikeusperustan rajata hankkeita, jotka heikentävät maiseman laadullisia arvoja. Viranomaispäätökset yhtenäistyvät, koska tarvitaan vähemmän tulkintaa, joten myös osapuolten aikaa säästyy. Samalla viranomaisvalvonnan rooli vahvistuu jonkin verran.
- Maiseman luonnonmukaisuuden säilyttäminen nostetaan ensisijaiseksi tavoitteeksi. Rantarakentamisen maisemallinen ohjattavuus paranee. Luontoarvojen ja rantapuuston säilyminen paranee, samoin eroosion ja hulevesikuormituksen hallinta.
- Tonttien käyttömahdollisuudet voivat kaventua erityisesti kapeilla tonteilla. Maanomistajan oikeus raivata tai muuttaa rantapusikkoa ilman lupaa vähenee, samoin rantarakentamisen joustavuus etenkin pienillä tonteilla.
- Maiseman ja vesien suojelu sekä ekologisuuden merkitys ja huomioimisen mahdollisuudet vahvistuvat.

26 § Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella

Muutos:

Uusittu pykälä on selvästi laajempi, selkeämpi ja teknisesti täsmällisempi. Uudistus siirtää sääntelyn vähimmäisvaatimuksesta riskiperusteiseen kokonaismäärittelyyn. Tavoitteet ovat ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja rakenteiden pitkäaikaisen turvallisuuden vahvistaminen.

Vaikutukset:

1. Muutettu 26 § on merkittävä sisällöllinen päivitys, jossa:
- tulvariskien hallinta vahvistuu huomattavasti,
- rakentamiskorkeudet määrittyvät teknisesti aiempaa täsmällisemmin,
- suunnittelijan vastuu kasvaa,
- rantarakentamista rajoitetaan riskialueilla,
- viranomaisen ohjausmahdollisuudet selkiytyvät ja vahvistuvat,
- ilmastonmuutokseen sopeutuminen sisällytetään pykälään eksplisiittisesti.

2. Tekninen tarkkuus ja tulvakorkeuksien huomiointi tarkentuu. Uusittu pykälä tuo ensimmäistä kertaa velvoitteen huomioida alin rakentamiskorkeus, viitteen selkeään HW1/100a + 1 m vaatimukseen sekä velvoitteen selvittää 100-vuotistulva, siten
- rakentamisen tekninen, käytöllinen ja ylläpidollinen turvallisuus kasvaa,
- tulvariski voidaan mitoittaa objektiivisemmin,
- suunnittelun vastuullisuuden merkityksen korostuessa.

3. Tulvaturvallisuuden kokonaisvaltainen tarkastelu laajenee selkeästi. Uusittu pykälä edellyttää huomioimaan kulkuväylien käytettävyyden tulvan aikana, ottamaan huomioon kunnallisteknisten järjestelmien toimivuuden ennakoiden, asumisen kannalta olennaisten riskittömien toimintojen mahdollistumisen.
- Kiinnitetään aiempaa enemmän huomiota pelastusturvallisuuteen.
- Pienennetään riskiä, että talot jäävät saarekkeisiin tulvatilanteissa.
- Vahvistetaan ilmastonmuutoksen huomiointia päätöksenteossa.
- Lisätään tulvariskiselvitysten tekemisen tarvetta, mikä
- voi rajoittaa tai viivästyttää luvitusta riskialueilla. Kuitenkin kaikkien osapuolten aikaa säästyy yksiselitteisemmillä määräyksillä.

4. Rantarakentamisen suunnitteluvastuu kasvaa, koska rakennushankkeeseen ryhtyvän on nyt selvitettävä tulvakorkeus, alin

rakentamiskorkeus, kulkuväylien tulvaturvallisuus sekä yhdyskuntatekniikan riskit etupainotteisesti.
- Suunnittelijat ottavat hydrologiset riskit osaksi perussuunnittelua.
- Vähennetään myöhempiä käytönaikaisia, jopa työmaanaikaisia riskejä ja ongelmia tulvavahinkoihin, vakuutuskorvauksiin ja käyttökatkoksiin liittyen.
- Suunnittelun vaatimukset ja kustannukset sekä valmistelutyö kasvaa jonkin verran paremman ja riskittömämmän lopputuloksen varmistamiseksi, minkä voi todeta olevan kiinteistönomistajan huomattava pidempikestoinen etu.
- Määräykset voivat paikoin hieman rajata rakentamisen houkuttelevuutta ranta-alueilla.

5. Ilmastonmuutokseen varautuminen paranee. Muutoksen teksti tuo viittauksia tulvien toistuvuuksiin, tulvakorkeuksiin ja riskinhallintaan.
- Vastataan paremmin valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin, mikä tuo selkeämpää ja linjakkaampaa tulosta sekä varmistaa parempaa tulevaisuutta ympäristön kannalta.
- Lisääntyvät sään ääri-ilmiöt huomioidaan, joten voi todeta kaikenlaisiin arvoihin kohdistuvien uhkien ja riskien rajautuvan.
- Muodostuu paremmat edellytykset ehkäistä pitkäaikaisia ja vakavia infrastruktuurivauriota.

6. Luvituksen ja viranomaisvalvonnan näkökulma viranomaisten kannalta.
- On aiempaa helpompi neuvoa asiakkaita ja tarvittaessa perustella mahdollisia kielteisiä päätöksiä riskialueilla, jos laajemman kokonaisuuden merkitykset eivät tule kaikilla osapuolilla huomioiduksi.
- Luvitus yhtenäistyy ja tulkintaerimielisyydet vähenevät, joten palvelun laatu paranee ja kaikkien osapuolten aikaa säästyy.
- Laadullinen arviointi otetaan nyt mukaan mm. hydrologian ja teknisten riskien osalta.

Kokonaisarviona muutosehdotuksen pykälän 26 voi todeta olleen minimiperusteinen ja riskien toteamiseen keskittyvä, kun muutetun muutosehdotuksen pykälä on riskiperusteinen, etupainotteisesti varautumista korostava ja teknisesti yksityiskohtaisempi.

31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla

Muutos (5.5.2026):

Muutoksessa täsmennetään asemakaava-alueella ilman maisematyölupaa sallittavan puiden kaatamisen edellytyksiä yksityiskohtaisiksi ja objektiivisemmiksi, rajataan

luvasta vapaa kaataminen enintään viiteen puuhun ja sidotaan se useisiin kumulatiivisiin ehtoihin (alueelliset määräykset, rekisterit, pesimäaika, naapurin suostumus), erotetaan selkeästi vaarallisten puiden kaataminen muusta puiden poistamisesta, säilytetään ja täsmennetään viranomaisen jälkivalvonnan ja lisäistutusvelvoitteen mahdollisuus.

Vaikutukset:

- Vaikutukset viherrakenteeseen ja tonttien vehreyteen sekä kaupunki- ja ympäristökuvaan ovat vähäisiä tai kohtalaisia laadullisessa mielessä, myönteisiä ja hillittyjä.
- Muutos on luonteeltaan ohjausta täsmentävä ja selkeyttävä, osin normatiivisesti täsmällisempi kuin aiempi yleislauseke “vaikutukset ovat vähäisiä”, ollen rakennusvalvonnan käytäntöjä yhdenmukaistava.
- Vaikutukset kohdistuvat merkittävimmin pientalotonttien pihaympäristöihin, laadullisesti kaupunki- ja ympäristökuvaan. Rakennettuun ympäristöön kohdistuva vaikutus on laadullisesti merkityksellinen mutta määrällisesti vähäinen.
- Uusi, tarkemmin rajattu menettely vähentää riskiä, että puustoa poistetaan laajemmin “vähäisiin vaikutuksiin” vedoten, varmistaa, että tontille jää kaatamisen jälkeenkin riittävä määrä puita, tontin ominaispiirteet huomioon ottaen. Rakennetun ympäristön viherrakenne säilyy keskimäärin paremmin ja ennakoitavammin erityisesti asemakaava-alueilla.
- Arvopuu- ja katupuurekisterin vaatimus tuo kaupunkikuvaan liittyvät arvot aiempaa selkeämmin osaksi päätöksentekoa. Kaupunki- ja ympäristökuvaan kohdistuva vaikutus on selvästi myönteinen, mutta ei radikaali. Se tukee kaupunkikuvan jatkuvuutta ja tonttien välistä visuaalista tasapainoa ja toisaalta ehkäisee äkillisiä ja yllättäviä muutoksia katukuvaan tai pihaympäristöön.
- Hyvin myönteiseksi voi arvioida, että aiemman epämääräisen yleisluonteisen “perustellun syyn” tilalle tulevat määrälliset rajat, rekisteripohjaiset tarkistukset, naapuriin kohdistuvien vaikutusten selkeä huomiointi. Se parantaa rakennusvalvonnan päätöksenteon johdonmukaisuutta, kiinteistönomistajien ennakoitavuutta ja oikeusvarmuutta, tulkintojen yhdenmukaisuutta eri puolilla kaupunkia.
- Rakentamis- ja maisematyöluvan alaisten tonttien osalta puiden kaato säilyy luvanvaraisena ja ymmärrettävästi ohjattuna, työmaa-aikainen suojaus ja suojaussuunnitelmat edelleen varmistavat, ettei rakentaminen tarpeettomasti heikennä tontin luontoarvoja. Rakennetun ympäristön kokonaislaadun voi ennakoida rakentamisen yhteydessä säilyvän vähintään nykytasolla.

32 § Vihertehokkuus

Muutos (5.5.2026):

Määräysmuutoksessa ei muuteta vihertehokkuuden tavoitetasoja, vaan täsmennetään ja rajataan, mihin rakennushankkeisiin velvoite soveltuu ja miten se osoitetaan. Määräyksen muutoksessa selkeytetään vihertehokkuusvaatimuksen soveltamisalaa ja kohdennetaan se ympäristövaikutuksiltaan merkittäviin hankkeisiin sekä kevennetään vähäisten pientalohankkeiden velvoitteita, ilman että itse vaatimustasoja muutetaan.

Vaikutukset:

- Vaikutukset ovat matalia tai kohtalaisia, mutta ovat teknisiä ja kohdentuvia. Määräyksen muutokset eivät muuta vihertehokkuuden tavoitetasoja, mutta ne täsmällistävät ja rajaavat velvoitteen soveltamista, selkeyttää tulkintaa ja vähentää hallinnollista kuormaa erityisesti pientalohankkeissa. Samalla sääntely ohjaa aiempaa selvemmin vihertehokkuuden ja hulevesien hallinnan kokonaisuuteen.
- Vaikutukset lupakäsittelyyn ja viranomaistyöhön ovat selkeyttäviä. Hallinnollinen kuorma vähenee erityisesti pientalorakentamisessa, velvoitteen kohdentuessa ympäristövaikutuksiltaan merkittävimpiin uudis- ja täydennysrakentamishankkeisiin. Se poistaa epäselvyyttä siitä, milloin laskelma vaaditaan vähentää tapauskohtaista harkintaa ja tulkintaerimielisyyksiä. Merkittävän lisärakentamisen numeerinen raja (10 % / 20 %) tuo objektiivisen ja tasapuolisen kriteerin lupakäsittelyyn.
- Hallinnollinen keveneminen lupakäsittelyssä ilmenee omakoti- ja paritalojen laajennusten osalta sekä kun talousrakennukset vapautetaan velvoitteesta, mikä vähentää pienten hankkeiden käsittelyaikaa vähentäen lisäselvityspyyntöjen tarvetta. Rakennusvalvonnan työ saadaan kohdentumaan paremmin vaikutuksiltaan merkittäviin hankkeisiin. Kasvillisuuskaton 20 %:n raja tuo uuden erityistapauksen, joka vaatii huolellista tarkastelua lupapäätöksissä.
- Pientalorakentamisen osalta voi todeta ilmentyvän selkeän helpotuksen. Tavalliset omakotitalojen laajennukset ja piharakennukset eivät edellytä vihertehokkuuslaskelmaa, eivätkä edellytä piha- ja istutussuunnitelmaa vihertehokkuuden näkökulmasta. Se alentaa tässä kokoluokassa rakentamisen suunnittelukustannuksia ja madaltaa kynnystä pieniin parantamis- ja kehittämishankkeisiin.
- Suuremmissa hankkeissa ennakoitavuus kasvaa. Merkittävä lisärakentaminen määritellään etukäteen tunnetulla prosenttirajalla. Silloin rakennuttajan on helpompi arvioida, koskeeko velvoite hanketta ja missä laajuudessa

pihasuunnittelu on tehtävä. Vaikutukset saadaan kohdentumaan tarkoituksenmukaisesti laajempiin hankkeisiin.
- Vihertehokkuusvaatimus säilyy uusilla rakennuspaikoilla sekä laajoissa täydennys- ja lisärakentamishankkeissa, jolloin ympäristövaikutuksiltaan merkittävimmät hankkeet kantavat suurimman vastuun kokonaisuudessa.
- Hulevesien hallinnan edellytysten voi todeta vahvistuvan. Uusi nimenomainen määräyksen vaatimus: ”Vihertehokkuuden tavoitetason lisäksi tulee hulevesien osalta täyttyä Vantaan vihertehokkuuslaskurin taulukon hulevesien viivytystarve,” on omiaan sitovan vihertehokkuuden selkeästi hulevesien mitoitukseen, joka tukee Vantaan hulevesiohjelmia ja ilmastosopeutumistavoitteita, vähentäen riskiä, että vihertehokkuus täyttyy vain nimellisesti, ilman toimivaa hulevesiratkaisua. Muutos lisää lupaprosessin ennakoitavuutta sekä viranomaisen että rakennushankkeeseen ryhtyvän näkökulmasta ilman, että vihertehokkuuden tavoitetasoista luovutaan.

57 § Melun ja tärinäntorjunta

Muutos (5.5.2026):

Määräysmuutos ei muuta meluntorjunnan vaatimustasoa, mutta sen sijaan jäsentää sääntelyä melun ja tärinäntorjunnassa kolmeen selkeästi erilaiseen hanketyyppiin (uudisrakentaminen / käyttötarkoituksen muutos / korjaus- ja muutostyö), täydentäen samalla sääntelyä parvekkeiden osalta, selkeyttäen sovellettavaa vaatimustasoa käyttötarkoituksen muutoksissa ja keventää vaatimuksia tavanomaisissa korjaus- ja muutostöissä. Kyse on siis ennen kaikkea ohjaavuuden ja tulkittavuuden parantamisesta, ei sisällöllisestä sääntelyn kiristämisestä.

Vaikutukset

- Vaikutukset ovat viranomaistoiminnan kannalta merkittäviä selkeyttämisen ja keventävyyden takia, uudisrakentamisen osalta muutosten vaikutukset ovat vähäisiä, mutta käyttötarkoitusten muutosten osalta kohtalaisia ja sisällöllisesti merkittäviä, asuinympäristön laatuun ja hyvinvointiin vaikutukset ovat vähäisiä tai kohtalaisia, taloudelliset vaikutukset ovat vähäisiä, kokonaisuutena vaikutukset ovat myönteisiä.
- Kyse on merkittävimmin ohjaavuuden ja tulkittavuuden parantamisesta, ei määräyksen sisällöllisestä kiristämisestä. Viranomaistoimintaan muutoksella on selkeyttävä vaikutus jopa merkittävä. Lupaharkinnan ennakoitavuus paranee. Aiemmin pykälä kohdistui yleisluonteisesti rakentamiseen. Nyt sen sijaan uudisrakentamiseen sovelletaan selkeitä vähimmäisvaatimuksia ja käyttötarkoituksen muutokset käsitellään tapauskohtaisesti. Korjaus- ja

muutostöissä riittää, ettei tilanne heikkene. Tämä vähentää tulkinnanvaraa lupaharkinnassa ja helpottaa päätösten perustelemista eri hanketyypeissä.

- Uudisrakentamiseen vaikutus vähäinen, koska vaatimustaso (äänitasoerot, meluselvitys) säilyy ennallaan, mutta uutuutena parvekkeiden huomioiminen vastaa pitkälti vakiintunutta suunnittelukäytäntöä. Muutos on lähinnä kirjaava, mutta täsmentävä.
- Käyttötarkoituksen muutoksissa (esim. toimitila → asuminen) vaikutus on kohtalainen ja sisällöllisesti merkittävä. Käyttötarkoituksen muutoksissa arviointi tehdään tapauskohtaisesti, mikä vastaa jo käytännössä tapahtuvaa menettelyä. Uudelle asumiskäytölle asetetaan lähtökohtaisesti uudisrakentamisen vaatimukset, mutta tapauskohtainen arviointi mahdollistaa jouston olemassa olevassa rakennuskannassa. Muutos lisää ennakoitavuutta tukien terveellisen ja viihtyisän asumisen tavoitteita, ehkäisten heikkolaatuisten asuinratkaisujen syntyä melualueilla.
- Korjausrakentamisessa ei edellytetä uusien vaatimusten täyttämistä, joten ei synny automaattista tarvetta meluselvityksille. Korjaus- ja muutostöissä vaikutus on selvästi keventävä, koska riittää, ettei melu- ja tärinäolosuhteita heikennetä. Se on omiaan edistämään korjausrakentamishankkeiden aloituksia, vähentää kuormittavien lisäselvityksien vaatimuksia ja vastaa valtakunnallista sääntelylinjaa. Vaikutus on käytännössä myönteinen, erityisesti vanhemmassa rakennuskannassa.
- Vaikutukset asuinympäristön laatuun ja hyvinvointiin vaihtelevat tapauskohtaisesti vähäisestä kohtalaiseen, vaikutusten ollessa joka tapauksessa selkeästi myönteisiä. Meluntorjunnan sisällöllinen vaatimustaso ei alennu. Parvekkeiden lisääminen määräyksen piiriin parantaa ääniympäristön laatua asukkaiden kannalta. Käyttötarkoituksen muutoksissa varmistetaan, ettei asuminen sijoitu meluolosuhteiltaan soveltumattomiin tiloihin.

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

MUUTETTU EHDOTUS

5.5.2026

Diaarinumero VD/7085/10.03.00.00/2024

Vantaan kaupunki Rakennusvalvonta
Lauri Korpisen katu 9, 01370 Vantaa
Puhelin +3589 839 11
kirjaamo.rakennusvalvonta(a)vantaa.fi
www.vantaa.fi

VANTAAN RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTOSEHDOTUS 2026

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenveto rakennusjärjestysehdotuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta tehdyistä huomautuksista sekä rakennusjärjestysehdotuksen nähtävillä olon aikana saaduista lausunnoista ja muistutuksista sekä kaupungin perusteltu kannanotto esitettyyn lausuntoon ja muistutukseen. Lausunnot ja muistutukset ovat nähtävissä ja saatavissa Vantaan kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Asematie 7, 01300 Vantaa, puhelin 09 83911 ja sähköposti kirjaamo@vantaa.fi.

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMAN VAIHE

VIREILLETULO JA TYÖN ETENEMINEN

Rakennusjärjestyksen uusimista varten perustettiin rakennusvalvontapäällikkö Risto Levannon johtama projektityöryhmä. Kaupungin sisäinen aloitusseminaari pidettiin 13.10.2021. Uusimisen käynnistämisestä tiedotettiin maaliskuussa 2022 asukaslehdessä ja kaupungin verkkosivuilla. Uusimisen alussa valmisteltiin 7.3.2022 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Se on ollut esillä koko työn valmistelun ajan Vantaan kaupungin verkkosivuilla (https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-

ymparisto/rakentaminen-ja-tontit/rakennusjarjestyksen-uudistaminen). Kaupunkilaisilla ja muilla osallisilla on ollut mahdollisuus jättää ehdotuksia rakennusjärjestyksen uusimiseksi.

Projektiryhmä valmisteli uuden rakennusjärjestyksen luonnosta ja lisäksi vaikutusten arvioinnin vuosien 2023–2024 aikana. Rakennusjärjestyksen sisältöä on esitelty eri tilaisuuksissa ja sen sisällöstä on neuvoteltu keskeisten viranomaisten ja yhteisöjen kanssa. Jätetty palaute otettiin vastaan ja se käsiteltiin osana muutettavan rakennusjärjestyksen vuorovaikutusta.

Kuntaliiton uuden mallipohjan ja vanhan rakennusjärjestyksen rakenteista laadittiin virkamiestyönä vertailu, johon kerättiin kaupungin sisäisellä selvityksellä kommentteja poikkihallinnollisin työryhmätapaamisin. Pykäliä on valmisteltu kaupungin virkamiestyönä poikkihallinnollisissa työryhmissä vuosina 2022–24. Valmistelussa on otettu huomioon saadut mielipiteet ja valmisteilla oleva muuttuva lainsäädäntö.

Rakennusjärjestyksen uusimisen menettelytapaa täsmennettiin 8.5.2024 päivätyssä päivitetyssä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa niin, että uusimisen valmistelussa päätettiin edetä rakennusjärjestyksen ehdotusvaiheeseen ilman erillistä luonnosvaihetta sen nähtävilläolon aikoineen. Se on perusteltavissa sillä, että koska kaavoituksen prosessit ovat sovellettavissa rakennusjärjestyksen valmistelussa, ei maankäyttö- ja rakennuslaki eikä -asetus tunne asemakaavaluonnosta osana vuorovaikutusta.

MIELIPITEET OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA

RAKENNUSJÄRJESTYKSEN UUDISTAMISTA KOSKEVA ASUKASILTA 6.9.2022 VANTAAN VALTUUSTOSALISSA.

Läsnä oli noin 16 henkilöä ja lisäksi muita etäyhteydellä verkossa. Seuraavassa tiivistelmä tilaisuudessa esitetyistä kysymyksistä ja kommenteista annettuine vastineineen:

- *Minkälaiset määräykset koskevat oman puun käyttöä rakentamisessa ja puun liimaamisesta paikalla omatoimirakentajan kannalta.* **Vastine**: Kysymys ei liity suoraan rakennusjärjestyksen valmisteluun. Oman puun käyttö ja liimaaminen työmaalla on mahdollista mittauksien ja selvityksien perusteella. Auktorisoitu puunlujuusluokittelija voi arvioida. Laki edellyttää rakennuspaikkakohtaisen hyväksynnän, joka tarkoittaa asiantuntijaselvitystä. Kyse on yhtä omistajaa pidemmän rakennuksen käyttöiän varmistamisesta.
- *Voisiko hankkeessa vastaava mestari ja rakentaja vastata rakentamisesta, koska aiheutuu liikaa kustannuksia, jos vaaditaan liikaa asiantuntijan laskelmia.* **Vastine**: Kysymys sivuaa rakennusjärjestystä ja sen muuttamisen valmistelua. Koerakentaminen, joka ei täytä määräyksiä on seurattava. Vastuu niissä tapauksissa siirtyy enemmän toteuttajalle. Silti asiantuntijuus on joka tapauksessa aina löydyttävä hankkeelta.

- *Miten hanke saa koerakentamisen statuksen?* **Vastine**: Kysymys ei suoranaisesti liity rakennusjärjestyksen muuttamiseen. Rakentamisessa voidaan käyttää kokeellisia menetelmiä, mutta siihen liittyy asiantuntijuus ja seurantaohjelma, jotta rakentaminen olisi terveellistä ja turvallista. Kyse on yhtä omistajaa pidemmästä rakennuksen elinkaaresta ja talon seuraavan ostajan on syytä tietää, mitä hän on ostamassa, siksi dokumentointi ja seuranta on tärkeää. Kyse on siitä missä määrin hanke eroaa normaalirakentamista. Asiantuntijaksi voi riittää esimerkiksi yksityisen suunnittelutoimiston asiantuntija.
- *Uusi yleiskaava, joka tulee (tuli) voimaan 2022, ohjaako se 10 vuotta rakentamista? Koska vantaalla keskitytään kaupunkikeskuksien kehittämiseen ja kaupunki on laaja, millä tavalla huomioidaan maaseutumainen lähiörakentaminen ja pientalorakentaminen, onko sille minkälaisia suunnitelmia?* **Vastine:** Kysymys ei liity rakennusjärjestykseen. Kaavoituksen kannalta yleiskaava ohjaa voimaan tullessaan sitä seuraavia asemakaavoja. Rakentamisen harkinnan ohjaamisessa asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolella yleiskaava toimii. Tarpeiden mukaan valmistellaan lisää uusia asemakaavoja.
- *Minkä verran Vantaan uusissa asemakaavoissa on lähiöitä, jotka eivät ole kaupunkikeskuksia, mutta joihin voisi rakentaa perheille pientaloja?* **Vastine:** Kysymys ei liity rakennusjärjestykseen eikä sen muuttamiseen. Kaavoituksen kannalta yleiskaavan keskeinen ajatus on hakea tasapaino rakennettujen ja luonnollisena säilyvien alueiden välille. Yleiskaava turvaa maatalous- ja luontoalueiden säilymisen ja niitä on tarkoitus kehittää niiden omista lähtökohdista. Kaupunkikeskustat ja kaupunkipientalot ovat keskeisessä merkityksessä strategiassa, eivätkä ne ole ristiriidassa keskenään. Asemakaavoituksessa jaetaan resurssit, kuinka paljon ehditään tekemään pientalokaavoja ja keskustakaavoja. Kartanonkosken tyyppisiä hyviä kokonaisuuksia, jossa aluekokonaisuus tuo lisäarvoa asumiseen, voi pitää tavoitteena pientalokaavoituksen osalta. Vantaalla on paljon pientaloalueita, joiden arvo on väljyydessä, vehreydessä ja osittain myös vapaudessa, että saa rakentaa kuten huvittaa ja siellä yhtenäisyyttä ei edes tavoitella. Vähenevät pientaloihin tarjolla olevat alueet, joita yleiskaava mahdollistaa kaavoitettavaksi, käytettäisiin mieluiten tiiviiseen kaupunkimaiseen pientalorakentamiseen. Kyseisiä alueita ohjelmoitiin kaavoitusohjelmaan.
- *Yleiskaavan valmistelun yhteydessä oli puhetta, että kaupunki ei enää välttämättä kaavoittaisi ensisijaisesti omia maitaan, mutta myös yksityisiä maita. Vähän on tarjolla Länsi-Vantaalla tontteja, joten onko siihen tulossa muutoksia?* **Vastine**: Kysymys ei liity rakennusjärjestyksen muutoksen valmisteluun. Vantaan maapoliittiset linjaukset eivät estä yksityisen maan kaavoittamista. On kyse priorisoinnista. Kaupungin on helpompi kaavoittaa omia maitaan, koska voidaan kaavoittaa kaupungin omien tavoitteiden mukaisesti. Tällä hetkellä kaavoitetaan noin puolet yksityisillä mailla. Vantaan kaupungilla ei ole omaa maanomistusta kovin paljon. Lännessä Kivistö on suurin kaupungin omistama kohde. Esimerkiksi Tikkurilan keskustassa tehdään lähes kaikki kumppanuuskaavoituksena maanomistajan kanssa

yhdessä. Kyse on siitä mihin kaupunki haluaa satsata ja ensin pyritään kaavoittamaan sijainnin puolesta hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen.

- *Voisivatko myös tuulivoimalat kuulua mastojen luvanvaraisuudesta poistamisen piiriin?* **Vastine**: Tuulivoimalat ovat jo laissa säädeltyjä ja ne on lupakäsiteltävä. Rakennusjärjestystä ajatellen asiaa luvattiin tilaisuudessa tarkastella, mihin kokoluokkaan asti tuulivoimalan voisi rakentaa ilman lupaa. Kuitenkaan rakennusjärjestyksen muuttamisen ehdotuksessa ei tuulivoimaloita vapauteta luvanvaraisuudesta.
- *Voisiko hulevesien imeyttämisen kiinteistöllä vapauttaa hv-viemäriin liittymisestä eli vapauttamishakemuspakosta? Hv-viemäriin liittymisen hakemuspakko on ristiriidassa rakennusjärjestyksen kanssa, koska rakennusluvan yhteydessä huleveden imeytys tulee suunnitella. Erillinen hakeminen ei kannusta imeyttämiseen.* **Vastine**: Asia ei liity suoraan rakennusjärjestykseen, koska siinä ei ole tavoitteena yrittää vapauttaa ko. asiaa. Ympäristöviranomaiselta voi anoa vapautusta hv-viemäriin liittymisen pakosta. HSY:n alueella on lähes liittymispakko, mutta tietyissä olosuhteissa liittymisvelvoitteesta voi saada vapautuksen. Ympäristökeskuksesta on haettava vapauspäätös. Taustalla on se, että voi olla paikallisia vettymishaittoja, jotka koituvat naapureille. Ympäristökeskus on suosiollisesti suhtautunut vapautushakemuksiin, jos imeytystä koskevat edellytykset täyttyvät. Ristiriitaa ei ole, koska lain mukaan edellytetään liittymään hv-viemäriin, jos sellainen on viemäriverkoston yhteyteen toteutettu. Poikkeus voidaan periaatteessa myöntää tietyin edellytyksin. Tarvitaan aina tapauskohtainen arvio. Jos alapuolella olevalle naapurille aiheutuu tulvimista, ei hakemusta voida hyväksyä, eikä lupaa poikkeamiselle myöntää.
- *Onko ajatus luopua kantatilaperiaatteesta, mistä jotkut kunnat ovat jo luopuneet?* **Vastine**: Asia ei liity rakennusjärjestyksen muutoksen valmisteluun. Kaavoituksen näkökulmasta todettiin, että kantatilaperiaatteesta ei ole luovuttu yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Ne turvaavat suunnittelutarveratkaisujen ja jatkossa suunnittelutarvealueita koskevien sijoittamislupien pohdintaa (rakentamislaki). Kun asemakaavoitetaan aluetta, niin silloin joka tapauksessa tilannetta tarkastellaan avoimemmin ilman kantatilaperiaatetta.
- *Minkälaisia tavoitteita rakennusjärjestykselle on asetettu edistämään pientalorakentamista, josta on puhuttu paljon?* **Vastine**: Ajatusta pientalojen luvittamisen edistämisestä pidettiin tilaisuudessa hyvänä. Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen valmistelussa on lisätty suoraan pientaloalueita koskevia luvanvaraisuudesta vapautuksia paljon. - Kaavoituksen näkökulmasta on tiedossa toive pientaloasumisen lisäämisestä ja se on nostettu mm. kaavoituksen strategiaan mukaan yhtenä teemana. Kaavoitukseen on myös lisätty resurssi, joka valmistelee nimenomaan pientaloasemakaavoja. Verkkoon on valmisteltu aineistoa pientalorakentamisen oppaaksi ja se on rakennusvalvonnan verkkosivuilla (https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/rakentaminen-ja-

tontit/rakennusvalvonta/rakentamisen-luvat-ja-ohjeet/pientalorakentajan-ohjeet).

- *Voisiko maamassojen käytöstä säätää rakennusjärjestyksessä, jotta massat tulisi hyödyntää rakennuspaikalla?* **Vastine**: Tilaisuudessa todettiin, että asiaa voitaneen rakennusjärjestyksessä vähintään suosittaa. Massojen liikuttelua pitäisi välttää, mutta ei ole itsestäänselvyys, ovatko kaikki massat käyttökelpoisia. Pienillä tonteilla ei myöskään ole välivarastointipaikkoja. Kaupungilla on käytössä esirakentamisen yhteydessä ns. massakoordinaation periaate, johon se itse omissa toimissaan tähtää. Rakennusjärjestyksen muutoksen ehdotukseen massakoordinaatiosta ei valmisteltu määräystä, koska asiasta on sovittu kaupungilla sisäisesti muissa yhteyksissä.
- *Miten rakennusjärjestyksessä suhtaudutaan asemakaava-alueella rakennetulla tontilla tonttitehokkuuden nostoon esim. 0.20:sta 0.25:een? Ratkaistaanko asia rakennusjärjestyksessä vai poikkeuslupakäsittelynä?* **Vastine**: Rakennusjärjestyksessä ei määrätä rakennusoikeuden nostamisesta, koska se on alisteinen asemakaavoille. Sen sijaan luvan yhteydessä voi toisinaan sallia vähäisenä poikkeuksena rakennusoikeuden ylittäminen. Poikkeamispäätökset on Vantaalla delegoitu päätöksellä asemakaavapäällikölle. Nyt poikkeamisissa on poikkeuksellinen tilanne pientalotonttien tehokkuuden noston kannalta, koska hallinto-oikeudessa (2022) oli kumottu yksi asiaa koskeva poikkeamispäätös (nimenomaan 0.2:sta 0.25:een) lainvastaisena. HHO hylkäsi poikkeamispäätöksen edellyttäen sen sijaan asemakaavamuutosta, koska HHO piti rakennusoikeuden ylitystä liian suurena poikkeamispäätöksellä hyväksyttäväksi ja edellytti asemakaavamuutosta asian ratkaisemiseksi. Siksi kaavoitus ei enää valmistele ko. poikkeamishakemuksia. Kaavoitus ja rakennusvalvonta yhdessä voinevat jatkossa selvittää, onko mahdollista joissain tapauksissa jotain asialle tehdä. Periaatteessa samanlaisia laittomia päätöksiä ei voida enempää tehdä. KHO myös jätti 6.6.2023 HHO:n päätöksen voimaan.
- *Onko pientaloalueille ajateltu vihertehokkuuslukua?* **Vastine**: Mitään tiettyä lukua ei ollut ajateltu (v. 2022) rakennusjärjestykseen, mikä todettiin asukastilaisuudessa ja arveltiin olevan valmisteluun tulossa määräys, jossa asetettaisiin jokin yksi yleisluku, mutta ei ollut tarkkaa lukua päätettynä. Sittemmin valmistelussa rakennusjärjestyksen muutoksen ehdotukseen määriteltiin useita lukuja alueen käyttötarkoituksen perustuen, minkä voi todeta kohtuulliseksi ratkaisuksi yleiseen lukuun verrattuna.
- *Mitä keinoja viranomaisella olisi luoda lisää kilpailukykyä Vantaalle verrattuna naapurikuntiin rakennusjärjestyksellä tai kaavoituksen keinoin?* **Vastine**: Kaupunkisuunnittelijat ajattelevat, että hyvä elinympäristö on tarvittava kilpailuvaltti ja tietysti sujuvat käytännöt luvituksissa sekä kaikessa toiminnassa hyvä yhteistyö rakentajien ja kaupungin kesken. Edellisistä suurimman osan kilpailuedusta voi katsoa muodostuvan. Laadusta on erilaisia näkökulmia, joku rakentajaa saattaa olla innostunut siitä, että saa helposti rakentaa ilman määräilyjä, mutta jollekin toiselle rakentajalle edellinen toimintatapa vie kilpailuedun rakentamisesta pois. Näiden ääripäiden välillä

kaupungilla tehdään työtä. Mitään määräyksiä kilpailuetuun liittyvistä asioista ei kaavassa eikä rakennusluvassa voi antaa. Ensisijaisesti yritetään laadulla voittaa rakentajan suosio ja pitää yllä Vantaan vetovoimaa. Rakennusjärjestyksen tehtävä on osaltaan ylläpitää rakentamisen laatua ja edesauttaa sujuvia prosesseja.

- *Miten liikennemeluesteet otetaan huomioon, koska tontinomistajan vastuuta siirretään kunnalle, koska esteen rakentaminen tulee kunnan vastuulle?* **Vastine**: Meluasiat huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä meluselvityksiin perustuen mm. piha-alueiden osalta. Valtion teiden varrella valtio vastaa meluntorjunnasta, eikä sillä ole juurikaan varoja rakentaa meluesteitä. Turhaan ei investoida, koska tarve on myös aika vähäistä. Melualueilla on rakennushankkeissa rakentamiseen ryhtyvien huolehdittava, että suunnitelmat täyttävät meluntorjuntaa koskevan lainsäädännän.
- *Voisiko maakellarit vapauttaa luvanvaraisuudesta, koska voivat olla kilpailuvaltteja?* **Vastine**: Tällä hetkelläkään pienen maakellarin rakentaminen ei ole luvanvarainen asia.

Mielipiteet oas:sta

Mielipiteitä jätettiin neljä (4) kappaletta sähköpostitse. Seuraavassa mielipiteet (*kursiivilla*) vastineineen:

Mielipide 1 (10.4.2022)

Viime aikoina Ylästössä on ollut hirveä vimma kaataa joka ikinen puu ja metsäalue ja räjäytellä kalliot. Tämä muuttaa merkittävästi koko asuinalueen luonnetta. Ylästö on perinteisesti ollut alue, jossa on mahdollisuus asua lähellä luontoa, mutta silti lähellä keskustan palveluita ja työpaikkoja. Tämä muuttuu kovaa vauhtia, kun kaikki puut kaadetaan ja asuntoja rakennetaan vierivieren ilman, että luonnolle jätetään tilaa. Alueen imago ja viihtyvyys kärsii tästä merkittävästi, joka tulee varmasti myös vaikuttamaan negatiivisesti alueen kehitykseen ja asukkaiden viihtyvyyteen. Haluaisin että rakennusjärjestyksessä Ylästö säilytetään alueena, jossa metsät ja kalliot säästetään. Alueelle saa rakentaa lisää, mutta se pitää tehdä tuhoamatta metsiä, kallioita, asuinympäristöjä eläimille, jne. **Vastine**: Rakennusjärjestys ohjaa huomioimaan luonto- ja kulttuuriarvoja rakentamisessa (31 §). Siinä todetaan: *”Tontin käyttö ja rakentaminen on suunniteltava siten, että paikan kasvillisuus, pinnanmuodot sekä erityiset luonnon- ja kulttuuriarvot säilyvät. Rakennettaessa uudis- tai lisärakennus sellaiselle rakennuspaikalle, jonka asemakaava on ollut voimassa yli 13 vuotta, on lupahakemukseen liitettävä selvitys tontin luonto- ja kulttuuriarvoista. Rakennustyön yhteydessä vaurioitunut tai muuten ympäristöä rumentava osa pihamaasta on istutuksin ja alueen käyttöön liittyvin järjestelyin saatettava kokonaisuuteen sopivaan asuun.”* Rakennusjärjestyksessä on myös määrätty puiden säilyttämisestä ja lisäämisestä tontilla (31 a §) ja on lisäksi annettu määräys vihertehokkuudesta (31 b §), jolla vaikutetaan kasvillisuuden ja vettä läpäisevän pinnan määrään tontilla. Voi arvioida, että edelliset määräykset edistävät vehreiden alueiden, kaupunginosien ja ympäristön puustoisen luonteen säilymistä, mutta lähinnä vain tonttimaan osalta. Rakennusjärjestys tukee asemakaavoja, mutta

ei korvaa niitä. Kaavoissa määrätään palveluiden ja työpaikkojen sijainneista sekä vierekkäisen rakentamisen keskinäisestä etäisyydestä korttelialueilla, joka on ilmoitettavissa tonttitehokkuutena. Kaavoituksessa myös määrätään alueiden käyttötarkoituksista esimerkiksi viheralueiden laajuuden ja niiden sijainnin osalta. Asemakaavoissa voi lisäksi olla yksityiskohtaisia määräyksiä istuttamisesta muun muassa kadun varteen tai jopa yksittäisten puiden säästämisestä tai suojelusta, joten alueen imagoon eniten vaikutetaan kaavoittamalla. Katualueiden mahdollista vehreyttä puolestaan määritellään paitsi asemakaavoissa, myös katusuunnitelmissa.

Mielipide 2 (12.4.2022)

Toivoisin, että uusia kaavoituksia tehtäessä asukkaiden mielipiteitä kuultaisiin paremmin. Esimerkiksi Ylästön alueelle rakennetaan nyt hurjasti ja paljon asukkaille tärkeitä ulkoilualueita on jo rakennettu tai parhaillaan kaavoitetaan rakentamiselle. Alueen omaleimaisuus ja houkuttelevuus katoaa, kun jokainen vihreä plänttі rakennetaan täyteen. Samoin käy luonnon monimuotoisuuden - vielä toistaiseksi Ylästö on hyvin luonnonläheinen alue, jossa voi seurata monien eläinlajien pesintää - tämä menetetään, kun alue rakennetaan täyteen. Ja tämä juuri on se tekijä, minkä takia moni varmasti on valinnut Ylästön asuinpaikakseen. Toivoisin hartaasti, että Smedsin metsä säästettäisiin, se on tärkeä ulkoilualue, jota käyttävät niin päiväkodit kuin alueen asukkaat muutenkin. Ja talvisin siitä on helppo lähteä hiihtämään, niin lasten kuin aikuistenkin. Ihan tarpeeksi monta lähimetsää on jo kaadettu! Jos kaikki tärkeät lähimetsät kaadetaan ja kaavoitetaan ja tuudittaudutaan olemassa olevien luonnonsuojelualueiden riittävyyteen, ihmiset joutuvat lähtemään autoilla ulkoilemaan eivätkä luonnonsuojelualueet kestä kasvavaa kulutusta. Mielestäni tämä ei ole millään lailla järkevää ja kestävän kehityksen mukaista ja käsittääkseni Sipoonkorpi on ruuhkainen jo nyt. Lähimetsät ovat tärkeitä, suojellaan niitä! **Vastine**: Mielipide liittyy yleis- ja asemakaavoitukseen sekä niiden vuorovaikuttamiseen. Kaavoituksessa ratkaistaan maankäytön alueiden käyttötarkoitukset, mutta ei rakennusjärjestyksellä. Kaavoissa määrättyjä rakennusoikeuksia on rakentamisessa noudatettava, oli kyse luvanvaraisista tai luvanvaraisuuden ulkopuolelle jäävistä toimenpiteistä. Ympäristön säilymistä vehreänä tai esimerkiksi puuston lukumäärää voi todeta edistävän rakennusjärjestyksessä annetut määräykset, jotka liittyvät luonto- ja kulttuuriarvojen huomioimiseen rakentamisessa (31 §), puiden säilyttämiseen ja lisäämiseen tontilla (31 a §) sekä vihertehokkuuteen (31 b §).

Mielipide 3 (12.4.2022)

Vantaalla on haettava toimenpidelupaa syrjiville banderolleille, jolloin kaupunki voisi puuttua myös syrjivien banderollien pitämiseen yksityisomisteisen talon seinällä. Tällainen toimintatapa on myös Helsingissä. **Vastine**: Jätetyn mielipiteen voi todeta liittyvän rakennusjärjestyksen päivittämiseen, jonka voimaantuloa tavoitellaan vuodelle 2025 ja myös uuteen rakentamislakiin, jota sovelletaan samoin vuonna 2025 ja siitä eteenpäin. Siten mielipiteessä mainittua kysymystä banderolleista voi arvioida sekä Vantaan rakennusjärjestyksen että rakentamislain perusteella. Rakentamislaki (752/2023), joka korvaa nykyisin voimassa olevan maankäyttö- ja rakentamislain, tulee voimaan 1.1.2025. Lisäksi eduskunnassa on tällä hetkellä käsittelyssä ns. rakentamislain korjaussarja, jonka on tarkoitus tulla voimaan samaan aikaan jo hyväksytyn lain kanssa (HE 101/2024). Rakentamislain myötä rakennuslupa ja toimenpidelupa korvataan yhdellä lupamuodolla, rakentamisluvalla. Lain

tavoitteena on ollut yksinkertaistaa lupaprosesseja ja nostaa lupaa edellyttävien rakentamishankkeiden kynnystä (HE 139/2022). Rakentamislain 42 §:n 1 momentissa on lueteltu kohteet, jotka edellyttävät aina lupaa. Pykälässä mainituista lupaa edellyttävistä rakennuskohteista lähinnä mainoskankaita on momentin 6 kohta, jonka mukaan vähintään 2 neliömetrin suuruinen valaistu mainoslaite edellyttää lupaa. Valaistulla mainoslaitteella tarkoitettaisiin hallituksen esityksen mukaan lukuisista lampuista koostuvaa, sähköistä mainoslaitetta, joten tämän kohdan perusteella ns. banderolleilta ei voida edellyttää lupaa. Rakentamislain 42 §:n 2 momentin kunta voisi lisäksi rakennusjärjestyksellä täsmentää, milloin kunnassa edellytettäisiin rakentamislupaa tilanteissa, joissa rakentamisella voisi olla vähäistä merkittävämpää vaikutusta alueiden käyttöön, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön tai ympäristönäkökohtiin, rakentaminen edellyttää viranomaisvalvontaa olennaisten teknisten vaatimusten toteutumisen varmistamiseksi tai rakennusvalvonnan on tarpeen valvoa rakennuskohteen rakentamista yleisen edun kannalta. Pykälän tavoitteena on, että kunta tekee harkinnan tämän ns. kaatoluokan käyttämisestä rakennusjärjestyksessään, eikä tekisi tapauskohtaista harkintaa luvan tarpeesta rakentamishankkeittain. Koska rakentamisluvan lupakynnystä on tarkoitus nostaa, banderollien ja muiden vähäisten hankkeiden määräämistä rakennusjärjestyksellä luvanvaraiseksi ei ole pidettävä tarkoituksenmukaisena. Rakennusjärjestystä laadittaessa on vaikutustenarviointi tehtävä laajasti, eikä lähtökohtaisesti banderolleilla katsota olevan sellaista vähäistä merkittävämpää vaikutusta pykälässä mainittuihin asioihin, minkä vuoksi ne olisi määriteltävä luvanvaraiseksi. Rakentamislain tavoitteena on, että viranomaisresursseja voidaan kohdistaa yleisen edun kannalta merkityksellisiin hankkeisiin. Käytännössä vähäisten hankkeiden luvittaminen ja valvonta merkitsisi tarvetta lisätä viranomaisresursseja. Rakentamislain korjaussarjassa rakentamisjärjestystä koskevaa pykälää on myös esitetty täsmennettäväksi siten, että rakennusjärjestyksen määräykset voivat koskea 42.1 §:n mukaista rakentamislupaa edellyttävän rakennuskohteen rakennuspaikkaa, rakennuksen kokoa ja sen sijoittamisesta sekä rakennuksen sopeuttamista ympäristöönsä. Muun kuin luvanvaraisen rakentamisen osalta rakennusjärjestyksen määräykset voivat koskea muun muassa rakentamistapaa, istutuksia, aitoja, rakennetun ympäristön hoitoa ja vesihuollon järjestämistä (HE 101/2022).

Mielipide 4 (7.3.2022)

- *Mihin mielipiteen voi jättää.* **Vastine**: Mielipide jätettiin sähköpostitse rakennusvalvontapäällikölle, joka oli sopiva menettelytapa, koska se otettiin vastaan ja käsiteltiin. Verkossa annetussa ohjeistuksessa kehotettiin käyttämään kirjaamon sähköpostiosoitetta.
- *Jotta hyvä elinympäristö toteutuu sekä vanhojen asukkaiden, että uudisasukkaidenkin puolesta, pitäisi uudisrakentaminen suunnitella järkevästi ja esteettisesti, vanhaan ympäristöön sopivaksi myös niin, että liikennejärjestelyt sujuvat talvella ja kesällä.* **Vastine**: Muutettavan rakennusjärjestyksen ehdotuksessa on annettu paljon määräyksiä uudisrakentamisen sovittamisesta rakennettuun ympäristöön (erityisesti 3 §, 5 §, mutta myös 6 §, 7 §, 13 §, 14 §, 15 §, 16 §). Samoin on annettu määräyksiä tonttien ajoneuvoliittymien suunnittelusta, jotta liikenne olisi

sujuvaa ja turvallista ja katukuva selkeä. Lisäksi asuinkerrostalotonttien vieraspysäköinnistä, lyhytaikaisesta huoltopysäköinnistä sekä kotipalvelun ja liikkumisesteisten pysäköinnistä on annettu määräykset, jotta pysäköinti tonteilla tulisi toteutetuksi järkevästi, toimivaksi ja jotta pysäköinti ei leviäisi ympäröivään liikenneverkkoon haittaamaan liikenteen sujuvuutta ja jotta asukkaiden tarvitsemat erityisjärjestelyt olisivat toimivia (17 §). Hyötynä on myös tontin järkevä käyttö, pysäköintipaikkojen sijoittuessa suunnitellusti.

- *Joka taloudessa alkaa olla jo kaksi autoa. Olen huomannut, että autoille ei ole tilaa, kun tontit on rakennettu niin täyteen, että lumet luodaan naapurin puolelle ja autot eivät mahdu omalle tontille.* **Vastine**: Asemakaava-alueella asemakaavat määräävät pysäköinnin vähimmäismäärän perustuen rakentamisen tai asuntojen määrään. Kaavoitus käyttää lähtökohtanaan toimielimen hyväksymää pysäköinnin suunnitteluohjetta, jossa on sovittu minkä verran autopaikkoja on oltava korttelialueella sen kaavassa määrätyn käyttötarkoituksen perusteella. Kaavassa rakennusalat ja pysäköinti käytännössä mitoittavat toinen toisiaan, joten kaikkein tehokkaimmilla tonteilla on otettava käyttöön kokonaisuuden toimivuuden varmistavat pysäköintijärjestelmät. Jos on tarve autopaikoille asiasta voi neuvotella esim. kiinteistön omistajan tai autopaikkoja tarjoavan tahon kanssa. Uutuutena rakennusjärjestyksessä on myös lumen varastoinnille annettu tarvittava määräys (13 §). Tarve on, sään ääri-ilmiöiden runsastumisen vuoksi.
- *Punakiventien ja Liusketien kulmauksesta purettiin tuttavani täysin toimintakuntoinen ja hyvin hoidettu omakotitalo, jotta tilalle saatiin 5–6 erillistaloa. Mielestäni ne ovat rumia ja halvan näköisiä latoja. Rakennuttaja tekee tilin toimivuuden ja viihtyvyyden kustannuksella ja omakotitaloa kipeästi haluavat ja tilaa tarvitsevat ostavat. Ympäröivän alueen hyvästä elinympäristöstä viheralueineen ei voi puhua. Mieleen tulee "slummi" jonkun vuoden päässä. Ei Kivistö mikään Westend ole, mutta rakentamisessa tulisi ottaa huomioon viihtyisyys, toimivuus ja kestävä kehitys, jolla tarkoitan, että aluetta voi katsoa hyvällä vielä vuosikymmentenkin jälkeen. Rakennusten valmistuttua ja myytyä tämä ei kiinnosta rakennuttajaa eikä arkkitehtejä. Toivon että tulee maisemaan sopivat talot ja toimiva pihapiiri, jota on helppo katsella ja josta uudet asukkaat saavat ihanat toimivat uudet kodit ja pihapiirit itselleen.* **Vastine**: Rakennusvalvonta arvioi luvanvaraisten rakennushankkeiden lupahakemuksien ja suunnitelmien hyväksyttävyyttä ja valmistelee hankkeen laajuuden ja delegointipäätöksen perusteella joko ratkaisun lupajaostolle hyväksyttäväksi tai pientalohankkeiden osalta lupakäsittelijä valmistelee lupapäätöksen. Rakennetun ympäristön suunnittelun ja sen toteutuman merkittävin lähtökohta on asemakaava. Sitä ohjaa puolestaan ylemmällä strategisella tasolla yleiskaava. Lupahakemusten on lähtökohtaisesti perustuttava alueella lainvoimaiseen asemakaavaan ja rakentamistapaohjeeseen, jos sellainen on tehty ja lisäksi on päätös ohjeen velvoittavuudesta. Rakentamistapaohjeen on kaavan ohella rakennussuunnittelua ohjaavana asiakirjana arvioitu pitkään ja toisinaan eri yhteyksissä tuottavan hyvää rakennettua ympäristöä, mutta nykyisin niitä ei enää ole valmisteltu ja useimmat käytössä olevat ovat paitsi määrältään

harvinaistuvia ja sisällöltään vanhentuvia. Toisena laatua lisäävänä menetelmänä kaupunkikeskuksissa kehitetään suurempia rakennuskohteita yleensä ns. kumppanuuskaavoitushankkeina, joista on saatu jonkin verran hyviä tuloksia. Silloin rakentamiseen ryhtyvä useimmiten sitoutuu ja motivoituu hankkeeseen alueen kehittämisellä kaavoituksesta lähtien, rakennusten lupahakemuksiin saakka. Yrityksen tehtävä on tuottaa voittoa osakkeenomistajilleen, joten rakennusliikkeet tarkoin laskevat hankkeensa kannattavuuden ja seuraavat sitä. Siksi asuntomyyjiensä tuottama näkemys asiakkaiden kiinnostuksen kohteista määrittää tarjolla olevia tuotteita. Kansalaiset puolestaan arvostavat keskeisesti rakentamisen ja ympäristön ominaisuuksia, joilla on kyky vastata asukkaiden tarpeisiin sekä esteettisyyden että toimivuuden kannalta. Rakentamisessa koetaan oleellisiksi monet tekijät, muun muassa paikallisen perinteen ja kulttuurin ilmeneminen, käytettävyys, monikäyttöisyys, saavutettavuus, liikkumismahdollisuudet, kestävyys, visuaalinen sopusuhtaisuus, materiaalit, muodot ja muut ulkonäön ominaisuudet, vehreät alueet ja vehreys, luonnonympäristö, maisema, turvallisuus, yhteisöllisyys sekä energiatehokkuus. Edelliset arvostukset voivat vaihdella maantieteellisesti, kulttuurillisesti ja yksilöllisesti. Yleensä rakennusliikkeet käyttävät korkealaatuisia arkkitehti- ja suunnittelutoimistoja, joilla on usein varsin yhtenäinen koulutustausta lähtökohtanaan tehtävän vaativuuden mukaan profiloituneina toimijoina sekä tieto siitä, minkä tyyppisiä työn tuloksia kollegat alalla arvostavat. Rakennusvalvonnan työn lähtökohtana puolestaan on säilynyt olennaisimpana tehtävänä yleisen ja joissain tapauksessa myös yhteisen edun toteutumisen varmistaminen, joka on vuosikymmenien mittainen perinne ja laajasti yleinen toimintaperiaate.

MUUT KESKUSTELUTILAISUUDET

Rakennusjärjestyksen uudistamisesta tiedotettiin Vantaan vammaisneuvoston kokouksessa 20.9.2023. Tilaisuudessa esiteltiin valmisteilla olevaa rakennusjärjestyksen muutosta avaten säädöksen merkityksiä sekä esitellen tavoitteita ja sisältöjä. Samalla kehotettiin seuraamaan verkkosivuja ja Vammaisneuvostoa lausumaan, kun ehdotus on nähtävillä. Tilaisuudessa ei kirjattu palautteita.

RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTOSEHDOTUKSEN NÄHTÄVILLÄOLO 28.3. - 28.4.2025 (RAKL 19 §)

VIRANOMAISTEN LAUSUNTOJEN TIIVISTELMÄT JA VASTINEET

Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksesta saatiin viranomaisten lausuntoja sen ollessa julkisesti nähtävillä 16 (kuusitoista) kpl.

Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

• Finavia Oyj

• Fingrid Oyj

• Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

• Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry

• Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)

• Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

• Tukes

• Tuusulan kunta

• Uudenmaan ELY-keskus

• Vantaan kaupunginmuseo

• Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys ry

Etelä-Suomen aluehallintovirastolla, Helsingin kaupungilla, Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksella, Uudenmaan liitolla eikä Ympäristöministeriöllä ollut lausuttavaa tai huomautettavaa.

Seuraavassa lausuntojen tiivistelmät ja niiden vastineet lausuntokohtaisesti:

Finavia Oyj:n lausunto
Lausunnossa edellytetään rakennusjärjestyksessä todettavaksi lentoesterajoituspinnat ja mahdollinen lentoesteluvan tarve, jotta vältyttäisiin ristiriidoilta, joita voi ilmetä uuden rakentamislain mahdollistaessa enintään 30 m korkeuteen ulottuvien esteiden sijoittamisen ilman rakennuslupaa. Lisäksi Finavia kiinnittää huomiota rakennusjärjestyksessä mainittuihin aurinkopaneelien haittoihin ja riskeihin lentoliikenteelle.

Vastine:
Myös ei-luvanvaraisten mastojen rakentamisessa on otettava huomioon Finavian lentoesterajapinnat ja mahdollinen lentoesteluvan tarve. Luvanvaraisissa toimenpiteissä Finavialta pyydetään lausunto. Finavian lausunto ei aiheuttanut muutoksia ehdotukseen. Merkitään tiedoksi Finavian kiitokset rakennusjärjestykseen otetusta maininnasta ottaa huomioon lentoliikenne aurinkopaneelien asentamisessa siten, ettei lentoliikenteellä aiheudu haittaa.

Fingrid Oyj:n lausunto
Alueita ei saa suunnitella [*luvittaa*] niin, että ne olisivat ristiriidassa Fingridin hallinnoimien rakenteiden, johtojen ja laitteiden ym. kanssa. Lisäksi todetaan, että voimajohtoalueelle ei voida sijoittaa rakennuksia tai rakennelmia ilman erityistä lupaa. Myös lausunnossa viitataan voimajohdon läheisyydessä Fingridin lupaa edellyttäviin rakenteisiin tai maanmuokkaukseen sekä esim. pysäköintialueiden

sijoittamiseen voimajohtoalueelle ja vain Fingridin luvalla ja sopimuksella. Johtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta.

Vastine:
Fingridin lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä. Rakentamisluvan valmistelussa Fingridiltä kysytään lausunto, kun hakemuksessa esitetään toimintaa kantaverkon voimajohtojen läheisyydessä. Fingrid voi lausunnossaan antaa ohjeistuksia Fingridin hallinnoimien rakenteiden, johtojen ja laitteiden läheisyyteen rakentamisesta.

Liikenne- ja Viestintävirasto Traficomin lausunto

Traficom toteaa, että lentoaseman esterajoituspinnat sekä ilmailulain 864/2014 158 §:n lentoestelupavaatimukset on huomioitava rakennusvalvonnassa ja maankäytön suunnittelussa. Kaupungin rakennusjärjestyksessä on syytä mainita lentoesteluvan tarpeen selvittämisestä sekä lentopaikkoja ympäröivän alueen erityispiirteistä (Kuntaliiton opas rakennusjärjestyksen laatimiseen, kohta 6.10.4).

Vastine:

Traficomin lausunto ei aiheuttanut tältä osin toimenpiteitä. Rakennushankkeissa edellytetään ryhtyvää pyytämään ja saamaan Traficomin puoltava lausunto kuten ennenkin. Jatkossa lausunto saatava ennen lupahakemuksen jättämistä.

TUKES:in lausunto

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) ilmoittaa, että ei ole tutustunut lausuntopyyntöön, mutta pyytää silti huomioimaan rakentamisen ohjaamisessa ja kaavoituksessa verkkosivuillaan olevan aineiston kemikaaliturvallisuuslainsäädännön (390/2005) näkökulmasta.

Vastine:

Lausunto merkitään tiedoksi.

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry:n lausunto

Tringa ry kommentoi lausunnossaan 5 §:ää Kaupunkikuvalliset vaatimukset ja ja 37 §:ää Julkisen kaupunkitilan rakennelmat ja laitteet. Esitämme selkeyden vuoksi pykälään lisättäväksi erillistä momenttia, jossa 5 §:ssä esitetyt määräykset ulotettaisiin koskemaan myös muutosehdotuksen 37 §:ssä tarkoitettuja julkisen kaupunkitilan rakennelmia ja laitteita, mikäli niiden toteuttamisessa hyödynnetään lasipintoja tai muuten heijastavia tai läpinäkyviä materiaaleja. Vaihtoehtoisesti tämänkaltainen maininta tulee sisällyttää erillisenä viittausmomenttina 37 §:ään esimerkiksi seuraavalla tavalla: ”Julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavien rakennelmien ja laitteiden lintuturvallisuuden varmistamiseksi näiden rakennelmien ja laitteiden suunnittelussa, sijoittamisessa ja rakentamisessa on noudatettava soveltuvin osin mitä rakennusten lintuturvallisuudesta on 5 §:ssä säädetty.”

Lausunnossa myös kommentoidaan rakennusjärjestyksen 10 §:ään sisältyvää määräystä ja ehdotetaan, että lintuturvallisuudesta tulisi lisätä yleismaininta kyseiseen pykälään. Perusteluna esitetään, että etenkin alhaalta ylös kohdistuva ja/tai heijastuva valo on haitallista linnuille ja monille muille eläimille sekä lisää verraten paljon valosaasteen määrää. Lisäksi tällainen valo voi lisätä lintujen törmäyskuolemien määrää erityisesti muuttoaikoina merkittävästi. Samasta syystä lausunnossa ehdotetaan, että rakennusjärjestyksen 12 §:ään (Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät) lisätään maininta siitä, että osoitemerkinnät tulee valaista muuten kuin alhaalta ylöspäin osoittavilla valaisimilla aina kun pakottavaa syytä toimia toisin ei ole.

Tringa ry toteaa lausunnossaan koskien 31 a §:stä Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla seuraavasti: “Selkeyden vuoksi sisällyttää mainintа siitä, että puiden kaatamista lintujen pesimäaikana 1.4.–31.7. tulee välttää. Edelleen esitämme pykälään lisättäväksi erillisen momentin siitä, että mikäli puiden kaataminen lintujen pesimäaikana välttämätöntä, tulee kaupungin nimittämän lintuasiantuntijan tarkastaa kaadettavat puut luonnonsuojelulain 70 §:n mukaisen pesimärauhan varmistamiseksi. Jos lintuasiantuntijan tekemässä tarkastuksessa löytyisi käytössä olevia pesäpuita, kyseisten puiden kaataminen pesimäaikana olisi kielletty. Pykälä näin ollen mahdollistaisi edelleen luonnonsuojelulain 82 §:n yleispoikkeuksen käytön, mutta edellä mainitut lisäykset kannustaisivat ja ohjaisivat puiden kaatamiseen lintujen pesimäajan ulkopuolella.”

Koskien 31 b §:tä Vihertehokkuus Tringa ry lausuu seuraavasti: “Muutosehdotuksen pykälä esitetyssä muodossaan on hieman vaikeaselkoinen. Sitä olisi hyvä täsmentää ja selkeyttää vähintäänkin rakennusjärjestyksen muutoksen perusteluissa sen osalta, minkälaisia huomioitavia seikkoja vihertehokkuuteen ja sen laskemiseen sisältyy. Näitä seikkoja on avattu asianmukaisesti ja kattavasti Vantaan asemakaavoituksen vihertehokkuusesitteessä (2020), jossa sekä vihertehokkuuden laskemista että puiden, kasvillisuuden, kallioiden ja purouomien kaltaisia säilytettäviä elementtejä ja kasvillisuuskattojen ja kattopuutarhojen merkitystä on kuvattu pidemmin. Esitämme myös, että Helsingin kaupungin vuonna 2023 käyttöön otetun uuden rakennusjärjestyksen 31 a §:n mukaisesti myös Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen vastaavaan pykälään sisällytettäisiin velvoite omakotitalojen ja paritalojen talousrakennuksiin rakentamisen yhteydessä toteutettavasta viherkatosta, ellei katolle sijoiteta aurinkopaneeleja tai -keräimiä. Tämä edistäisi osaltaan Vantaan kaupungin tavoitteita hiilineutraaliuteen ja luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen ja vahvistamiseen liittyen: viherkatoilla voi olla lintuja ja muita eliöitä lisäävä vaikutus, ja ne voivat parantaa useiden lintulajien oloja kaupungeissa lisäämällä elintilaa, piilopaikkoja, ravintoa sekä pesimäpaikkoja. Pesintää ajatellen viherkatoista on hyötyä maassa pesiville lajeille sekä mm. tiaisille ja rastaille, ja viherkatoille voidaan myös asentaa linnunpönttöjä kolopesijöitä varten. Viherkattojen koko, sijainti (viherverkostoihin, urbaaneihin viheralueisiin ja pesimäalueisiin nähden) sekä kasvillisuus ja mikroilmasto ovat ratkaisevia tekijöitä siinä, kuinka hyvin ne toimivat potentiaalisina pesimäpaikkoina.”

Pykälästä 32 Materiaalivalinnat Tringa ry:n lausunnossa todetaan seuraavasti: “Ehdotetaan pykälän yleiseen osaan lisättäväksi momenttia, jolla ohjataan pihojen pintamateriaalivalintoja. Pihoilla, varsinkin leikkipaikkojen ympäristössä, on

enenevässä määrin alettu käyttää tekonurmea, kumia ja muita muovipinnoitteita. Tällaiset pinnoitteet eivät läpäise vettä, mikä on hulevesien imeytymisen kannalta ongelmallista. Lisäksi niistä irtoaa ympäristöön mikromuovia. Rakennusjärjestyksen tulee ohjata välttämään muovipinnoitteita ja ohjata turvasoran, turvahakkeen ja muiden luonnonmateriaalien käyttöön turva-alustoissa.”

Tringa ry kommentoi lausunnossaan 5 §:ää Kaupunkikuvalliset vaatimukset ja ja 37 §:ää Julkisen kaupunkitilan rakennelmat ja laitteet. Esitetään selkeyden vuoksi pykälään lisättäväksi erillistä momenttia, jossa 5 §:ssä esitetyt määräykset ulotettaisiin koskemaan myös muutosehdotuksen 37 §:ssä tarkoitettuja julkisen kaupunkitilan rakennelmia ja laitteita, mikäli niiden toteuttamisessa hyödynnetään lasipintoja tai muuten heijastavia tai läpinäkyviä materiaaleja. Vaihtoehtoisesti tämänkaltainen maininta tulisi sisällyttää erillisenä viittausmomenttina 37 §:ään esimerkiksi seuraavalla tavalla: ”Julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavien rakennelmien ja laitteiden lintuturvallisuuden varmistamiseksi näiden rakennelmien ja laitteiden suunnittelussa, sijoittamisessa ja rakentamisessa on noudatettava soveltuvin osin mitä rakennusten lintuturvallisuudesta on 5 §:ssä säädetty.”

Lausunnossa koskien pykälää 41 Julkisen kaupunkitilan valaistus todetaan seuraavasti: “Yleismaininta lintuturvallisuudesta tulee lisätä myös julkisen kaupunkitilan sekä tontin ja rakennuksen valaistusta ohjaaviin pykäliin. Samasta syystä ehdotamme, että rakennusjärjestyksen 12 §:ään (Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät) lisätään maininta siitä, että osoitemerkinnät tulee valaista muuten kuin alhaalta ylöspäin osoittavilla valaisimilla aina kun pakottavaa syytä toimia toisin ei ole.”

Vastine:

Rakennusjärjestyksen 5 § sisältää määritelmät toimenpiteille, kuinka riskiä lintujen törmäämiseen lasiin minimoidaan. Siten lausunnon takia rakennusjärjestyksen 5 § eikä 37 § ei muutettu.

Lausunnon ehdotus muutoksiin 10 §:n ja 12 §:n osalta ei aiheuttanut toimenpiteitä, koska on todettavissa, että lausunnossa mainitut ovat jo riittävästi tulleet huomioiduksi 5 §:ssä.

Tringa ry.:n lausunto ei johtanut toimenpiteisiin koskien 31 §:ää, koska lupapäätöksissä on oletuksena luonnonsuojelulain 70 §:n mukaisesta pesintärauhasta ehto. Ehdossa on myös määritelty lintuasiantuntijan käyttäminen sitä edellyttävissä tilanteissa. Kuitenkin lisättiin "riittävä määrä", jotta ominaisuuden arvioimiselle olisi reunaehtoja.

Vihertehokkuutta koskeva osa Tringa ry.:n lausuntoa ei aiheuttanut toimenpiteitä, koska vihertehokkuus on Vantaalla jo käytössä asemakaavoitukseen sisältyvinä määräyksinä ja siten myös rakennusluvituksessa. Kyseessä on Vantaan kaupungilla käytössä oleva yleisesti hyväksytty laskentamenetelmä. Rakennusjärjestys ei ole oikea väline ohjata vihertehokkuuden laskentamenetelmiä. Tringa ry.:n lausunnon perusteella rakennusjärjestykseen ei tehty muutoksia

pientaloalueilla omakotitalojen ja paritalojen talousrakennuksiin rakentamisen yhteydessä toteutettavasta viherkatosta.

Pykälää 32 Materiaalivalinnat Tringa ry.:n lausunto ei muuttanut, koska on todettavissa, että valintojen merkitys rakentamisessa on periaatteessa vaikutuksiltaan yleisemmällä tasolla kuin ainoastaan joissain yksittäisissä materiaaleissa. Rakentamisen ohjaamisessa on otettava huomioon materiaalineutraalisuuden toteutuminen.

Tringa ry:n lausunto koskien pykälää 5 ei aiheuttanut muutoksia. Rakennusjärjestyksen 5 § sisältää riittävät määritelmät toimenpiteille, kuinka lintujen törmääminen lasiin minimoidaan.

Lausunnon perusteella pykälää 41 ei ole muutettu, koska asiasta on mainittu riittävästi rakennusjärjestyksen 5 § eikä ole tarkoituksenmukaista ottaa rakennusjärjestykseen laajempia määräyksiä asiasta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunto

HSL kiinnittää huomiota lausunnossaan muun muassa seuraaviin kohtiin.
Osiota 6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle voisi HSL:n näkökulmasta täydentää huomiolla, että ylitykset eivät saa aiheuttaa näkemäestettä joukkoliikenteelle. Lisäksi HSL toivoo lausunnossaan muun muassa lisäystä näkemäesteiden huomioimisesta kohdassa 9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet.

Lausunnossa myös esitetään, että toteamus näkemäesteiden poistamisesta voisi tulla kyseeseen myös kohdan 13 § Pihamaan rakentaminen yhteydessä. Pihamaan kasvuston kunnossapidon suhteen tulee myös huomioida niin, ettei bussipysäkkimerkkien näkyvyydelle aiheudu haittaa.

Huomiota HSL kiinnittää myös pykälään 34 § Rakennuksen tai sen osan purkaminen ehdottaen kirjausta, ettei purkamisesta saa aiheutua haittaa myöskään ympäröivälle liikenteelle eri kulkumuodot huomioiden.

HSL ehdottaa lausunnossaan, koskien pykälää 36 Kadut, torit ja muut vastaavat liikennealueet, että materiaalien ja rakenteiden kirjausta täydennetään huomioimaan myös eri käyttäjäryhmät, joilla on erilaisia liikkumisen tarpeita. Sillä HSL viittaa esteettömyysnäkökulmien lisäksi esimerkiksi pyöräteiden tasoerojen huomioimiseen tai eri kulkumuotojen erottelemiseen silloin kun se on mahdollista tai tarkoituksenmukaista. Osiota voisi täydentää myös huomioilla liikennealueiden päällystemateriaaleista. Materiaalivalinnoissa voidaan huomioida painaumien ja kuoppien välttäminen. Erityistä huomiota tulee kiinnittää sähköbussien latauspaikkojen pintarakenteisiin. Osioon voisi sisällyttää myös kirjauksen, että jalankulkuyhteydet pysäkkialueille tulee suunnitella intuitiivisiksi, turvallisiksi ja viihtyisiksi. Pyöräliikenteen ajoyhteydet tulee suunnitella perille asti selkeiksi ja sujuviksi. Pyöräpysäköinti tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle pääkohteita katutilassa sosiaalisen valvonnan piiriin. Sähköpotkulautojen jättöpaikat tulisi sijoittaa siten, että ne eivät haittaa jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden kulkua

kohtuuttomasti. HSL ehdottaa myös kirjausta lumitilojen varaamisesta, jotta joukkoliikennekatujen ja pysäkkien toiminta ja yhteydet niille turvataan talvellakin. Myös pyöräpysäköinnin yhteydessä tulee huomioida kunnossapidon ja hoidon vaatimukset, kuten lumitila.

Lausunnossaan HSL ehdottaa, että koska 42 § Tapahtumien järjestäminen määrätään tapahtuman järjestäjän vastuista, niin tämän kohdan tulisi kattaa myös tapahtuman järjestäjän velvollisuus huolehtia riittävistä liikennejärjestelyistä. Silloin kun tapahtuma järjestetään sellaisella kadulla tai kadun välittömässä läheisyydessä, jolla liikennöidään joukkoliikennettä, tulee joukkoliikenteen toimivuus ja esteetön kulkuyhteys käytössä oleville pysäkeille taata.

HSL toteaa lausunnossaan liittyen pykälään 43 Työmaan perustaminen ja hoitaminen, että työmailla tulee olla joukkoliikenteen näkökulmasta hallittu aloitus ja lopetus, ja työnaikaisista liikennemuutoksista tulee sopia HSL:n kanssa. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sujuvuus tulee varmistaa työmaan eri vaiheissa. HSL ehdottaa, että kirjaus, jossa käsitellään työmaan erottamista ympäristöstä, ulotetaan kattamaan myös muun liikenteen sujuvuus. HSL:ltä saa tarkempaa tietoa ohjeistuksista ja aikatauluista työmaihin liittyen, joilla pyritään takaamaan riittävä valmistelu työmaiden yhteydessä sujuvan joukkoliikenteen toteuttamiseksi.

Lausunnossaan HSL ehdottaa, että pykälää 44 Katu- tai muun yleisen alueen käyttäminen täydennettäisiin niin, että esitetään tarpeelliset suunnitelmat kattavat myös suunnitelmat joukkoliikenteen ja pyöräilyn järjestämisestä.

HSL toteaa lausunnossaan liittyen osioon 46 § Katu- ja muun yleisen alueen kaivulupa, että ennen kaivutöiden aloittamista on varmistauduttava kohteen joukkoliikenteen toiminnasta olemalla yhteydessä HSL:ään. Työmailla tulee olla joukkoliikenteen näkökulmasta hallittu aloitus ja lopetus, ja työnaikaisista liikennemuutoksista tulee sopia HSL:n kanssa. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sujuvuus tulee varmistaa työmaan eri vaiheissa. HSL ehdottaa, että kirjaus, jossa käsitellään työmaan erottamista ympäristöstä, ulotetaan kattamaan myös muun liikenteen sujuvuus. HSL:ltä saa tarkempaa tietoa ohjeistuksista ja aikatauluista työmaihin liittyen, joilla pyritään takaamaan riittävä valmistelu työmaiden yhteydessä sujuvan joukkoliikenteen toteuttamiseksi.

HSL ehdottaa lausunnossaan, että osio 49 § Työmaan purkaminen ja siistiminen täydennetään kattamaan myös tilapäiset joukkoliikennejärjestelyt, niin, että ehdotuksessa mainittujen toimenpiteiden lisäksi poistaa viipymättä ja joukkoliikenteelle tarpeelliset rakenteet puolestaan tulee palauttaa rakennustyön valmistumisen jälkeen.

Vastine:
HSL:n lausunto ei aiheuttanut muutoksia 6 §:ään, koska HSL:n ilmoittama on jo huomioitu kohdassa "Ylityksistä ei saa aiheutua haittaa

kadun tai muun yleisen alueen käytölle". Lausunto ei myöskään johtanut 9 §:n muutoksiin, koska esitetty on jo kyseisessä pykälässä huomioitu seuraavasti: "Tontille tai julkiseen kaupunkitilaan sijoitettava laite on kiinnitettävä tukevasti eikä se saa haitata julkisen kaupunkitilan käyttöä eikä olla huomattavasti häiritsevä eikä muodostaa liikkumisestettä."

HSL lausunnon johdosta tehtiin muutos 13 §:ään, seuraava määräys lisäten: “Pihamaan rakentaminen ja istuttaminen ei saa aiheuttaa näkemäesteitä liikenteelle ja katualueen käyttäjille ja se on myös jatkuvalla ylläpidolla varmistettava.”

Pykälään 34 HSL:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä, koska siinä on mainittu, että purkamisesta ei saa aiheutua haitallisia melu-, pöly- tai muita vastaavia vaikutuksia ympäristölle, jonka voi todeta kattavan myös alueen käyttöön kohdistuvat haitat.

Koskien pykälää 36 HSL:n lausunnossa todetut asiat on otettu huomioon maininnalla päällystemateriaalien ja rakenteiden suunnittelemisesta ja toteuttamisesta kunkin alueen ominaispiirteisiin sopiviksi ja esteettömiksi, minkä voi katsoa kattavan myös kaikki liikkumis- ja kulkumuodot. Vantaan kaupungin liikenne- ja kadunsuunnittelulla on käytössään suunnitteluohjeensa, ja on todettavissa, että niillä varmistetaan tarpeellinen laatutaso ja käyttöturvallisuus. Edellisistä syistä lausunto ei johtanut muutosten tarpeeseen pykälän 36 osalta.

Lausunto ei johtanut toimenpiteisiin pykälän 42 osalta. Pykälä rakentamislakimuutoksen 42.1 § kohdan 4 perusteella rakennusvalvonnan oman harkinnan jälkeen.

Lausunnon perusteella pykälään 43 lisätään maininta muun liikenteen sujuvuuden huomioon ottamisesta sekä työmaa-aidan erottuvuudesta erilaisissa olosuhteissa.

Pykälään 44 HSL:n lausunto ei aiheuttanut muutoksia, koska kadut ja puistot -palvelualue edellyttää katu- tai puistoalueiden määräaikaiseen työ- ja käyttölupien hakijoita toimittamaan tarvittaessa suunnitelmat liikenteen järjestämisestä alueella tai sen tuntumassa.

HSL:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä pykälän 46 osalta, koska työmaat erotetaan ympäristöstään turvallisuussyistä, mikä varmistetaan mm. katualueiden vuokraamisen yhteydessä.

Pykälää 49 koskien HSL:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä, koska pykälä sisältää jo kaikki lausunnossa ehdotetut toimenpiteet.

Myöskään HSY:n lausunto ei johtanut toimenpiteisiin, koska asiasta säädetään laeissa, muun muassa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 83 §:ssä, vahingonkorvauslaissa sekä yleisissä sopimusehdoissa ja keskinäisissä sopimuksissa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelujen (HSY) lausunto

HSY toteaa lausunnossaan, että pykälän kohdassa 1 todetaan, että rakennus saa perustellusta syystä ulottua yleiselle alueelle 1,2 m. Tämä saattaa johtaa vesihuollon vaatimien vähimmäissuojaetäisyyksien alittumiseen. HSY:n kanta on, että vähimmäissuojaetäisyydestä 2,5 m on lähtökohtaisesti aina pyrittävä pitämään kiinni. Lisäksi HSY toteaa lausunnossaan, että 9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet ovat pistemäisiä objekteja, joiden suhteen on rakennusjärjestyksen määräyksessä pidettävä huoli vesihuollon vaatimien vähimmäisetäisyyksien toteutumisesta.

Lausunnossaan HSY arvioi myös, että 16 §:n osalta jää epäselväksi, tarkoitetaanko suostumusta käsittelevässä kohdassa kiinteistöjen yhteisen hulevesijärjestelmän omistajaa vai yleisen hulevesijärjestelmän omistajaa. Siten asia olisi syytä esittää rakennusjärjestyksessä selkeämmin.

HSY toteaa lisäksi, että 17 §:n määrittelyssä olisi ilmennyttävä, että nostopaikkojen pohjanvahvistuksiin ja läheisyydessä olevaan kunnallistekniikkaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Lausunnossa HSY huomauttaa, että 19 §:ssä mainittu 2,5 m vähimmäissuojaetäisyys koskee myös aidan perustuksia ja mahdolliset aitojen siirrot ja korjaukset eivät ole HSY:n vastuulla.

Pykälästä 31a § HSY toteaa, että heikkokuntoiset puut aivan katualueen rajalla eivät saa heikentää kaivantoturvallisuutta.
HSY ilmoittaa lausunnossaan 34 §:stä, että purkutyöt eivät saa heikentää kaivantoturvallisuutta ja purkamisesta aiheutuvien vaikutusten listaan tulee lisätä tärinä.

HSY ilmoittaa lausunnossaan pykälästä 43, että työmaa-aidan on erotuttava. Kohdassa mainittua työmaavesien käsittelyä tulee täydentää lisäämällä siihen vaatimus ajantasaisten työmaavesiohjeiden noudattamisesta. HSY suosittelee myös pohtimaan tulisiko työmaavesien ympäristövaikutukset käsitellä omana asianaan luvussa IX LUKU Ympäristön- ja terveydensuojelu.

Lausunnossaan HSY toteaa 45 §:stä, että tilapäiset työmaarakennukset eivät saa vaurioittaa olemassa olevia rakenteita.

HSY lausunnossaan arvioi, että 47 §:ssä edellytetään työmaataulun tai muun tiedotuksen pystyttämistä riittävän ajoissa. ”Riittävä” on kuitenkin hyvin tulkinnanvarainen määre, ja parempi olisi, jos voitaisiin määritellä vähimmäismäärä vuorokausia.

Lausunnossaan HSY ilmoittaa koskien 49 §:ää, että on huolehdittava, että työmaan purkamisen ja siistimisen yhteydessä ei vaurioiteta olemassa olevaa kunnallistekniikkaa.

HSY toteaa lausunnossaan, että työmaavesiin liittyvät määräykset sopisivat varsin hyvin luvun IX, ympäristön- ja terveydensuojelu, alle. Työmaavaiheella on keskeinen rooli kiinteistön talousvesiturvallisuuden varmistamisessa sekä jäte- ja hulevesien ristiliitosten riskienhallintaan liittyvissä toimenpiteissä. Työmaavaiheen aikaisten vesihuollon poikkeamien ehkäisy on tärkeää. Asiakokonaisuuteen olisi syytä lisätä ainakin maininta voimakkaasti värjäävistä kemikaaleista, joita käytetään muun muassa erilaisissa tiiviyskokeissa.

HSY lausunnossaan ehdottaa koskien 50 §:ää, että kohtaan olisi hyvä lisätä maininta Kirkkonummen ja Pääkaupunkiseudun jätehuoltomääräysten noudattamisesta.

HSY toteaa lausunnossaan koskien 54 §:ää, että hulevesijärjestelmän lisäämisen tarpeellisuus on syytä tutkia.

Koskien 58 §:ää HSY toteaa lausunnossaan, että maanalaisella rakentamisella ei saa olla haitallisia vaikutuksia olemassa olevaan kunnallistekniikkaan. Maalämpökaivojen porausvesien esikäsittelyssä on huomioitava § 43 velvoitteet ja muut maalämpökaivojen poraukseen annetut ympäristösuojelun ohjeet.

Vastine:

HSY:n lausunto johti täydennyksen rakennusjärjestyksen 6 §:n ensimmäisen momentin 1. kohtaan, johon lisättiin sana "*routaeristeineen*". Perusteluna rakennusvalvontavirasto toteaa, että tilanteissa, joissa asemakaava sallii rakennuksen rakentamisen tontin rajaan kiinni, rakennus tulee kuitenkin voida perustaa routasuojauksin.

Lausunto ei myöskään aiheuttanut toimenpiteitä vähimmäisetäisyyksien määrittelyt osalta, koska vesihuollon pistemäiset objektit tulevat huomioiduksi katualueiden kaivulupiin liittyvissä lupa- ja sopimusjärjestelyissä.

Lausunnossa esitetty suostumuksen antaminen voi viitata kahteen kohtaan 16 §:ssä: Joko "Vesiä ei saa johtaa naapuritontille tai yleiselle alueelle ilman järjestelmän haltijan suostumusta." tai "Ne hulevedet ja perustusten kuivatusvedet, joita ei imeytetä tontilla, on johdettava viivyttämällä kiinteistöjen yhteiseen hulevesijärjestelmään ja jos tämä ei ole mahdollista, niin järjestelmän omistajan suostumuksella yleiseen hulevesijärjestelmään." Kummassakin kohdassa on kuitenkin kyse hulevesijärjestelmän omistajan suostumuksesta. Hulevesijärjestelmien omistajan suostumus tarvitaan, jos sinne hulevettä aiotaan johtaa. Siksi pykälässä mainittu määrittelee yksiselitteisesti, eikä lausunto tältä osin aiheuttanut toimenpiteitä.

Rakennusjärjestyksen 17 §:ssä todetaan, että "Pelastuslaitoksen nostokalustolla on oltava vapaa pääsy kolmikerroksisen tai sitä korkeamman rakennuksen viereen siten, että sammutus- ja pelastustoimenpiteet ovat mahdollisia." Edellisen määräyksen voi todeta sisältävän sammutus- ja pelastustoimenpiteiden mahdollistumisen kokonaisuudessaan, mm. sisältäen nostopaikkojen pohjanvahvistukset ja kunnallistekniikan suunnittelun. On asiaankuuluvaa, että luvanvaraisissa rakentamishankkeissa esitetään hakemusten liitteinä olevissa pääpiirustustasoisissa suunnitelmissa nostopaikkojen alustan rakenteellinen kantavuus, mukaan lukien mahdollinen johtoinfra. Siten HSY:n lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä.

Aitojen siirtoja ja korjauksia koskeva lausunnon toteamus merkitään tiedoksi.

Pykälän 31a osalta HSY:n lausunto ei myöskään johtanut toimenpiteisiin, koska vastuu heikkokuntoisten puiden aiheuttamien vaarojen ehkäisemisestä kuuluu ensisijaisesti kiinteistön omistajalle tai haltijalle, eikä rakennusjärjestyksessä voida muuta määrätä. Se tarkoittaa, että puiden omistaja vastaa tontillaan olevien puiden kunnon seurannasta ja tarvittaessa niiden poistamisesta tai hoitamisesta. Jos puu on vaarassa kaatua tai sen kunto on heikko, on omistajan ryhdyttävä toimenpiteisiin turvallisuuden varmistamiseksi. Työmaan turvallisuudesta vastaa puolestaan urakoitsija tai rakennuttaja, joka on velvollinen huomioimaan ympäristön riskitekijät, kuten heikkokuntoiset puut. Jos heikkokuntoinen puu sijaitsee työalueella tai sen läheisyydessä ja aiheuttaa vaaraa, urakoitsijan tulee ilmoittaa asiasta kiinteistön omistajalle ja tarvittaessa keskeyttää työt, kunnes vaara on poistettu. Kunnan rakennusvalvonta tai ympäristöviranomainen voi tarvittaessa antaa ohjeita ja valvoa, että työmailla noudatetaan turvallisuusmääräyksiä.

HSY:n lausunnon perusteella purkamisesta aiheutuvien vaikutusten luetteloon on lisätty tärinä pykälään 34.

Koskien pykälää 43 on HSY:n lausunnon seurauksena lisätty maininta työmaa-aidan erottuvuudesta. Rakennusvalvonta pyytää työmaavesien hallintaan liittyvän suunnitelman ympäristönmuutoksille erityisen alttiiden vesialueiden läheisyyteen sijoittuvien lupahakemusten yhteydessä. HSY:n työmaavesisuunnitelmavaatimus ei aiheuttanut toimenpiteitä. On tarkoituksenmukaista, että työmaata koskevat säännökset on keskitetty yhteen pykälään, joten HSY:n esitys työmaavesien ympäristövaikutusten käsittelystä omana asianaan IX Luvussa Ympäristön- ja terveydensuojelu ei aiheuttanut toimenpiteitä.

HSY:n lausunto ei johtanut 45 §:n osalta toimenpiteisiin, koska työmaarakennusten omistajan tai hallinnoijan on huomioitava olemassa olevat rakenteet.

Koskien pykälää 47 HSY:n lausunto ei tältä osin johtanut toimenpiteisiin, koska työmaataulun pystytykseen ryhtymistä edellytetään jo lupavaiheessa.

HSY:n lausunto ei johtanut toimenpiteisiin koskien pykälää 49, koska asiasta säädetään laeissa, muun muassa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 83 §:ssä, vahingonkorvauslaissa sekä yleisissä sopimusehdoissa ja keskinäisissä sopimuksissa.

HSY:n lausunto koskien pykälää 50 ei johtanut toimenpiteisiin, se merkitään tiedoksi. Niin pääkaupunkiseudun on jätehuoltomääräyksiä noudatettava, kuten Kirkkonummella vastaavia paikallisia määräyksiä.

Lausunto koskien pykälää 54 ei johtanut toimenpiteisiin, koska hulevesien hallinnasta on suunniteltava ja esitettävä luvanvaraisissa hankkeissa, jotka hulevesijärjestelyjä edellyttävät.

HSY:n lausunto ei aiheuttanut pykälään 58 toimenpiteitä, koska maanalaisen rakentamisen hankkeissa on suunnitelmissa huomioitava alueella oleva infra ja niiden omistajat sekä tehtävä tarvittavat selvitykset suunnittelun tueksi, jotta hakemus olisi hyväksyttävissä. Samoin on laita maalämpökaivojen poraamisen kannalta.

Vantaan kaupunginmuseon lausunto

Lausunnossa kiinnitetään huomiota pykälään 21 a, jossa käsitellään rakentamisluvasta vapauttamista tietyissä toimenpiteissä, jotka koskevat pääasiallisesti olevan rakennuksen julkisivuun kohdistuvia muutoksia sekä aurinkokeräinten ja ilmalämpöpumppujen kaltaisten laitteistojen asentamista rakennuksiin. Myös pihamaille kohdistuvista toimenpiteistä osa on rakennusjärjestyksessä vapautettu rakentamisluvasta. Pykälän alkuun on lisätty kohta, jossa suojellut rakennukset ja pihapiirit sekä inventoinneissa merkittäväksi todetut kohteet suljetaan pois vapautuksen piiristä. Siten näiden merkittävien kohteiden kohdalla tulee kaikille listassa mainituille toimenpiteille hakea lupa, jolloin myös museoviranomainen pääsee lausumaan muutostöiden vaikutuksesta kohteeseen ja ympäristöön. Museo pitää erittäin tärkeänä, että näiden kohteiden muutostyöt pysyvät luvanvaraisina. Hienoa, että kyseinen rajoitus on mukana rakentamisjärjestysehdotuksessa. Vapautuksen rajoittaminen tulisi museon näkökulmasta ulottaa myös tonteille, jossa mahdollisesti sijaitsee muinaisjäännöksiä. Etenkin pihapiirissä tapahtuvat maanmuokkaukset saattavat vaarantaa muinaisjäännöksen. Tiedot inventoiduista rakennusperintökohteista ja muinaisjäännöksistä ovat nähtävillä Vantaan karttapalvelussa.

Vantaan kaupunginmuseo arvioi lausunnossaan pykälää 31, jossa käsitellään luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottamista rakentamisessa. Tässä kohdassa on

määrätty, että jos suunnittelualueen asemakaava on yli kolmetoista vuotta, on lupahakemukseen liitettävä selvitys tontin kulttuuriarvoista. Vantaalla viimeisen kolmentoista vuoden aikana tehdyissä asemakaavoissa on huomioitu kulttuuriympäristön arvot kaavantekovaiheessa tehtyjen kulttuuriympäristöselvitysten antaman tiedon valossa. Kulttuuriympäristöön liittyvää selvitystyötä on kuitenkin tehty kolmentoista vuoden sisällä lisää ja arvoperusteet alueilla on saattanut muuttua. Esimerkiksi 1980–1990-lukujen rakennuskannan inventointeja ei niiden tuoreuden takia ole huomioitu kaikissa alle kolmetoista vuotta vanhoissa asemakaavoissa. Museo esittää, että kohtaan 31b lisätään maininta, että niillä alueilla, joilla asemakaava on kolmeatoista vuotta nuorempi, on huomioitava ajantasaiset tiedot kulttuuriympäristöön liittyvistä arvokohteista ja alueista. Kohteet voivat olla muinaisjäännöksiä tai rakennusperintökohteita (näkyvät Vantaan karttapalvelussa) tai yleiskaavan arvokkaita maisema-alueita.

Kaupunginmuseo toteaa lausunnossaan pykälästä 33, joka koskee rakennuksen kunnossapitoa ja korjaamista seuraavasti: “Pykälässä määrätään, että "Kaavassa tai rakennussuojelulain nojalla suojeltua rakennusta tai sen ympäristöä ei saa muuttaa tai käyttää niin, että rakennuksen kaupunkikuvallinen tai historiallinen arvo vähenee." Museon näkökulmasta lauseeseen tulisi lisätä myös inventoinneissa merkittäviksi todetut rakennukset. Nämä rakennukset vielä odottavat lainmukaista suojelupäätöstä ja on tärkeää, että niiden kulttuurihistoriallinen arvo ei vähene ennen suojelun tutkimista asemakaavoituksen yhteydessä. Samassa luvussa on todettu, että myös inventoitujen rakennusten kohdalla tulee pyytää museoviranomaisen lausunto, mikä on hyvä.”

Vastine:

Vantaan kaupunginmuseon lausunnon johdosta 21 a §:ään on lisätty seuraava momentti: "Rakentamiseen ryhtyvällä ja pääsuunnittelijalla on velvollisuus selvittää, onko suunnittelualueella mahdollisesti inventoimattomia muinaisjäännöksiä, jotta niitä ei vaarannettaisi. Jos työmaan aikana esiintyy muinaisjäännöksiä tai niitä koskevia epäilyjä, työt on välittömästi siltä osin keskeytettävä ja otettava yhteys museoviranomaiseen".

Liittyen kaupunginmuseon lausuntoon koskien 31 §:ää, rakennusvalvonnan omasta aloitteesta poistetaan rakennusjärjestysehdotuksen nähtävillä olleeseen versioon nähden 31 § toinen momentti, sillä asia on jo rakentamislain 5 §:ssä velvoitettu: "4) rakentamisen on perustuttava kulttuuriarvoja luoviin ja säilyttäviin ratkaisuihin siten, että historiallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokkaita rakennuksia tai kulttuuriympäristöjä ei turmella ja rakentamisessa mahdollistetaan myös uusien arvorakennusten ja uusien kulttuuriympäristöjen syntyminen."

Kaupunginmuseon lausunnon takia pykälää 33 on muutettu niin, että siihen on lisätty maininta inventoinneissa merkittäviksi arvioiduista rakennuksista, jotta niiden arvot eivät heikkenisi.

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto

Lausunnossa esitetään poistettavaksi maininta vesihuollosta kohdasta 24 §. ELY-keskus ehdottaa lukuun V lisättäväksi uuden pykälän vesihuollolle: "Vesihuoltolaitoksen toiminta-alueella oleva kiinteistö on liitettävä laitoksen vesijohtoon ja jätevesiviemäriin. Kiinteistön liittämisessä vesihuoltolaitoksen verkostoon sekä liittämisvelvollisuudesta vapauttamisessa noudatetaan vesihuoltolakia. Mikäli vesihuolto järjestetään kiinteistökohtaisesti, tulee varmistua, että talousvesi täyttää terveydensuojelulaissa säädetyt laatuvaatimukset. Jätevesien käsittely tulee hoitaa viemäriverkostojen ulkopuolisten alueiden jätevesien käsittelyä koskevien säädösten sekä kaupungin ympäristönsuojelumääräysten mukaisesti."

Lisäksi ELY-keskus ilmoittaa lausunnossaan, että liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (jäljempänä LjMTL) (https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503) on säädöksiä, jotka koskevat maanteiden varteen rakentamista. Etenkin ko. lain säädökset koskien kulkuyhteyksien järjestämistä maanteiltä, tiealueelle ja maantien suoja-alueelle sekä tien viereen rakentamista ovat merkittäviä sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden kannalta. LjMTL:n 3. luvussa annetaan maantiehen kohdistuvia toimenpiteitä koskevia määräyksiä ja 4. luvussa annetaan maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevia maankäyttörajoituksia, joiden esittäminen rakennusjärjestyksessä olisi tarkoituksenmukaista. Siten rakennusjärjestyksessä voisi olla viittaus "Maanteiden läheisyyteen rakennettaessa on huomioitava voimassa olevan maanteitä koskevan lainsäädännön asettamat rajoitukset ja määräykset". Näitä ovat mm. maantien suoja-alueelle rakentaminen, näkemäalueet ja -esteet. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualue haluaa muistuttaa, että maanteiden varteen rakennettaessa on eri alueidenkäyttölain mukaisista rakentamista koskevista lupahakemuksista kuultava ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualuetta naapurina (Alueidenkäyttölaki 133 §). Kuuleminen on suoritettava niin asemakaava-alueilla kuin niiden ulkopuolellakin, jollei kuuleminen rakennushankkeen vähäisyys tai sijainti suhteessa maantiehen taikka kaavan sisältö huomioon ottaen ole maantien kannalta tarpeetonta.

Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa lausunnossaan rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen kohtaa ”27 § Rakennuksen korkeusasema ranta-alueella” täsmennettäväksi. Rakentamisen korkeusasemaa ei tule sitoa lattian tason korkeuteen tai epämääräiseen tulvarajan korkeuteen. Tulvariskialueelle rakentamista ei lähtökohtaisesti tule sallia tai vaihtoehtoisesti tulvariski tulee poistaa esimerkiksi alueen maanpintaa korottamalla ja sijoittamalla tulvalle herkät rakenteet ja toiminnot riittävän korkealle tasolle. Tulvariskiä koskeva määräys 27 § voidaan kirjata esimerkiksi seuraavasti: "Vesistöjen ja pienvesien tuntumaan rakennettaessa tulee ottaa huomioon alin rakentamiskorkeus, jonka alapuolelle ei tule sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita. Lähtökohtaisesti rakentamiskorkeus on vähintään HW1/100a +1 m (keskimäärin kerran 100 vuodessa toistuva tulvakorkeus + 1 m). Rakennushankkeeseen ryhtyvän on selvitettävä kyseinen tulvakorkeus. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon mahdollisen tulvan vaikutukset kulkuväyliin, yhdyskuntatekniikan järjestelmien toimintaan ja muihin asumisen kannalta olennaisiin toimintoihin. Rakennettaessa ranta-alueella on

rakennushankkeeseen ryhtyvän otettava huomioon vedenpinnan korkeusvaihtelut riittävän suurella varmuudella. Tulva-alueelle rakentamista tulee lähtökohtaisesti välttää tai tulvariskien hallinnasta tulee varmistua riittävin toimenpitein."

ELY-keskus toteaa lausunnossaan rakennusjärjestyksen 54 §:stä, että siinä on käytetty termiä ’tärkeä pohjavesialue’. Uudenmaan ELY-keskus ehdottaa käyttämään tässä kohdassa termiä ’luokiteltu pohjavesialue’ tai muuten täsmentämään terminologiaa. Nyt jää hieman epäselväksi, koskevatko 54 § mukaiset määräykset rakentamista vain 1-luokan vedenhankintaa varten tärkeillä pohjavesialueilla vai myös 2-luokan muilla vedenhankintaan soveltuvilla pohjavesialueilla. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että 54 § määräysten tulee koskea kaikkia luokiteltuja pohjavesialueita. Rakennusjärjestysehdotuksessa ei ole annettu määräyksiä maalämpöpiirien rakentamisesta pohjavesialueilla. Pohjavesialueilla maalämpöpiirien vesiluvan tarve tulee aina tarkastella. ELY-keskus ehdottaa pohjavesialueille sijoitettaville maalämpöpiireille edellytettäväksi rakentamislupaa, jotta maalämpöpiirien vesiluvan tarvearviointi tulee varmistettua. Uuden rakentamislain mukaan maalämpöpiirin rakentaminen ei suoraan vaadi rakentamislupaa, mutta uuden rakennuskohteen rakentaminen edellyttää rakentamislupaa, jos rakentamisella on vähäistä merkittävämpää vaikutusta ympäristönäkökohtiin. Uudenmaan ELY-keskus katsoo maalämpöpiirien sijoittamisella pohjavesialueille olevan vähäistä merkittävämpää vaikutusta ympäristönäkökohtiin. Vaihtoehtoisesti ELY-keskus kehottaa harkitsemaan kaikkien maalämpöjärjestelmien kieltämistä pohjavesialueilla ja Päijännetunnelin varoalueilla.

Uudenmaan ELY-keskus toteaa lausunnossaan 56 §:sta Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa todetaan, että jos tontin tai ympäröivän alueen maaperä on pilaantunut tai sen epäillään pilaantuneen, maaperä on tutkittava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan pilaantuneen maaperän puhdistaminen tulisi sallia tehtäväksi myös rakentamisen yhteydessä / aikana. Rakennusjärjestysehdotuksessa ei ollut mainintaa happamista sulfaattimaista ja niiden huomioimisesta rakentamisessa. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että sulfaattimaiden huomioimisen lisäämistä rakennusjärjestykseen tulisi harkita.

Uudenmaan ELY-keskus lausunnossaan muistuttaa, että valmistelussa olevan valtion aluehallinnon uudistuksen seurauksena ELY-keskukset on tarkoitus lakkauttaa ja siirtää tehtävät joko valtakunnalliseen Lupa- ja valvontavirastoon tai alueellisiin elinvoimakeskuksiin. Pääosa ELY-keskusten ympäristö ja luonnonvarat -vastuualojen tehtävistä siirtyy lupa- ja valvontavirastoon, liikenne – ja infrastruktuurivastuualueiden toiminnot siirtyvät alueellisiin elinvoimakeskuksiin. Siksi pykälän 56 osalta viittauksen ELY-keskukseen voisi korvata valtion valvontaviranomaisella. Tällöin sanamuoto vastaisi ympäristönsuojelulain (527/2014) luvussa 14 käytettyä terminologiaa ja viraston nimeä ei tarvitsisi päivittää uusien virastojen aloittaessa.

Vastine:

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä 24 §:ään. Rakentamislain 45 § 1 momentin kohdan 6 mukaan on huomioitava vedensaanti sekä hule- ja jätevesien käsittely kiinteistöllä.

ELY:n lausunto koskien maanteiden varteen rakentamista ei siltä osin aiheuttanut toimenpiteitä, koska rakentamiseen ryhtyvän ja pääsuunnittelijan on luvanvaraisissa hankkeissa aina huomioitava niitä koskeva lainsäädäntö sekä hallinta- ja omistus alueella. Myöskään maininta ELY-keskuksen kuulemisesta naapurina ei aiheuttanut toimenpiteitä, koska naapurit on aina kuultava, oli kyse ELY-keskuksesta naapurin edustajana tai jostain muusta alueen omistajasta tai hallinnoijasta.

Lausunnon perusteella muutettiin pykälää 27 seuraavaksi: "Vesistöjen ja pienvesien tuntumaan rakennettaessa tulee ottaa huomioon alin rakentamiskorkeus, jonka alapuolelle ei tule sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita. Lähtökohtaisesti rakentamiskorkeus on vähintään HW1/100a +1 m (keskimäärin kerran 100 vuodessa toistuva tulvakorkeus + 1 m). Rakennushankkeeseen ryhtyvän on selvitettävä kyseinen tulvakorkeus. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon mahdollisen tulvan vaikutukset kulkuväyliin, yhdyskuntatekniikan järjestelmien toimintaan ja muihin asumisen kannalta olennaisiin toimintoihin. Rakennettaessa ranta-alueella on rakennushankkeeseen ryhtyvän otettava huomioon vedenpinnan korkeusvaihtelut riittävän suurella varmuudella. Tulva-alueelle rakentamista tulee lähtökohtaisesti välttää tai tulvariskien hallinnasta tulee varmistua riittävin toimenpitein."

ELY-keskuksen lausunnon perusteella pykälää 54 on muutettu niin, että käsite "tärkeä pohjavesialue" on muutettu käsitteeksi "luokiteltu pohjavesialue", vaikka kyse onkin semantiikasta, sillä luokiteltu alue on myös tärkeä alue, molemmat muodot kertovat merkittävästä arvosta. Luokiteltu pohjavesialue viittaa toki yksiselitteisemmin pohjavesien suojelun kannalta keskeisiin ominaisuuksiin. Maalämpöpiirien osalta pykälään tehtiin lisäys järjestelmien luvan tarpeesta pohjavesialueilla.

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnon perusteella pykälään 56 on lisätty maininta happamien sulfaattimaiden huomioimisesta rakentamishankkeissa. Muilta osin lausunto ei johtanut toimenpiteisiin, koska pilaantuneiden maiden huomioimisesta annetaan luvanvaraisissa hankkeissa lupapäätöksessä ehto. Omana lisäyksenä täydennettiin ensimmäistä pykälää maininnalla massavaihdosta.

ELY-keskuksen lausunnon takia pykälää 56 on muutettu niin, että ELY-keskus on muutettu Lupa- ja valvontavirastoksi.

Tuusulan kunnan lausunto

Tuusulan kunta muistuttaa, että rakentamislain 45 §:n mukaan asemakaava-alueen ulkopuolella rakennuksen saa sijoittaa vähintään 4 metrin etäisyydelle kiinteistön

rajasta. Näin ollen rakennusjärjestyksessä ei voida vaatia rakennuksen sijoittamista vähintään viiden metrin etäisyydelle. Samassa pykälässä mainitaan palovaarallinen katos tai muu rakennelma. Mikä mahtaa olla tällainen palovaarallinen katos tai muu rakennelma. Olisiko kyseessä kohonneen paloturvallisuuden omaava rakennuskohde tai rakennelma?

Lausunnossa todetaan pykälästä 26, Rakennuksen etäisyys rantaviivasta, että siinä on määrätty rakennukset ja rakennelmat sijoitettavaksi vähintään 20 metrin etäisyydelle keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta kysyen, onko muotoilu tarkoituksellista. Rakentamislain 17 §:n mukaan rakentamisluvasta vapautetun rakentamisen osalta ei voi rakennusjärjestyksessä antaa määräyksiä mm. rakennusten sijoittamisesta. Näin ollen määräys ei tule sovellettavaksi esim. alle 30m² kokoisten rakennusten sijoittamiseen, ellei kaavassa toisin määrätä. Tuusulassa on kirjattu etäisyys rantaviivasta seuraavasti: ”Rakennuksen etäisyys rantaviivasta ja sijainti rakennuspaikalla tulee olla sellainen, että maiseman luonnonmukaisuus säilyy. Ranta-alueelle tulee jättää keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta vähintään 20 metrin suojavyöhyke, jossa kasvillisuus tulee säilyttää, eikä tälle suojavyöhykkeelle saa sijoittaa rakentamista.” Tämä määräys koskee kaikkea rakentamista, edellytti se sitten lupaa tai ei. Rantarakentamista koskeva määräys olisi hyvä olla saman suuntainen Tuusulan kanssa, koska Tuusulan ja Vantaan alueella on samoja vesistöjä, mm. Vantaanjoki.

Tuusulan kunta toteaa pykälä 54:stä Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla, että siinä ei ole lainkaan huomioitu liikennöintialueiden, pysäköintipaikkojen ja jätteenkeräyspaikkojen pohjavesisuojausta kysyen olisiko määräystä tarpeen tarkentaa.

Pykälästä 57 Melun- ja tärinäntorjunta Tuusulan kunta toteaa lausunnossaan, että taulukko 1:ssä on mainittu myös laskeutumisvyöhykkeet, jotka sisältävät jo alueet L1, L2 ja L3, kysyen miksi desibelivaatimus on tällä laskeutumisvyöhykkeellä eri kuin erikseen mainituilla lentomeluvyöhykkeillä? Tuusulan puolella on lentomelun osalta annettu määräyksiä vain näiden kolmen lentomeluvyöhykkeen osalta.

Vastine:

Lausunnon takia muutettiin rakennusjärjestystä vastaamaan rakentamislain (RakL) 45 § 3 momentin sisältöä: rakennukset voidaan sijoittaa vähintään neljän metrin etäisyydelle kiinteistön rajasta. Lisäksi muutettiin määrite "palovaarallinen katos" tulisijalliseksi katokseksi.

Tuusulan kunnan lausunnon perusteella pykälää 26 Rakennuksen etäisyys rantaviivasta muutettiin seuraavasti: “Rakennuksen etäisyys rantaviivasta ja sijainti rakennuspaikalla tulee olla sellainen, että maiseman luonnonmukaisuus säilyy. Ranta-alueelle tulee jättää keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta vähintään 20 metrin suojavyöhyke, jossa kasvillisuus tulee säilyttää, eikä tälle suojavyöhykkeelle saa sijoittaa rakentamista.”

Lausunto ei johtanut muutoksiin pykälässä 54, koska tärkeillä pohjavesialueilla pohjavesien suojaus on suunniteltava ja esitettävä luvanvaraisissa hankkeissa pohjavesien suojelun edellyttämällä tavalla. Lisäksi rakennusjärjestyksessä on jo maininnat mm. pohjaveden tarkkailuohjelmasta ja pohjaveden pilaantumisen estämisestä. Rakennusjärjestys ei ole asiakirja, jossa annettaisiin tarkemman mittakaavatason määräyksiä, kuinka pohjaveden suojelu suunnitelmissa on toteutettava.

Tuusulan rakennusvalvonnan lausunto ei aiheuttanut toimenpiteitä pykälän 57 osalta, koska lentomeluvyöhykkeet ovat Tuusulan ja Vantaan yleiskaavoissa määritelty muodollisesti eri tavalla. Silti molemmissa on huomioitu laskeutumisvyöhykkeen vaikutus sisällöllisesti. Lentomelualueilla on huomioitu Finavian määrittelemät raja-arvot.

Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys ry:n lausunto

Lausunnossa esitetään koskien 43 §:ää Työmaan perustaminen ja hoitaminen, että työmaavesien hallitsemiseksi rakennusjärjestyksessä viitattaisiin Pääkaupunkiseudun työmaavesiohjeeseen. Tällöin pykälän ohjeistus olisi huomattavasti konkreettisempi ja vähemmän tulkinnanvarainen.

Vastine:

Lausunto ei johtanut toimenpiteisiin 43 pykälän osalta, koska työmaavesien hallinta on määriteltävä rakennuslupahakemuksen yhteydessä sen hyväksyttävyyden arvioinnissa, jos rakennushanke sijaitsee herkällä alueella, esim. vesistöjen läheisyydessä tai kyseessä on laaja maanrakennushanke, joihin liittyen on vakiintunut käytäntö, että ennen maanrakennustöiden aloittamista rakennusvalvontaan on toimitettava selvitys työmaavesien hallinnasta ennen työmaan käynnistämistä, jotta mahdolliset haitat voidaan ehkäistä ajoissa.

MUISTUTUKSET

Rakennusjärjestyksen muutosehdotuksesta ei tehty muistutuksia sen ollessa julkisesti nähtävillä, mutta lausuntoja saatiin.

RAKENNUSVALVONNAN OMASTA ALOITTEESTA TEHDYT MUUTOKSET RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTOSEHDOTUKSEN NÄHTÄVILLÄ OLON JÄLKEEN

- **Pykälien numerojärjestys** korjattiin luvullisesti katkeamattomaksi ja yhtäjaksoiseksi, poistettaessa eräät pykälät. Seuraavassa muutetun ehdotuksen mukainen numerointi.

- **1 a § Määritelmiä ja käsitteitä**. Lisätty uutena käsitteiden määritelmiä.
- **2 § Rakentamistapaohjeet.** Muutettu Rakentamisen ohjaamiseksi “hallintosäännössä määritetty viranomainen” aikaisemman “kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston” sijasta.
- **5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset.** Muutettiin viimeisen momentin sanamuotoa koskemaan myös muut rakennuskohteet kuin rakennukset.
- **6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle.** Täsmennetty rakennusjärjestystä ja lisätty sana “rakennusvalvonnan” kohtaan kolme. Lisäyksen jälkeen kohta on seuraava: “3. Ulkoseinän lisäeristys rakennusvalvonnan harkinnan mukaan.”

  Rakennusvalvonta huomauttaa lisäksi, että ehdotusvaiheen muutoskirjauksista on puuttunut huomautus koskien kohtaa 3. Kyseisestä kohdasta on poistettu maininta “teknisiä laitteita”. Mainita ulkoseinän lisäeristyksestä sen sijaan ei ole uusi, toisin kuin muutoksista oli edellisen nähtävillä olon aikana kirjattu.

- **7 § Rakennuksen ja rakennuskohteen etäisyys rakennuspaikan rajasta ja tontin sisäisen rakennusalan rajan ylittäminen.** Pykälään on lisätty väliotsikot: rakennukset, rakennelmat ja yleistä.
  Ensimmäinen momentti on jaettu kahteen osaan.
  Rakennusten etäisyys tontin rajasta on rakentamislain mukainen 4 metriä. Rakennusjärjestyksen muotoilussa on kuitenkin otettu huomioon rakentamislain notifikaatiovaiheessa olevan nk. tuunaussarjan säännös, jossa asemakaava-alueen ulkopuolella rakennusten etäisyys rakennuspaikan rajoista esitetään palautettavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti viiteen metriin. Pykälässä on tältä osin viittaus lainsäädännön muihin mahdollisiin etäisyyksiin (toinen momentti).
  Naapurin suostumus poikkeamiseen minimietäisyyksistä on kirjattu hieman aikaisempaa poikkeavalla tavalla. Sisällöllisesti vaatimusta ei ole muutettu: naapurin suostumus tarvitaan.
  Rakennelmia koskien on yksilöity omat momentit 4–7. Uudet säännökset ottavat huomioon pykälässä 1a ensimmäistä kertaa esitetyt määritelmät rakennelmiksi tulkittavista rakennuskohteista. Säännöksissä annetaan ehtoja rakennelmien sijoittamiselle tontin rajan läheisyyteen, viitataan velvoitteeseen noudattaa paloturvallisuuteen liittyviä vaatimuksia ja viitataan aidan tukimuurin ja terassin sijoittamista koskevia ehtoja ja rakentamisluvasta vapauttamista, ehdoin, jotka on tarkemmin esitetty pykälässä 21 (uusi numerointi).
  Kahdeksanteen momenttiin on lisätty huomautus rakennusten sijoittamisesta asemakaavan mukaiselle istutusalueelle.
  Muutettiin nyt esitetyssä versiossa kahdeksannen momentin toisen kohdan sanajärjestystä ja lisättiin kyseisen momentin kohtaan 2 terassit, erilliset katokset. Lisättiin sisäänkäyntitasoja koskien mahdollisuus ylittää annettu etäisyys enemmänkin.
  Lisättiin pykälän loppuun erillinen momentti paloturvallisuudesta.

- **8 § Rakennuksen korkeusasema.** Täsmennettiin rakentamislupahakemuksen liitteeksi esitettävien rakennuspaikkaa koskevien tietojen sisältövaatimuksia.
- **9 § Mainos- ja muut vastaavat laitteet.** Lisättiin viidenteen kohtaan maininta ympäröivästä asutuksesta.
- **10 § Tontin ja rakennuksen valaistus.** Lisättiin sana "*tarvittaessa*" vaatimukseen valaistussuunnitelman esittämisestä ja stilisoitiin ilmaisua.
- Ehdotusvaiheen **11 § Suunnittelijat, työnjohto ja valvojat.** Poistettiin pykälä, sillä asia on nykyisin lainsäädännössä rakentamislain luvussa 7 ja sen perusteella annetussa valtioneuvoston asetuksessa 1063/2024.
- Muutetun ehdotuksen **11 § Tontin ja rakennuksen osoitemerkinnät.** Täsmennettiin momentin määritelmää porrashuoneeseen vaadittavan taulun tietosisällöistä: "tarvittavat huoneistotiedot sisältävä taulu."
- **12 § Lohkottavan tontin vähimmäispinta-ala.** Lisätty uusi pykälä lohkottavan tontin vähimmäispinta-alavaatimuksesta.
- **13 § Pihamaan rakentaminen.** Täydennetty lumen varastointia koskevaa vaatimusta siten, ettei "pihan käyttöturvallisuus, käytettävyys tai autopaikkojen riittävyys vaarannu".
- **17 § Tontin liikennejärjestelyt.** Täsmennetty viidennen momentin kohdentuminen asuinkerrostalotonteille. Lisäksi stilisoitu ilmaisua ymmärrettävämmäksi. Lisätty säännös pientalotonttien autopaikkamääristä.
- **18 § Aidan rakentaminen kadun vastaiselle rajalle.** Täsmennettiin momentissa olevia määritelmiä porrashuoneessa olevan taulun tietosisällöistä: "tarvittavat huoneistotiedot sisältävä taulu."
- **19 § Tontin rannan rakentaminen.** Palautettu rakentamisluvanvaraisuutta rajaava vaatimus: lupa tarvitaan, jos toimitaan "vastoin asemakaavaa tai muuta yleisen alueen suunnitelmaa". Lisäksi lisätty maininta Lupa- ja valvontaviraston luvasta.
- **20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla.** Muotoiltiin uudelleen pykälän ensimmäisen momentin ensimmäinen virke: "Rakentamislain 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuina vähäisinä pidetään seuraavat ehdot täyttäviä rakentamiskohteita, jotka vapautetaan luvanvaraisuudesta. "
  Muotoiltiin uudelleen ensimmäisen momentin mainintaa rakennuskiellon vaikutuksesta vapautuksiin.
  Poistettiin toisen momentin 3. kohdasta rajaus asuinrakennuksista ja lisättiin maininta harkinnanvaraisuudesta 1980-lukua aikaisemmin rakennettujen rakennusten ikkunoihin liittyen.
  Täsmennettiin toisen momentin 5. kohdassa parvekelasitusten määrittelyä ymmärrettävämmäksi.

Muutettiin toisen momentin 7 kohdan säännöstä: rakennuksiin sijoitettavia ilmalämpöpumppuja koskeva vapautus säädettiin koskemaan aina pientaloja ja talousrakennuksia sekä täsmennettiin muita rakennuksia koskevaa vapautusta.
Lisättiin mainoslaitteita koskeviin vapautuksiin uutta kaksi momenttia: toinen luvanvaraisuudesta ja toinen mainoslaitteiden yleissuunnitelmasta.
Korjattu kohtaan 11 pihamaalle sijoitettavia ilmalämpöpumppuja koskevat vapautukset käsittämään pientalot aina ja täsmennettiin muilla tonteilla vapautuksen ehtoja.
Täsmennettiin kohtien 12 ja 13 säännöstä vastaamaan kohdan 14 vaatimusta:
Lisättiin vastaavanlainen vaatimus aitojen soveltumisesta kaupunkikuvaan myös koskien kadun, puiston ja muun vastaavan alueen vastaisen rajan aitoja ja asuntotontteja kadun, puiston tai muun vastaavan yleisen alueen rajalla, kuten teollisuus, liike ja varastotonteilta jo oli edellytetty.
Lisättiin kohtaan 14 sana ”on” sekä vaatimus naapureiden suostumuksen vaikutuksesta.
Lisättiin tontin sisäisiä toimintoja jakavan aidan määrittelyyn sana “tavanomaisten”, kohta 15.
Lisättiin kohta 16: mainitaan erikseen kylpypaljut ja grillauspaikat.
Lisättiin kohtaan 17 maininta rakennelman maksimikorkeudesta.
Rakentamisluvasta vapautuksen edellytyksenä.
Täsmennettiin kohdan 19 säännöstä ulkotarjoilualueen kattamattomuudesta sekä suhteesta maanpintaan.
Täsmennettiin kohdan 20 säännöstä olemassa olevan savupiipun ja tulisijan korvaamista koskien.
Lisättiin uudet kohdat 21 ja 22 koskien pienten rakennelmien (kohta 21) ja puistomuuntamoiden (kohta 22) vapauttamista rakentamisluvan hakemisesta.

- **21 § Rajamerkkien, kiintopisteiden ja viranomaisten, laitosten, energia- ja puhelinyhtiöiden asettamien merkkien rakennusaikainen poistaminen tai merkkien turmeltuminen rakennustyössä.** Palautettu pykälästä teknisestä virheestä johtunut loppuosa. Lisäksi vaihdettu sana “asianomaisen” sanaksi “toimivaltaisen”.

- **23 § 24 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset.** Täydennettiin pykälää Keravan rakennusjärjestyksen mallin mukaan pitäen kuitenkin suojaetäisyysvaatimukset ennallaan (100 m²). Muutettiin kuitenkin hevostallin minimihevosmäärä yhdestä kahdeksi.

- **24 § Rakennusten koko ja käyttötarkoitus.** Korjattiin sanamuoto monikolliseksi maatalouden rakennuksia koskevan määräyksen osalta. Muutettiin toisen momentin sanamuotoa.

- **29 § Rakennuksen käyttöikä.** Täsmennetty eräitä määritelmiä.

- **30 § Luonnon- ja kulttuuriarvojen huomioonottaminen rakentamisessa**. Poistettu rakennusjärjestysehdotuksen nähtävillä olleeseen versioon nähden 31 § toinen momentti, sillä asia on jo rakentamislain 5 §:ssä velvoitettu:
"4) rakentamisen on perustuttava kulttuuriarvoja luoviin ja säilyttäviin ratkaisuihin siten, että historiallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokkaita rakennuksia tai kulttuuriympäristöjä ei turmella ja rakentamisessa mahdollistetaan myös uusien arvorakennusten ja uusien kulttuuriympäristöjen syntyminen;"

- **31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla.** Lisättiin pykälän ensimmäiseen momentin ilmaisulle "riittävä määrä" lisämääre: “tontin asemakaava ja tontin ominaispiirteet huomioon ottaen”.

- **32 § Vihertehokkuus**. Rakennusvalvonta lisäsi vaatimuksen vihertehokkuuden toteutumisen osoittamisesta rakentamislupahakemuksen yhteydessä.

- **40 § Julkisen kaupunkitilan rannat ja laiturit. Palautettu** aikaisemmin poistettu maininta asemakaavasta tai yleisen alueen suunnitelmasta. Muutettu maininta ympäristöviranomaisen luvasta täsmällisemmin Lupa- ja valvontaviraston luvaksi.

- Ehdotuksen **42 § Tapahtumien järjestäminen.** Poistettiin pykälä rakentamislakimuutoksen 42.1 § kohdan 4 perusteella: asiasta säädetään rakentamislaissa.

- **44 § Katu- tai muun yleisen alueen käyttäminen.** Muutettiin organisaatioon liittyviä viittauksia vastaamaan nykyistä käytäntöä.

- **45 § Tilapäiset työmaarakennukset.** Muutettiin pykälän otsikkoa ja sisältöä siten, että pykälä koskee myös muita kuin katu- ja muilla yleisillä alueilla tapahtuvia kaivutöitä.

- **47 § Työmaataulu.** Lisätty vaatimus: edellytetään myös työmaan vastaavan työnjohtajan yhteystiedot.

- **49 § Työmaan purkaminen ja siistiminen.** Korjattiin käsite “tilapäinen” rakentamislain mukaiseksi “väliaikainen”.

- **50 § Tonttien jätehuolto.** Lisätty vaatimus jätesuojan häiritsevän näkyvyyden hallinnasta.

- **51 § Alueelliset jätteiden keräilypisteet.** Täsmennettiin eräitä ilmaisuja tarkoituksenmukaisiksi.

- **54 § Rakentaminen tärkeillä pohjavesialueilla.** Rakennusvalvonnan omana lisäyksenä pykälän kolmanteen momenttiin lisättiin sana "puhtaita" määrittelemään maa-aineisten laatua tarkemmin.

Poistettiin kategorinen energiakaivojen kieltäminen pohjavesialueilla ja korvattiin sanalla ”rajoitettua” ja lisättiin maininta mahdollisesta vesilain mukaisesta lupatarpeesta.

- **56 § Pilaantuneen maaperän ja maaperän haitallisten yhdisteiden huomioon ottaminen rakentamisessa.** Omana lisäyksenä täydennettiin ensimmäistä pykälää maininnalla massanvaihdosta.

MUUTOKSET RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTOSEHDOTUKSEEN SEN NÄHTÄVILLÄOLON SEKÄ UUDELLEENVALMISTELUUN PALAUTUKSEN JÄLKEEN 5.5.2026

- **1 a § Määritelmiä ja käsitteitä.** Muutettu pihasaunan sijoittamisen määritelmää niin, että se on asuinrakennuksen tai vapaa-ajanrakennuksen ”*pihapiirissä*”, mutta ei niiden ”*yhteydessä*”.

- **1 a § Määritelmiä ja käsitteitä.** Muutettu rakennelman määritelmää koskevaa kappaletta seuraavasti: A) Koirankopit on poistettu luettelosta, koska voi määritellä pihakalusteiksi tai -varusteiksi. B) Rakennusoikeutta käyttävien yli 20 k-m² laajuisten rakennelmien määrittelyn osalta tarkennettiin niiden sisältävän sisätilaa erotuksena muista rakennelmista. C) Rakennelmien luetteloon lisättiin tulisijalliset vesialtaat.

- **1 a § Määritelmiä ja käsitteitä.** Lisätty kokonaan uusi määräys: ”*Pihavarusteet ja -kalusteet eivät kuulu rakennusvalvonnan valvontavastuun piiriin. Pihavarusteina pidetään esimerkiksi kalusteita, keinuja, pyykin kuivaus- ja tamppaustelineitä, irtogrillejä, trampoliineja, pienehköjä kevytrakenteisia ja siirtokelpoisia tulisijattomia vesialtaita (kylpypaljut, porealtaat tai pihauima-altaat)*”.

- **5 § Kaupunkikuvalliset vaatimukset.** Tarkennettu lintujen törmäämistä vähentävää rakennuskohteen eräiden lasisten rakennusosien, kuten ikkunoiden sekä valaistuksen suunnittelua ja toteuttamista koskevaa määräystä niin, että arviossa itse rakennuskohteen ominaisuudet ja sen laajuus on huomioitava.

- **6 § Tontin rajan ylittäminen katu- tai muulle yleiselle alueelle.** Muutoksessa tontin rajan ylittämisen osalta katu- tai muulle yleiselle alueelle, on alikulkukorkeutta koskevaa määräystä täsmennetty ajoradan ja huoltoajolle varatun väylän osalta 4,6 metriin.

- **13 § Pihamaan rakentaminen.** Alkuperäinen sanamuoto velvoitti istuttamaan rakentamattomat pihan osat, ellei ollut perusteltua syytä säilyttää niitä luonnonmukaisena. Muutettu sanamuoto korvaa velvoitteen suosituksella: Mahdollisuuksien mukaan säilytetään luonnonmukaisia osia, ja istutettavilla alueilla käytetään paikan kasvuolosuhteisiin sopivaa monipuolista kasvilajistoa.

- **16 § Hulevesien ja perustusten kuivatusvesien johtaminen.** Alkuperäinen määräys velvoitti käyttämään vettä läpäiseviä pintamateriaaleja, edellytti muutostilanteissa kovien pintojen vähentämistä, sisälsi määrällisen vähimmäisvaatimuksen vähintään 65 % vettä läpäisevää pintaa asemakaavan pientalotonteilla. Uusittu määräys muuttaa velvoitteen suositukseksi, säilyttää ohjauksen kasvipeitteisyyden ja läpäisevyyden lisäämisestä muutostilanteissa, poistaa kiinteän prosenttiosuuteen perustuvan vaatimuksen.

- **20 § Vapautukset rakentamisluvan hakemisesta kaikilla tonteilla.** Alkuperäinen teksti vapautti luvanvaraisuudesta kylpypaljun tai kiinteän grillauspaikan. Muutettu teksti täsmentää edellisten kohteiden luonnetta vaikutuksiltaan vähäisiksi, laajentaa ja selkeyttää käsitteistöä kattamaan tulisijalliset vesialtaat (kylpypalju, poreallas ja pihauima-allas), säilyttäen kuitenkin edellytyksen, että sijoittaminen tapahtuu rakennusjärjestyksen ja asemakaavan määräysten mukaisesti.

- **23 § Rakennuspaikalle asetettavat vaatimukset.** Määräyksen muutoksessa lisätään uusi yleiskaavan käyttötarkoitusalueen rakennuspaikkakategoria asuinalue (A, monipuolinen asuinalue) ja asetetaan sille 1000 m²:n vähimmäiskoko, täsmennetään yleiskaavan aluevarausmerkinnät (A, AT, AP, M, MT) sanallisten aluekuvausten rinnalle. Muut pinta-alavaatimukset säilyvät ennallaan.

- **31 § Puiden säilyttäminen ja lisääminen tontilla.** Muutoksessa täsmennetään asemakaava-alueella ilman maisematyölupaa sallittavan puiden kaatamisen edellytyksiä yksityiskohtaisiksi ja objektiivisemmiksi, rajataan luvasta vapaa kaataminen enintään viiteen puuhun ja sidotaan se useisiin kumulatiivisiin ehtoihin (alueelliset määräykset, rekisterit, pesimäaika, naapurin suostumus), erotetaan selkeästi vaarallisten puiden kaataminen muusta puiden poistamisesta, säilytetään ja täsmennetään viranomaisen jälkivalvonnan ja lisäistutusvelvoitteen mahdollisuus.

- **32 § Vihertehokkuus.** Määräysmuutoksessa ei muuteta vihertehokkuuden tavoitetasoja, vaan täsmennetään ja rajataan, mihin rakennushankkeisiin velvoite soveltuu ja miten se osoitetaan. Määräyksen muutoksessa selkeytetään vihertehokkuusvaatimuksen soveltamisalaa ja kohdennetaan se ympäristövaikutuksiltaan merkittäviin hankkeisiin sekä kevennetään vähäisten pientalohankkeiden velvoitteita, ilman että itse vaatimustasoja muutetaan.

- **57 § Melun ja tärinäntorjunta.** Määräysmuutos ei muuta meluntorjunnan vaatimustasoa, mutta sen sijaan jäsentää sääntelyä melun ja tärinäntorjunnassa kolmeen selkeästi erilaiseen hanketyyppiin (uudisrakentaminen / käyttötarkoituksen muutos / korjaus- ja muutostyö), täydentäen samalla sääntelyä parvekkeiden osalta, selkeyttäen sovellettavaa vaatimustasoa käyttötarkoituksen muutoksissa ja keventää vaatimuksia tavanomaisissa korjaus-

ja muutostöissä. Kyse on siis ennen kaikkea ohjaavuuden ja tulkittavuuden parantamisesta, ei sisällöllisestä sääntelyn kiristämisestä.

MUUTETUN RAKENNUSJÄRJESTYKSEN MUUTOSEHDOTUKSEN NÄHTÄVILLÄOLO XX.X. - XX.X.2026 (RAKL 19 §)

Vuorovaikutusraporttia täydennetään tältä osin rakennusjärjestyksen muutosehdotuksen nähtävillä olon jälkeen.

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

MUUTETTU MUUTOSEHDOTUS 5.5.2026

RAKENNUSJÄRJESTYKSEN UUDISTAMINEN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman tarkoitus

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan rakennusjärjestystä valmisteltaessa on soveltuvin osin noudatettava kaavoja valmisteltaessa käytettävää vuorovaikutusmenettelyä (MRL 15 §). 1.1.2025 voimaan tulevassa rakentamislaissa ei vaadita osallistumis- ja arviointisuunnitelman tekemistä. Rakennusjärjestyksen laatiminen on kuitenkin tehtävä avoimesti ja vuorovaikutteisesti, jonka vuoksi osallistumis- ja arviointisuunnitelma on edelleen käyttökelpoinen työkalu vuorovaikutukseen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laaditaan riittävän vuorovaikutuksen arvioimiseksi. Tässä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kerrotaan Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen päivittämisen lähtökohdat ja tavoitteet sekä osallistumis-, vuorovaikutus- ja päätöksentekomenettelyt.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman alkuperäinen päivämäärä on 7.3.2022 ja sitä on päivitetty muutosehdotuksen valmistelun yhteydessä (19.4.2024) sekä muutetun muutosehdotuksen yhteydessä (17.2.2026)



Kuva. Rakennusjärjestys koskee rakentamista koko kunnan alueella, mutta siinä voidaan antaa määräyksiä ja ohjeita, jotka ovat kunnan eri alueilla erilaisia.

MIKÄ ON RAKENNUSJÄRJESTYS?

Maankäyttö- ja rakennuslain 14 §:n ja 1.1.2025 voimaan tulleen rakentamislain 17 §:n mukaan kunnassa tulee olla rakennusjärjestys. Rakennusjärjestyksen määräykset voivat olla erilaisia kunnan eri alueilla.

Rakennusjärjestyksessä annetaan paikallisista oloista johtuvat suunnitelmallisen ja sopivan rakentamisen, kulttuuri- ja luonnonarvojen huomioon ottamisen sekä hyvän elinympäristön toteutumisen ja säilyttämisen kannalta tarpeelliset määräykset. Rakennusjärjestyksen määräykset eivät saa olla kiinteistönomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuuttomia.

Rakennusjärjestyksen määräykset voivat koskea rakennuspaikkaa ja muita alueita, rakennuksen kokoa ja sen sijoittamista, rakennuksen sopeuttamista ympäristöön, rakentamistapaa, istutuksia, aitoja ja muita rakennusta pienempiä rakennuskohteita, rakennetun ympäristön hoitoa, vesihuollon järjestämistä, suunnittelutarvealueen määrittelemistä sekä muita niihin rinnastettavia paikallisia rakentamista koskevia seikkoja.

Rakennusjärjestyksessä voidaan päättää joidenkin toimenpiteiden jättämisestä luvanvaraisuuden ulkopuolelle. Siinä olevia määräyksiä ei sovelleta, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa on asiasta toisin määrätty.

LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Nykyinen yhä voimassa oleva rakennusjärjestys on kaupunginvaltuuston 15.11.2010 hyväksymä ja se on tullut voimaan 1.1.2011. Apulaiskaupunginjohtajan päätöksellä 7.7.2021 perustettiin ohjausryhmä rakennusjärjestyksen päivittämisen koordinointiin.

Uudistamisen tavoitteena on parantaa täydennysrakentamisen mahdollisuuksia pientalorakentamiseen tarkoitetuilla tonteilla sekä tarkastella kuntakohtaisen sääntelyn keventämismahdollisuuksia.

Uudistamisen tavoitteena on myös huomioida rakennusjärjestyksen määräyksissä uudistuneet valtakunnalliset säännökset ja ajanmukaistaa määräyksiä kaupungin strategian, saadun kokemuksen ja käytännön havaintojen pohjalta niin, että se toimii entistä paremmin paikalliset olosuhteet huomioon ottaen rakentamisen ja hyvän elinympäristön muodostamisen ohjausvälineenä.

Rakennusjärjestyksen päivitystyötä aloitettaessa oli käynnissä Maankäyttö- ja rakennuslain uudistus, joka on osittain kesken. Sitä korvaavat maankäyttöä koskevat lait ovat osin yhä valmisteilla: rakentamislaki alueidenkäyttölaki, yhdyskuntarakentamislaki ja yhdyskuntakehittämislaki. Maankäyttö- ja rakennuslakia keskeisiltä osin korvasi vuoden 2025 alusta voimaan tuleva rakentamislaki, joka tuli osittain voimaan 1.1.12026. Rakentamislakia on muutettu ns. korjaussarjalla. Ns. tuunaussarja on notifikaatiossa ja se muuttaa lakia edelleen.

RAKENNUSJÄRJESTYKSEN UUDISTUKSEN SISÄLLÖSTÄ

Rakennusjärjestyksen uudistamisessa tarkastellaan mm. seuraavien seikkoja:

- Rakentamislain vaikutus
- vihertehokkuuden käyttö
- paikallisuus/kaupunginosakohtaisuus, erilaisten määräysten käyttö pientalovaltaisten tai kaupunkikeskusten välillä
- arvioidaan keinoja täydennysrakentamisen edistämiseksi
- rakentamisen määrä ja rakennuspaikan koko
- rakentamisen luvanvaraisuus

- pienimuotoinen piharakentaminen
- pihajärjestelyt ja ajoliittymät
- autojen ja polkupyörien pysäköinti

Viherkertoimen käyttö edistää kunnan strategisia tavoitteita, minkä vuoksi se pyritään kirjoittamaan osaksi rakennusjärjestystä. Puuston säilyttämiseen ja kaatamiseen liittyvää säännöstöä tarkennetaan. Rakennustuotteiden kierrätystä pyritään mahdollistamaan. Hulevesien käsittelyä tarkennetaan ja tapahtumien järjestämistä helpotetaan.

Rakentamislaki nostaa lupakynnystä verrattuna nykyisen rakennusjärjestyksen sallimiin vapautuksiin. Nyt käsitellään lupa-asioina sellaisia asioita, jotka eivät enää rakentamislain aikana edellytä rakentamislupaa. Se on otettu huomioon rakennusjärjestystä uudistettaessa.

RAKENNUSJÄRJESTYKSEN RAKENTEESTA

Nykyinen rakennusjärjestys toimii sisällöllisenä pohjana muutoksille.

Rakennusjärjestyksen rakenteen osalta uudistustyön alussa tutkittiin mahdollisuutta laatia uusi rakennusjärjestys mukaillen Kuntaliiton vuonna 2019 tammikuussa julkaiseman mallirungon pohjalta. Sen jälkeen kuitenkin mm. Helsingin kaupunki on päivittänyt omaa rakennusjärjestystään aiemmin käytössä olleen rakenteensa pohjalta, joten myös Vantaan rakennusjärjestyksen valmistelutyössä on noudatettu vuoden 2010 rakennusjärjestyksen rakennetta. Lisäksi Kuntaliitto valmisteli rakentamislakimuutoksen kuluessa uuden mallirungon, jota huomioitiin soveltuvin osin. Valmistelussa päädyttiin jokaisessa vaiheessa pysyttäytyä Vantaan voimassa olevan rakennusjärjestyksen mukaisessa rakenteessa.

MITEN RAKENNUSJÄRJESTYKSEN VAIKUTUKSIA SELVITETÄÄN JA ARVIOIDAAN?

Rakennusjärjestyksen uudistamiseen sisältyy vaikutusten arviointi, jonka tarkoituksena on selvittää tarpeellisessa määrin rakennusjärjestyksen muutoksen toteuttamisen aiheuttamia ympäristövaikutuksia ennakolta. Vaikutuksia arvioidaan muutostyön ajan osana prosessia. Arvioitavia vaikutuksia ovat esimerkiksi yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan ja luonnon ympäristöön kohdistuvat merkittävät vaikutukset. Vaikutuksia arvioidessa käytetään vertailukohtana nykyistä rakennusjärjestystä. Osallisten esittämät näkemykset huomioidaan vaikutusten arviointityössä.

Rakennusjärjestyksen uudistamisen vaikutuksia arvioidaan alla olevan jaottelun mukaan.

- vaikutukset lainsäädännöstä
- kaupunkikuvalliset ja arkkitehtuuriset vaikutukset
- viranomaisohjausvaikutukset
- turvallisuusvaikutukset
- ympäristövaikutukset
- energiataloudelliset vaikutukset
- vaikutukset asuinympäristön viihtyisyyteen
- taloudelliset vaikutukset

Rakennusjärjestyksen uudistamisen selostuksessa esitetään johtopäätökset ja tiivistelmät selvityksistä ja arvioidaan keskeisiä vaikutuksia.

KUINKA OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS JÄRJESTETÄÄN?

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin rakennusjärjestys saattaa huomattavasti vaikuttaa. Viranomaisyhteistyö järjestetään lausuntomenettelynä. Osallisia ovat myös viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (MRL 62 §).

- kaupungin asukkaat, maanomistajat ja hallintaoikeuden omistajat
- kaupungissa toimivat yritykset, yhteisöt, yhdistykset, seurat ja järjestöt
- kaupungin eri hallintokunnat
- naapurikunnat

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

- Lupa- ja valvontavirasto sekä Uudenmaan elinvoimakeskus (ent. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus)
- Liikennevirasto, Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES,

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan rakennusjärjestystä valmisteltaessa on soveltuvin osin noudatettava mitä MRL 62 §:ssä säädetään vuorovaikutuksesta ja MRL 65 §:ssä ehdotuksen asettamisesta julkisesti nähtäville. Rakentamislain rakennusjärjestystä koskevissa pykälissä ei ole enää viittausta MRL 62 §:ään eikä 65 §:ään. Avoimen ja vuorovaikutteisen prosessin varmistamiseksi valmistelussa voidaan kuitenkin noudattaa maankäyttö- ja rakentamislain mukaista vuorovaikutusmenettelyä.

Suunnittelun lähtökohdista ja tavoitteista rakennusjärjestystä valmisteltaessa tiedotetaan ja vuorovaikutusmenettely järjestetään niin, että osallisilla on mahdollisuus osallistua rakennusjärjestyksen valmisteluun, arvioida sen vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä työn eri vaiheissa voi jättää mm. seuraavilla tavoilla:

- lausunnot eri viranomaisilta ja yhteisöiltä
- projektiryhmän työskentely (projektiryhmä kutsuu asiantuntijoita tarpeen mukaan)
- mielipiteiden ja muistutusten jättäminen nähtävillä olojen aikana
- rakennusjärjestystä esitellään tarvittaessa yleisötilaisuuksissa
- ottamalla suoraan yhteyttä projektiryhmän jäseniin

Yhteystiedot ovat osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) lopussa.

TYÖN ETENEMINEN, TIEDOTTAMINEN JA OSALLISTUMISTAVAT

VIREILLETULO JA TYÖN ETENEMINEN

- Uudistamistyötä varten perustettiin projektityöryhmä. Kaupungin sisäinen aloitusseminaari järjestettiin 13.10.2021.
- Työn käynnistymisestä tiedotettiin maaliskuussa 2022 asukaslehdessä ja kaupungin verkkosivuilla.
- Uudistustyöstä laadittiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esillä koko uudistamisprosessin ajan Vantaan kaupungin verkkosivuilla. Kaupunkilaisilla ja muilla osallisilla on mahdollisuus antaa yleisesti ehdotuksia rakennusjärjestyksen päivittämiseen.
- Prosessin etenemistapaa täsmennetään jokaisessa vaiheessa.

Mielipiteet
Jos teillä on huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) sisällöstä, voitte ilmoittaa mielipiteenne/muistutuksenne Vantaan kirjaamoon joko kirjeellä tai sähköpostitse. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan voidaan tehdä työn kuluessa tarvittaessa muutoksia ja täydennyksiä.

VALMISTELU
Projektiryhmä laati ehdotuksen uudesta rakennusjärjestyksestä sekä vaikutusten arvioinnin. Rakennusjärjestyksen sisältöä on esitelty eri tilaisuuksissa ja sen sisällöstä on neuvoteltu keskeisten viranomaisten ja yhteisöjen kanssa.

- Vantaan palautekanavan ja Rakennusvalvonnan neuvontapyyntöjen aiheista laadittiin tarkastelu.
- Kuntaliiton uuden mallipohjan (1029) ja vanhan rakennusjärjestyksen rakenteista laadittiin virkamiestyönä vertailu, johon kerättiin kaupungin sisäisellä selvityksellä kommentteja poikkihallinnollisin työryhmätapaamisin.

Pykäliä on valmisteltu kaupungin virkamiestyönä poikkihallinnollisissa työryhmissä alkuvuonna 2023. Valmistelussa on otettu huomioon saadut mielipiteet ja valmisteilla oleva muuttuva lainsäädäntö. Valmistelussa on päätetty edetä suoraan rakennusjärjestyksen ehdotusvaiheeseen ilman erillistä luonnosvaihetta nähtävilläolon aikoineen. Ehdotusvaiheen jälkeen valmisteltiin saatujen lausuntojen perusteella muutettu rakennusjärjestyksen muutosehdotus.

Mielipiteet
Osallisilla on mahdollisuus jättää kirjallinen muistutus kuntaan Vantaan kirjaamoon joko kirjeellä tai sähköpostilla. Yhteystiedot ovat tämän osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) lopussa.

- Rakennusjärjestyksen uudistamista koskeva asukasilta järjestettiin 6.9.2022 Vantaan valtuustosalissa, valmistelutyön alkaessa.
- Uudistamisesta tiedotettiin Vantaan vammaisneuvostolle vammaisneuvoston kokouksessa 20.9.2023.

EHDOTUS RAKENNUSJÄRJESTYKSEKSI

Ehdotus uudeksi rakennusjärjestykseksi (muutettu muutosehdotus) käsitellään kaupunginhallituksessa, joka päättää sen nähtäville asettamisesta ja lausuntojen pyytämisestä. Ehdotus rakennusjärjestykseksi asetetaan julkisesti nähtäville RakL 19 §:n mukaisesti 30 päivän ajaksi. Rakennusjärjestysehdotuksesta on pyydettävä lausunto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, maakunnan liitolta ja kunnalta, jonka alueiden käyttöön tai rakentamiseen rakennusjärjestys vaikuttaa.

Nähtävilläolosta kuulutetaan kaupungin verkkosivuilla. Muutettu rakennusjärjestyksen muutosehdotus on nähtävillä myös Vantaa-infossa.

Rakennusjärjestysehdotus käsiteltiin kaupunkiympäristölautakunnassa 10.12.2024 ja kaupunginhallituksessa 13.1. 2025 ja se asetettiin nähtäville 28.3. - 28.4.2025. Muutettu muutosehdotus on tavoitteena asettaa nähtäville keväällä 2026.

Muistutukset ja lausunnot

Rakennusjärjestysehdotus oli RakL 19 §:n mukaisesti nähtävillä 30 päivän ajan, jolloin siitä oli mahdollisuus jättää kaupunginhallitukselle osoitettu muistutus. Muistutuksia ei jätetty. Rakennusjärjestysehdotuksesta pyydettiin lausunnot keskeisiltä viranomaisilta ja yhteisöiltä. Saatiin 16 lausuntoa. Lausuntoihin on valmisteltu vastineet. **Keväällä 2026 muutetusta muutosehdotuksesta pyydetään uudestaan lausunnot ja muistutukset ja niihin valmistellaan vastineet.**

HYVÄKSYMINEN JA VOIMAANTULO

Kaupunkiympäristölautakunta käsittelee rakennusjärjestyksen ehdotuksesta saadut muistutukset ja lausunnot. Kaupunkiympäristölautakunta esittänee hyväksymistä edelleen kaupunginhallitukselle, joka päättänee hyväksyä lausuntojen takia laaditut vastineet ja ehdotukseen mahdollisesti tehdyt muutokset. Koska ehdotukseen tehtiin oleellisia muutoksia, se asetetaan uudelleen nähtäville (RakL 19 §). Rakentamislain mukaan rakennusjärjestyksen hyväksyy kunnanvaltuusto (RakL 19 §). Kaupunginhallitus esittänee rakennusjärjestysehdotuksen edelleen kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi. Hyväksymispäätöksestä ilmoitetaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sekä niille viranomaisille, kaupungin jäsenille ja muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä pyytäneet päivitysehdotuksen ollessa nähtävillä.
Voimaan tullut rakennusjärjestys lähetetään maanmittauslaitokselle, maakunnan liitolle, naapurikunnille sekä tarpeen mukaan muille viranomaisille. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle lähetetään ilmoitus rakennusjärjestyksen voimaantulosta.

Muutoksenhaku

Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä voi hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin kuntalaissa säädetään. Päivitetty rakennusjärjestys tulee voimaan, kun hyväksymistä koskeva kaupunginvaltuuston päätös on saanut lainvoiman. Voimaantulosta tiedotetaan noudattaen, mitä kuntalain 108 §:ssä säädetään, eli hyväksymistä koskeva päätös saatetaan tiedoksi julkaisemalla se kaupungin verkkosivuilla.

AIKATAULUARVIO

- rakennusjärjestyksen uudistamisen käynnistäminen lokakuu 2021
- valmistelevan projektiryhmän kokoaminen lokakuu 2021
- osallistumis- ja arviointisuunnitelman laadinta ja asettaminen nähtäville maaliskuu 2022
- rakennusjärjestysehdotuksen valmistelua 2023–2025
- rakennusjärjestysehdotuksen asettaminen nähtäville maalis-huhtikuu 2025
- lausuntojen ja mahdollisten muistutusten käsittely elo–joulukuu 2025
- muutetun muutosehdotuksen nähtäville asettaminen toukokuu 2026
- lausuntojen ja mahdollisten muistutusten käsittely elokuu 2026
- hyväksymiskäsittely syyskuu 2026.

LISÄTIETOJA

Aineistoon voit tutustua myös maankäytön asiakaspalvelussa, Tikkurilan Vantaa-infossa (Dixi, Ratatie 11, 2. krs), puh. 8392 2133, ma–pe 8.15–15.00) ja muissa Vantaa-infoissa (Myyrmäki, Korso) sekä kaupungin verkkosivuilla osoitteessa **www.vantaa.fi**.

Palautetta voi jättää, mieluiten yhteystiedoin varustettuna, osoitteella Vantaan kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki tai sähköpostiosoitteella kirjaamo@vantaa.fi. Kirjaamon käyntiosoite on Tikkurilan Vantaa-info, Dixi, Ratatie 11, 2. krs, 01300 Vantaa.

Uudistamistyöstä antaa lisätietoa

rakennusvalvontapäällikkö Risto Mikkola, +35840 701 4288,
risto.mikkola@vantaa.fi

Hankkeen vaiheet ja aineisto

Kaupungin verkkosivusto
www.vantaa.fi > asuminen ja ympäristö > rakentaminen ja tontit > rakennusjärjestyksen uudistaminen

Vantaan kartat, kaavat ja ilmakuvat
kartta.vantaa.fi

Maankäytön asiakaspalvelu
Vantaa-info, Dixi, Ratatie 11, 2. krs
puhelin 09 8392 2133
avoinna ma-to 8.15–15.00

Vantaa-infot
Tikkurila, Korso, Myyrmäki