



Vantaa

**002462 ja 002462ma Vantaan ra-
tikka:**

LENTOASEMA JA TELETIE

LENTOKENTTÄ



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

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

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Katualueita kaupunginosassa 53 Lentokenttä.

Maanalaisen asemakaavan muutos:

Maanalaiselle rautatieasemalle varattua alueen osaa kaupunginosassa 53 Lentokenttä.

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

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;

anna.sarikaya @vantaa.fi, puh. 050 302 9028

Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;

tea.taponen @vantaa.fi, puh. 040 483 9054

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Lentokentän kaupunginosassa, Aviapoliksen suuralueella. Suunnittelualue koskee Tietotien pohjoispäätä sekä Teletietä ja Lentäjätietä päättyen pohjoisosassa Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 1 Lentoaseman ja Teletien kaava-aluetta 002462 ja 002462ma koskeva palaute.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuuotosalueen osalta 15.9 ja 19.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10.–1.11.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 9.3. ja 20.3.2023. Kaavamuuotosalueen 002462 ja 002462ma maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 2 mielipidettä.
- Asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatujen mielipiteiden perusteella valmisteluvaiheessa esitelty kaava-alue päätettiin jakaa kahdeksi kaavaksi.
- Maanomistajien kanssa on järjestetty kokous asemakaavaehdotukseen liittyen 24.4.2023.
- Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

SISÄLLYSLUETTELO

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

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

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

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

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

- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/lii-kenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja>
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinärviöinnistä (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki.
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Vantaan kaupunki 2006
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys 2023, Sweco, 17.2.2023.
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan runkomelun riskialueet ja vaimennus, Sweco, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1, Nykytilanteen päiväajan melutasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3, Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta päiväjän keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistöaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki

1. TIIVISTELMÄ

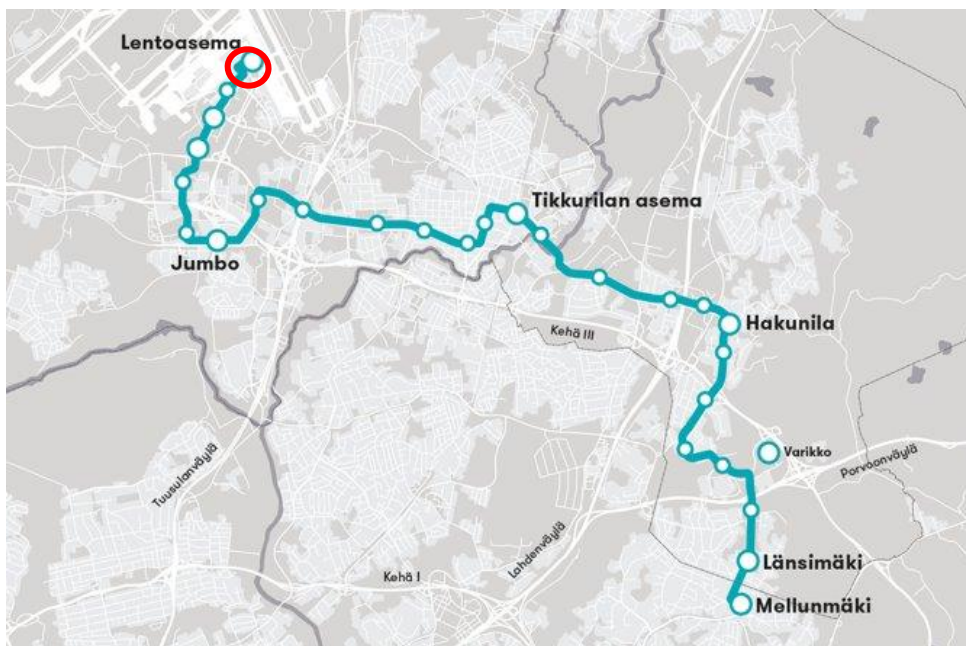
Asemakaavamuutoksella osoitetaan uutta katualuetta Tietotielle, Teletielle ja Lentäjäntielle. Katualueen levennykset sekä aluevaraukset perustuvat 17.12.2021, 15.9.2022 ja 19.9.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katu-suunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan ja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

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

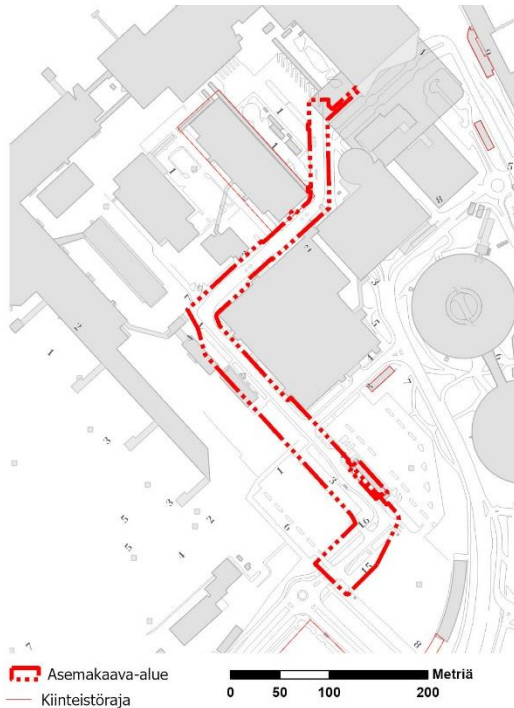
Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävä ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja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

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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.



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



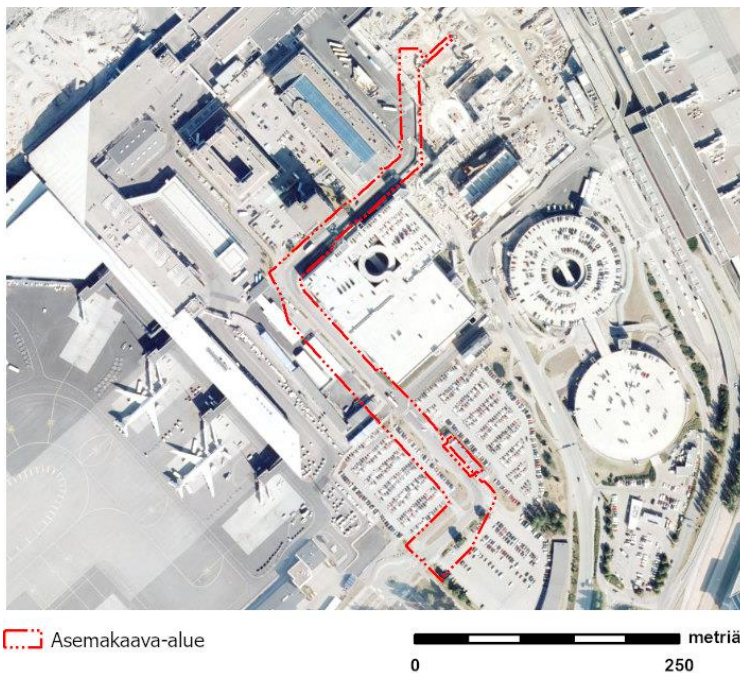
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee välittömästi Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella ja käsittää Lentäjätien ja Teletien sekä Tietotien pohjoispään. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 1,785 hehtaaria. Maanalaisen asemakaavan pinta-ala on 532 m².



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

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

Luonnon monimuotoisuus

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

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

Vesistöt ja vesitalous

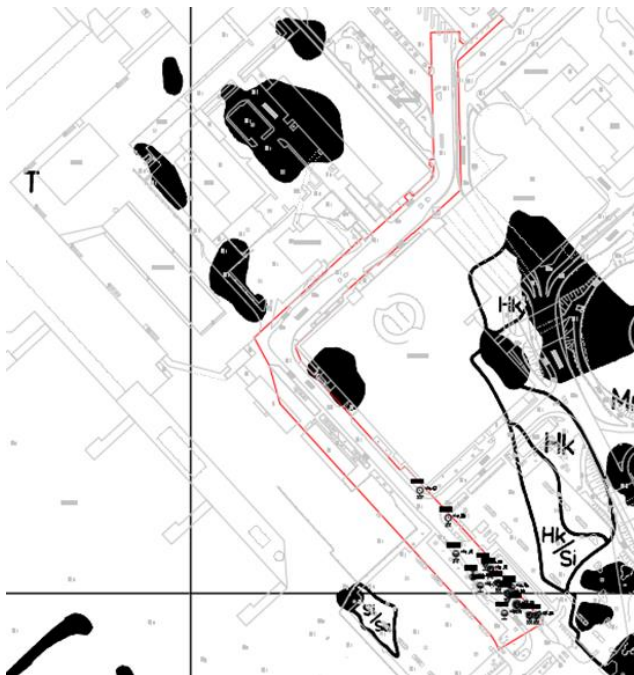
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee osin Pyhtäänkorven ojan valuma-alueella. Pyhtäänkorvenoja laskee Kirkkonylänojaan, joka on merkittävä pienvesikohde, joissa on havaittu muun muassa uhanalaista meritaimenkantaa. Alue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

Maaperä

Maalajikartan mukaan kaava-alue sijaitsee täyttöalueella.

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

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



Kuva 5. Maalaji- ja pohjatutkimuskartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

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

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

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

Topografia

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

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

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

Asuminen

Suunnittelualueelle ei sijoitu asuinrakennuksia.

Palvelut ja työpaikat

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

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

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

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

Rakennettu kulttuuriympäristö

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

Virkistys

Kaavamuutosalueelle ei sijoitu virkistysalueita.

Liikenne

Autoliikenne

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

Julkinen liikenne

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

Kävely ja pyöräily

Teletien ja Lentäjäntien varrella sijaitsee kevyen liikenteen väylä.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

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

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

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

Kaukolämpö

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

Sähköverkko

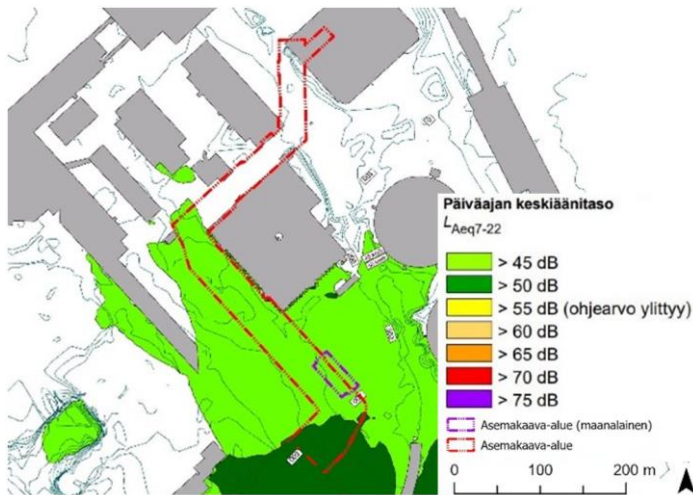
Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot sijaitsevat Tietotien varrella.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

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

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

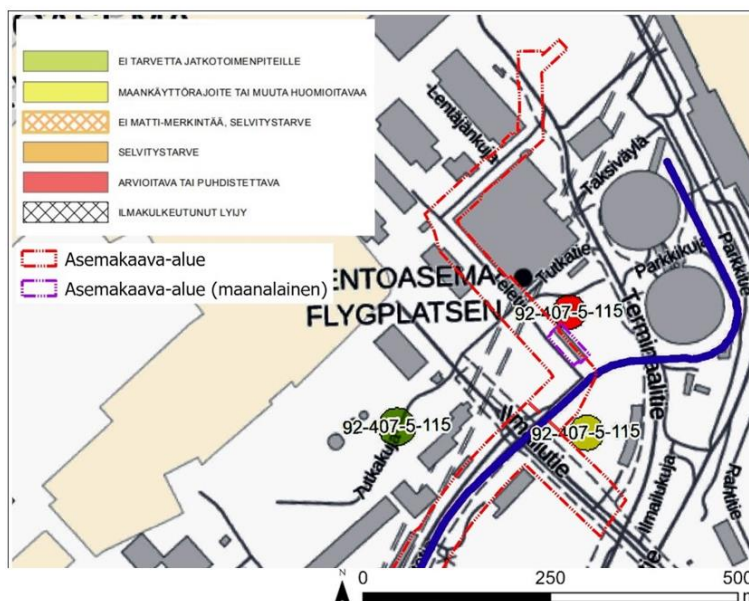


Kuva 6. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.1.2023). Maanpäällisen kaava-alueen raja on esitetty kuvassa punaisella katkoviivalla ja maanalaisen kaava-alueen lilalla katkoviivalla.

Pilaantuneet maa-alueet

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

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



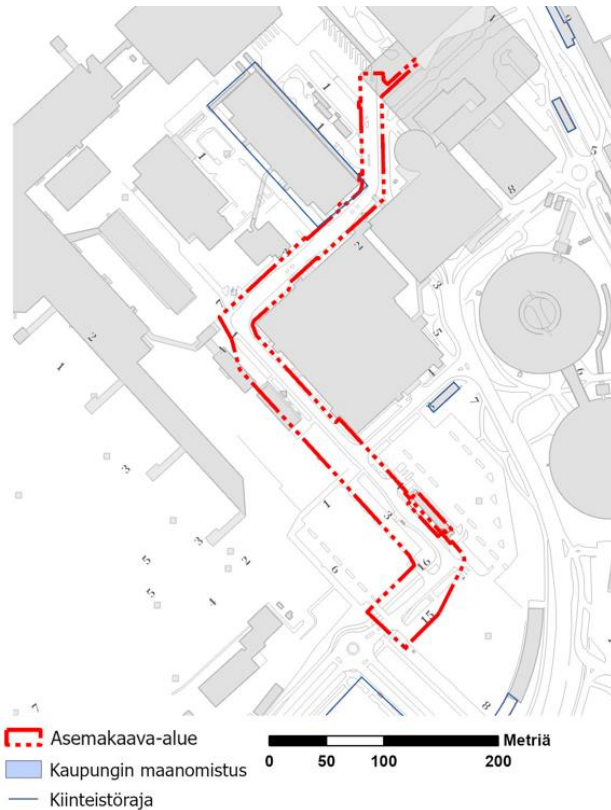
Kuva 7. Suunnittelualueen läheiset mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. Kaava-alueella ei sijaitse PIMA-kohteita. (Golder Associates Oy 2020). Maanpäällisen kaava-alueen raja on esitetty kuvassa punaisella ja maanalaisen kaava-alueen raja lilalla.

2.1.4 Maanomistus

Vantaan kaupunki ei omista kaava-alueella maata.

Kaava-alueen maanomistus:

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



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

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

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

Uusimaa-kaava 2050

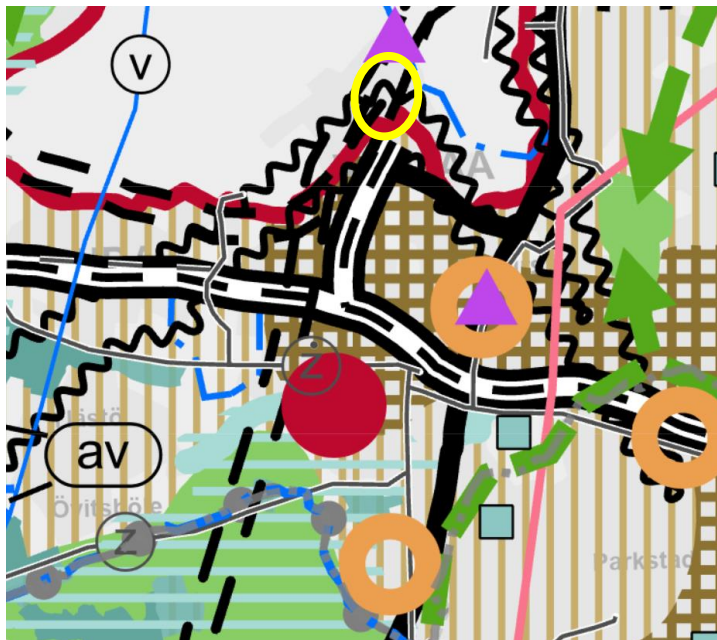
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudelle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus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

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

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

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

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

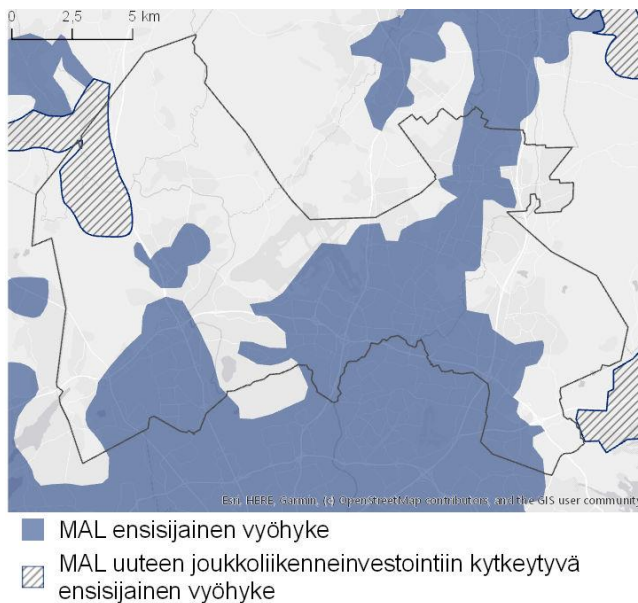


Kuva 9. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

MAL 2019 -suunnitelma

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

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

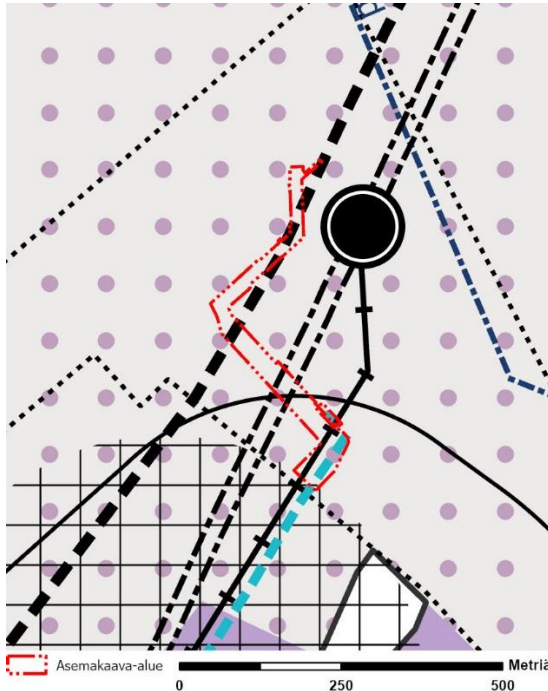


Kuva 10. Ote MAL 2019 -suunnitelmasta.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue sijoittuu lento-liikenteen alueelle (LL). Suunnittelualueen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekato-viiva) sekä raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Tietotien suun- taisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomelu- vyöhykkeet. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee pohjavesialue.

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



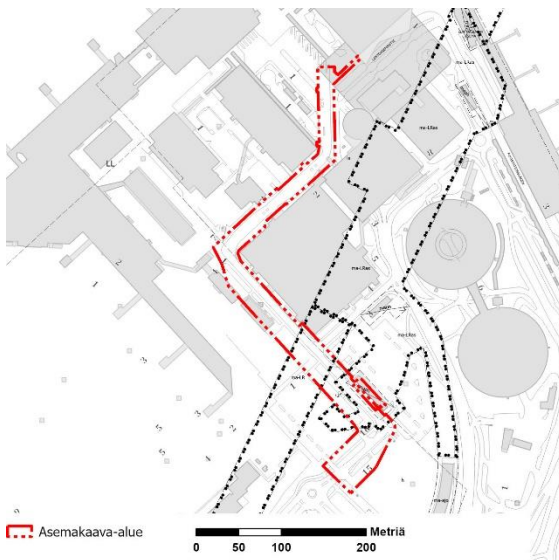
Kuva 11. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

Asemakaava

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

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraava asemakaavat:

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



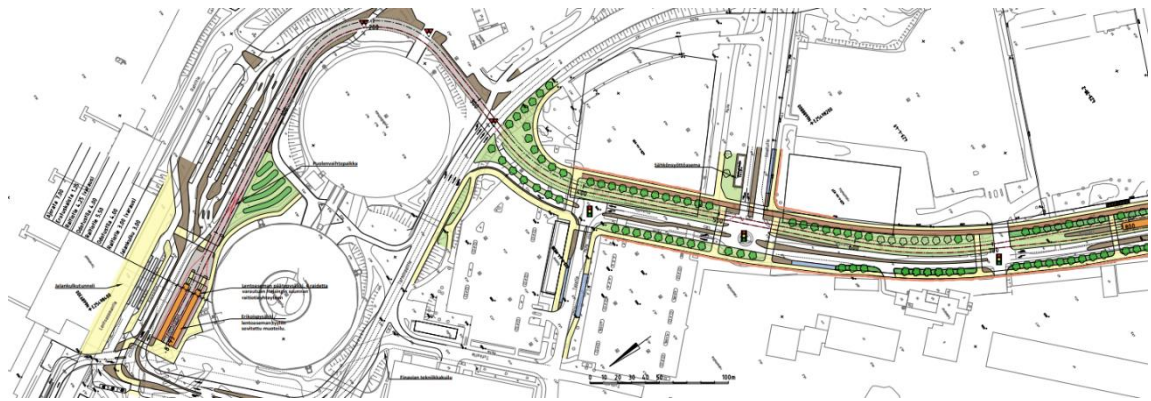
Kuva 12. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

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

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



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

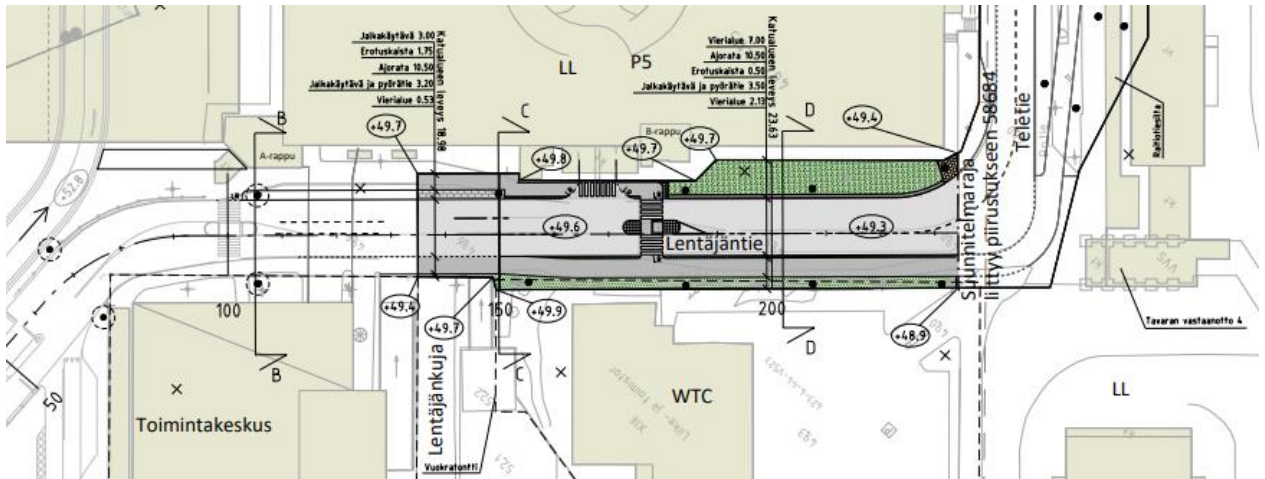
Katu- ja puistosuunnitelmat

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

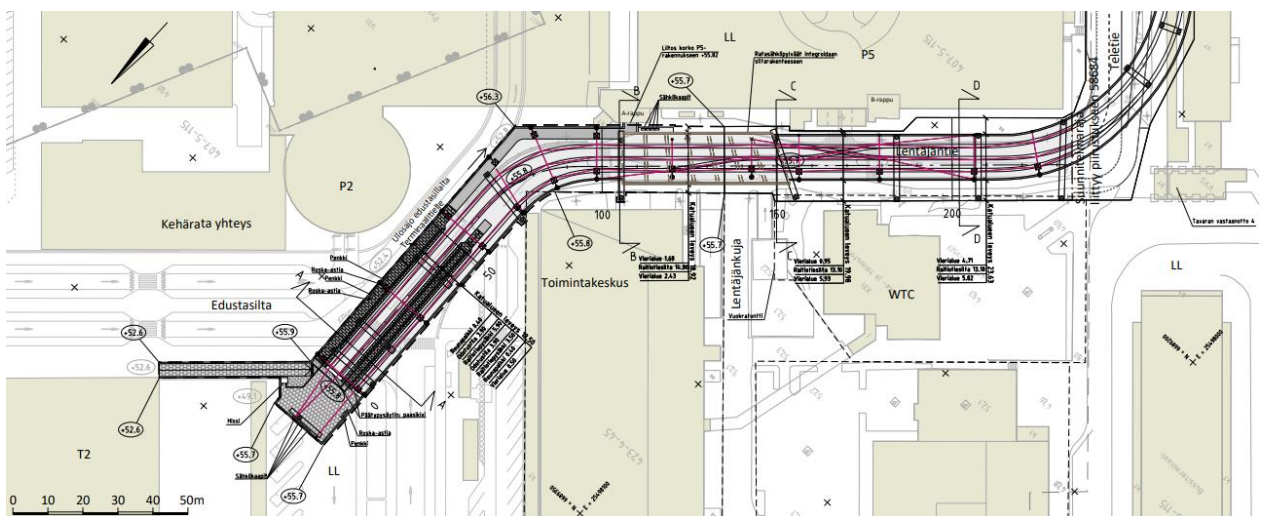
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

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

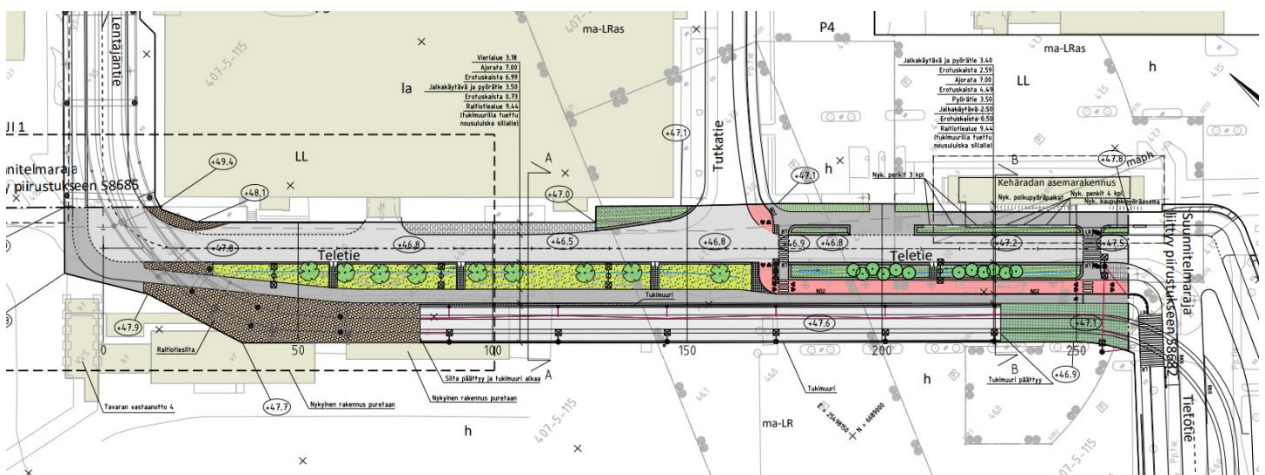
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Lentoaseman ja Teletien alueelle sijoittuvat katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat 15.9 ja 19.9.2022 ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022. Tietotien katu- ja puistosuunnitelmaluonnos valmistui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



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



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



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



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

Ratikan kaavarunko

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

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

Kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan kaavarunгон 19.6.2023.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

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

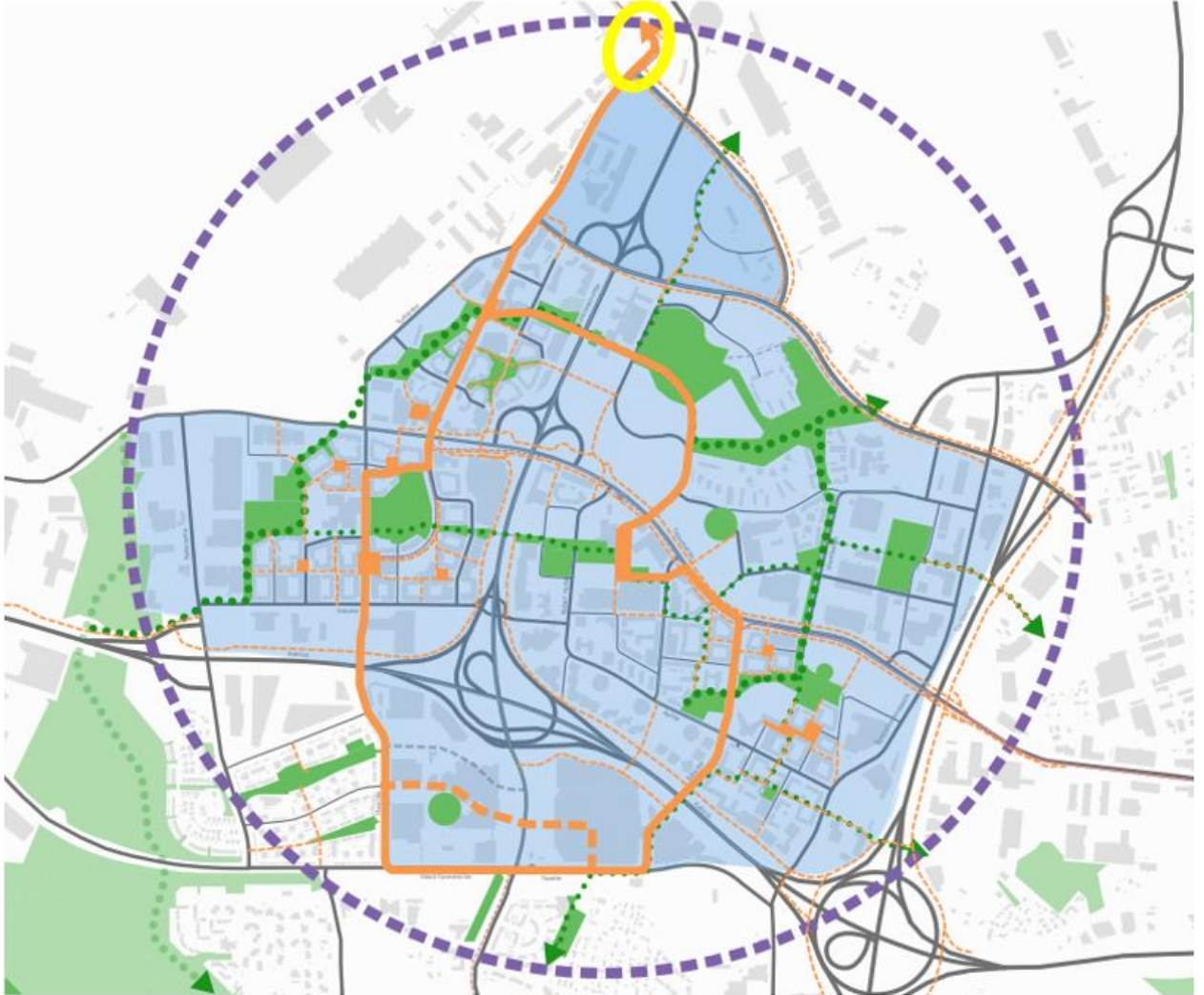
Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva Vantaan ratikka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

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukoiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun.
3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta.

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

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 aikana.



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

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

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

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

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

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

Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat

Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)

Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,

Asukas- ym. yhdistykset

Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia

Kaupungin omat asiantuntijat

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

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

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun yhteinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma "Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus" julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Lentoaseman ja Teletien asemakaavamuutoksen alueelta 002462 ja 002462ma saatiin 1 mielipide.

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

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

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

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

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

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

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

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

Maanomistajien kanssa on järjestetty kokous asemakaavaehdotukseen liittyen 24.4.2023.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

M77

Hyvä ja monipuolinen saavutettavuus on Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan kannalta keskeinen tekijä. Vantaan ratikan myötä lentoasema verkottuu nykyistä vahvemmin Vantaan kaupungin sisäiseen liikenteeseen. Lentoaseman infrastruktuuri sen henkilöliikenteen keskiössä on tiivis – suorastaan ahdas – ja tämän vuoksi ratikan ratkaisuihin 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 reunaehto- ja reuna-alueiden mukaan.

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

Vuorovaikutusaineistosta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

M1:

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

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

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

Vastine:

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

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

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

M2:

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

7. Esitämme raitiotien päättöterminaalin sijainniksi P6 pysäköintialuetta. Ratkaisua on selvitetty jo aiemmin ja esitämme sen uudelleen harkitsemista ja jatkokehittämistä. Myös Finavia on vuonna 2019 Vantaan raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä antamassaan lausunnossa ehdottanut kyseistä sijaintia.
8. ARE maan- ja kiinteistönomistajana otettiin mukaan suunnittelutyöhön vasta alkuvuonna 2022. Mikäli meidät olisi kutsuttu muiden maanomistajien tavoin mukaan jo useita vuosia aikaisemmin, olisi perusteltu huolestua voitu ottaa aikaisemmassa suunnittelussa huomioon. Asemakaavoituksen perusteisiin kuuluu vaatimus maanomistajien mahdollisuudesta vaikuttaa kaavoitusprosessiin sen alusta lukien. MRL:n mukaan tämä mahdollisuus tulee turvata kaikille maanomistajille yhtäläisesti. Koska tällaisia keskusteluja ei ARE:n kanssa ole käyty, kuin vasta 2022 alusta lukien, ei asemakaavan valmistelu välttämättä täytä MRL:n asettamia vaatimuksia maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta.

Kaavoittajan vastine:

1. *Lentäjäsentien varrella ja terminaalin päädyssä sijaitsevaa liikekiinteistön rakennusta on mahdollista laajentaa nykyisestä, laajennusvara on huomioitu kaavan katualueen rajauksessa. Ratikan siltarakenne sijoittuu nykyisen olemassa olevan Lentäjäsentien päälle. Ratikan pysäkki tulee sijoittumaan hyvälle sijainnille toimistojen työntekijöitä ja hotellien asiakkaita ajatelle ja tukee kyseisiä toimintoja saavutettavuuden paranemisen kautta.*
2. *Ratikan pysäkki tulee sijoittumaan hyvälle sijainnille toimistojen työntekijöitä ja hotellien asiakkaita ajatelle ja tukee kyseisiä toimintoja sekä alueen kaupallisia palveluita saavutettavuuden paranemisen kautta.*
3. *Avia Real Estate Oy on perustettu syyskuussa vuonna 2021, joten tätä ennen emme ole voineet olla yhtiöön yhteydessä. Yhteistyö on tehty Finavia Oy:n kanssa, joka on edustanut maanomistajaa. Yhteistyössä Finavia Oy:n kanssa on tehty selvitys lentoaseman reitistä, joka on valmistunut 2.7.2020, ja selvityksen tuloksena esitettiin lentoasemalle nykyistä siltaratkaisua. Yhteisiä kokouksia ARE:n, Vantaan kaupungin ja ratikan suunnitteluorganisaation kanssa on järjestetty lukuisia vuoden 2022 ja 2023 alun aikana. Asemakaavaehdotuksesta on julkaistu vuorovaikutusmateriaali maaliskuussa 2023, ja se on lähetetty maanomistajalle (sekä ARE että Finavia) kommentteille.*
4. *Tarvittavat tilavaraukset esim. rakennusten kunnossapidolle on otettu huomioon katusuunnitelmissa. Hyvällä ja riittävällä valaistuksella haittoja voidaan poistaa ja luoda näkymistä miellyttävämmät. Ikkunoiden eteen ei muodostu yhtenäistä estettä muuten kuin siltakannen osalta. Raitiovaunun liikennöinti vastaa näkemähaittana tavallista katunäkymää. Kaikki kadut suunnitellaan lähtökohtaisesti turvallisiksi sekä niin, että pelastusreitit ovat toimivia. Toteutuksen suunnittelua ei ratkaista asemakaavassa, mutta rakentamisen aikana huolehditaan siitä, että rakennuksia pysyttyään käyttämään mahdollisimman häiriöttä. Raidehankkeilla on huomattu olevan positiivinen vaikutus kaupunkikehitykseen sekä alueiden imagoon ja kysyntään. Raitiotiesillalle on annettu asemakaavassa lukuisia turvallisuuteen ja kaupunkikuvaan liittyviä määräyksiä. Kaavassa esitetyille katualueille laaditaan katusuunnitelmat, joissa suunnitellaan katu ympäristö laadukkaaksi ottaen huomioon muun muassa katuvihreälle, turvalliselle liikenneympäristölle ja toimiville ja turvallisille kevyen liikenteen väylille tarvittavat tilavaraukset.*
5. *Raitiotiehanke suojaa viereiset olemassa olevat rakennukset melulta, tärinältä ja runkomelulta aina kun selvitysten mukaan riskejä ohjearvojen ylitykselle on. Hankkeessa on tehty kattavat melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset. Hankkeessa on voitu ottaa huomioon jo olemassa olevat tai suunnitteilla olevat rakennukset. Myöhemmin suunniteltavien rakennusten tai olemassa olevien rakennusten laajennusten osalta hankkeiden tulee huomioida raitiotien aiheuttama melu ja tärinä.*

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

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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

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

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

MAL-tavoitteet:

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

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,

- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

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

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

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

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

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

rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

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

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

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

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

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Lentoaseman ja Teletien kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 17.12.2021, 15.9.2022 ja 19.9.2022 Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

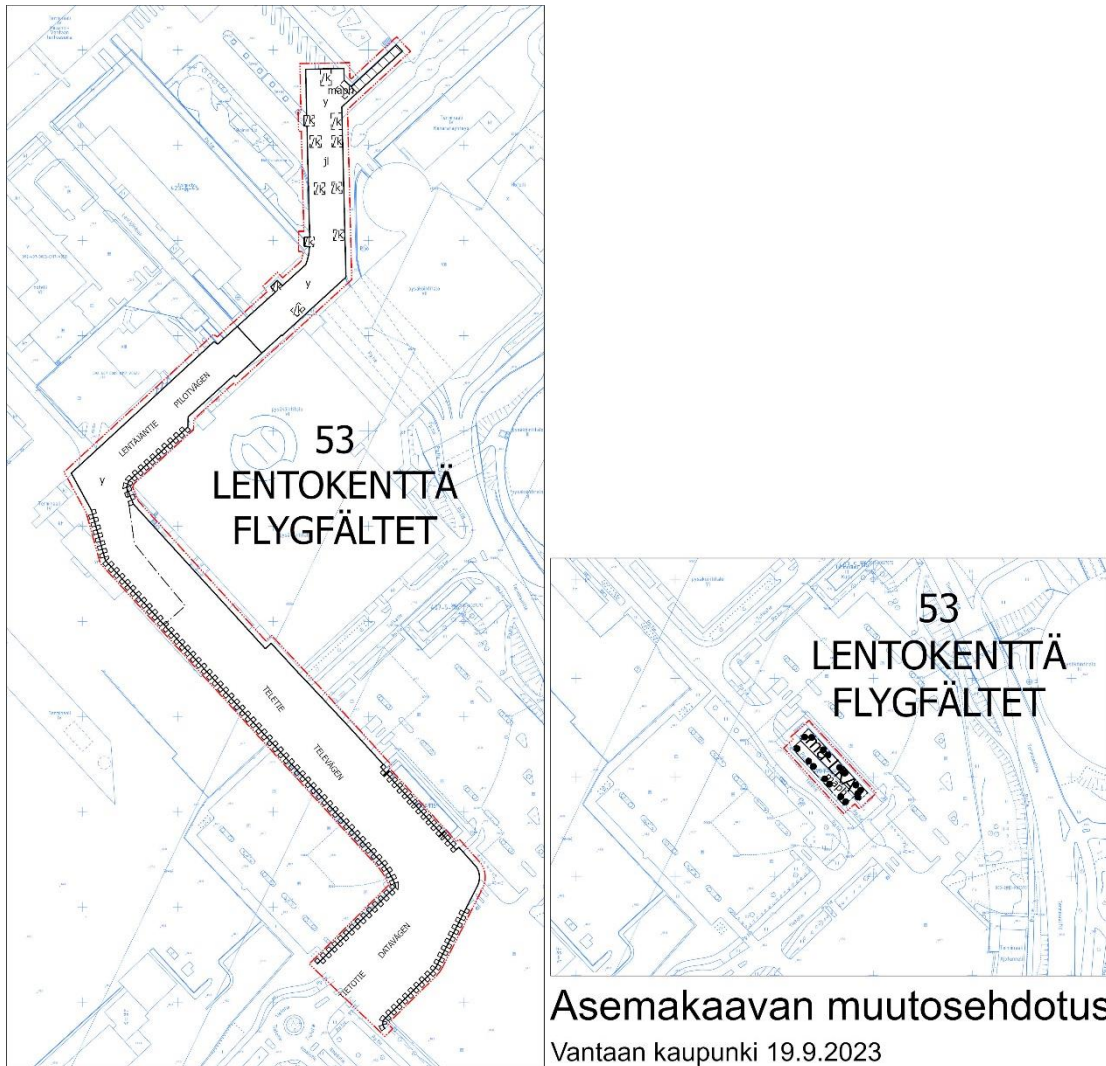
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

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

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

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



Kuva 189. Ote kaavamutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Maanpäällisen kaava-alueen pinta-ala on 1,79 ha. Maanalaisen kaavan pinta-ala on 532 m².

Liikennealueita on yhteensä 1,79 ha.

Katualueita on 1,46 ha, joukkoliikennekatua 0,3 ha.

Lentokenttätoimintojen alue pienenee 1,79 ha.

Maanalaisen rautatieaseman alueen pinta-ala on 532 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

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

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

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

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu katualueista sekä maanalaisen rautatieaseman alueesta.

Katualueet

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

Joukkoliikennekatu

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

Maanalainen rautatiealue

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

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

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

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

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

Yhdyskuntarakenne

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

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliometriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliometriä työpaikoille. Aviapoliksen alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 500 000 m². (*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 varaan. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

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

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



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

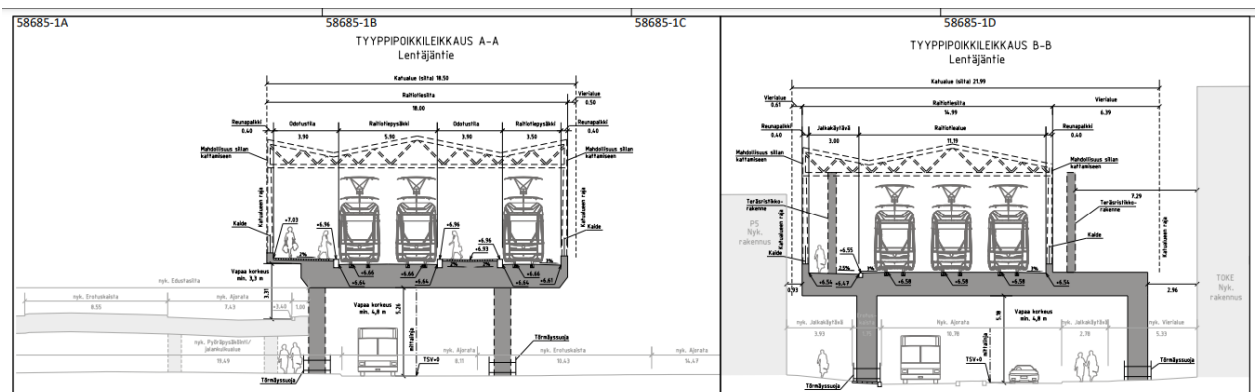
Alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Ramboll 15.9.2022 ja 19.9.2022*) perusteella uutta katu-
aluetta osoitetaan Teletielle ja Lentäjäntielle. Kaava-alueelle sijoittuu yksi raitiotien pysäkki, Hel-
sinki-Vantaan lentoaseman terminaalin yhteyteen.

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

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

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

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.



Kuva 191. Poikkileikkaus lentokentän päädyn ratikkasillasta. (Ramboll Oy 15.9.2023)



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



Kuva 23. Havainnekuva Lentäjäntieltä. (Ramboll Oy 25.8.2023)

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

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

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Virkistys

Kaavalla ei ole vaikutusta lähiympäristön virkistysalueisiin tai niiden käyttöön.

Kulttuuriperintö

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

Liikenne

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

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

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

Joukkoliikenne

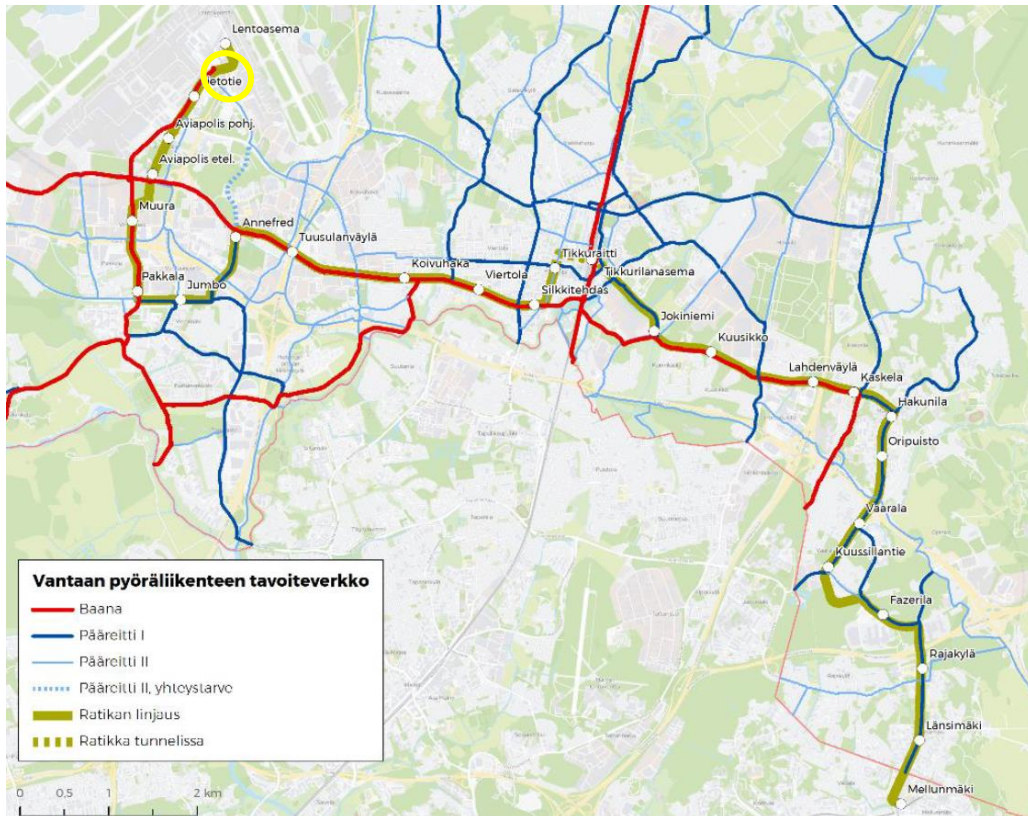
Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin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

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

Kävely ja pyöräily

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

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



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

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

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

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

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

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

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

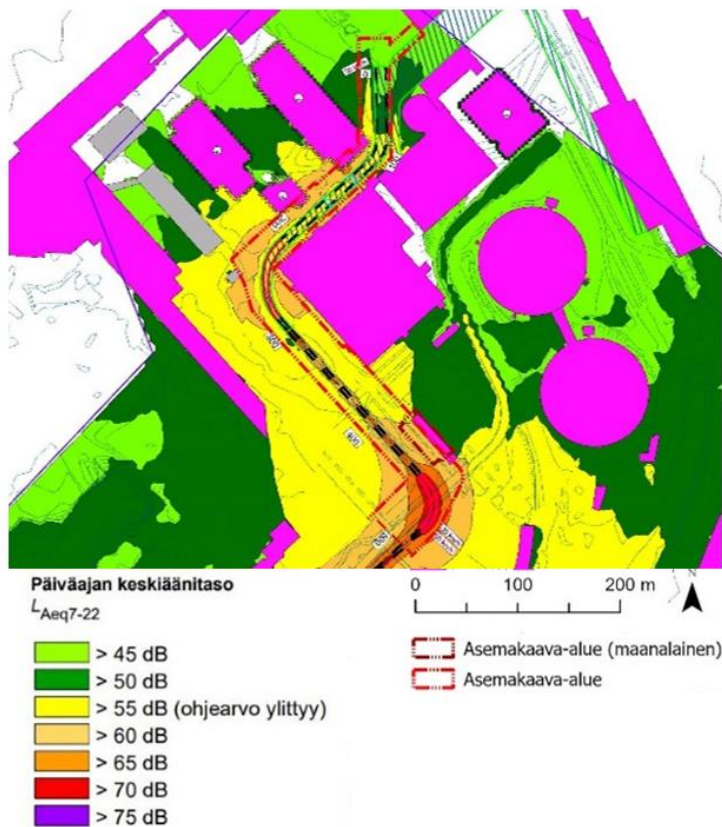
Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäännä oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttaa ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä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

Ympäristöhäiriöt

Melu

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

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



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

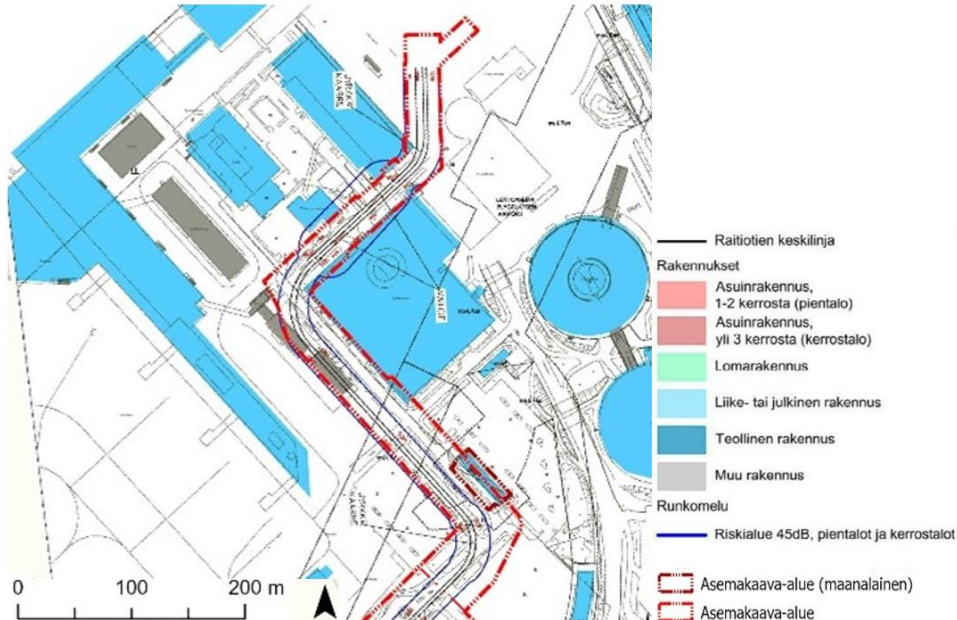
Tärinä- ja runkomelu

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Ilmanlaatu

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

Maaperän pilaantuneisuus

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

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katu ympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajo-
neuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös muihin toimin-
toihin.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnon ympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnon ympäristöön
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 laa-
jenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mah-
dollisimman runsas lisääminen. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnok-
sissa 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 rai-
tiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä
maankaivuista. Katualueen leventämisen myötä ei kaava-alueella ole tarpeen tehdä merkittäviä
täyttöjä tai leikkauksia maa- tai kallioperään. Kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia
maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäännä
oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttaa ennen nii-
den johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia
luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti
nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varten istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mah-
dollista. (*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, paalu-laatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

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

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

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

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

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

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

4.6 NIMISTÖ

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

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

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

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Johanna Rajala Merja Häsänen Anna Sarikaya Tea Taponen Mikko Järvi Leena Kaunismäki Sari Simonen	aluearkkitehti aluearkkitehti, vs. asemakaava-arkkitehti asemakaava-arkkitehti kaavoitusinsinööri kaavatekninen koordinaattori kaavatekninen koordinaattori
-----------------	--	---

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

Kadut ja puistot:	Harri Keinänen Susanna Koponen	vesihuollon suunnittelu liikenteen alueinsinööri
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija

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

Kaavakonsultti:

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

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä syyskuuta 2023

Merja Häsänen aluearkkitehti, vs.	Tea Taponen asemakaava-arkkitehti
--------------------------------------	--------------------------------------

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

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

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,7850	100,0	0		0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,7850	100,0	0		0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

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

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

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	1,7850	100,0	0		0,0000	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	1,7850	100,0	0		0,0000	0
L			0			0
Kadut	1,4575	81,7	0		1,4575	0
Joukkol.kadut	0,3275	18,3	0		0,3275	0
LL	0,0000		0		-1,7850	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenvedo

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

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

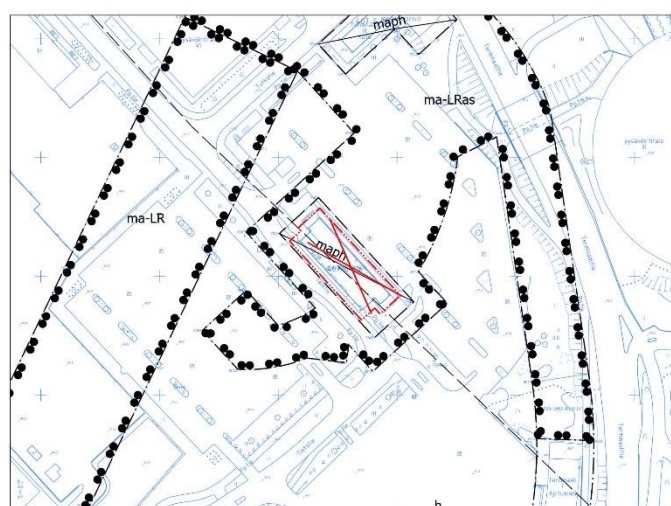
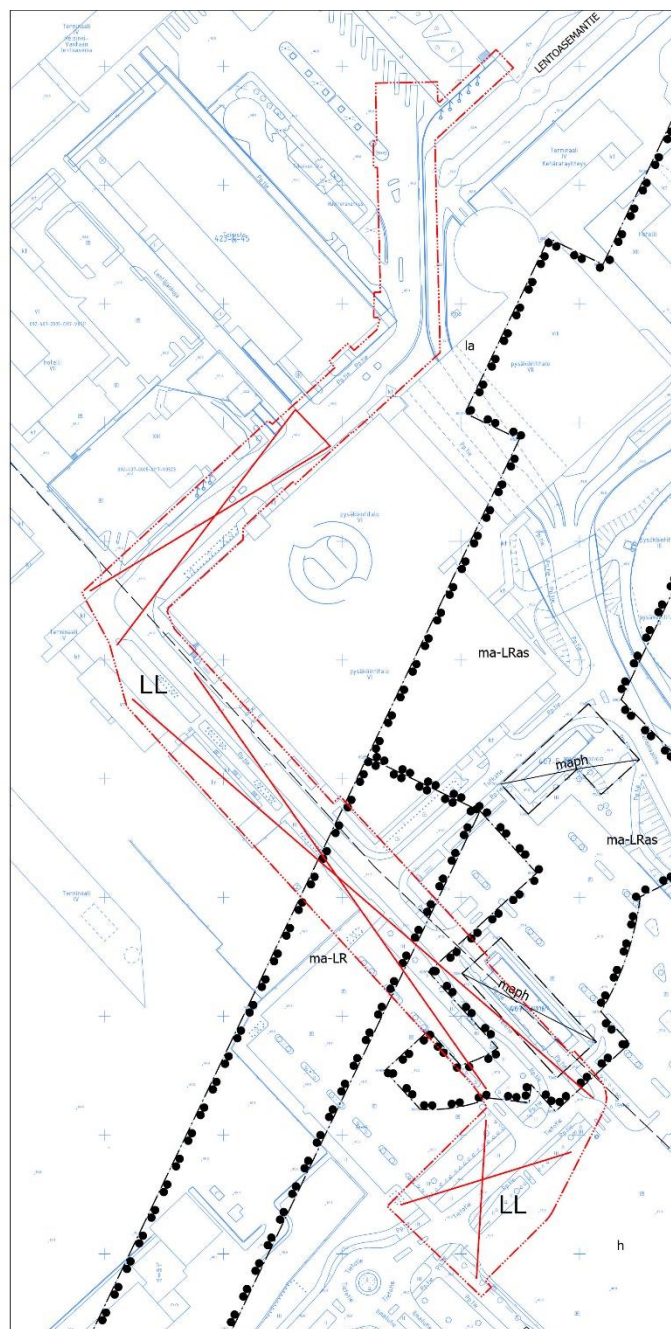
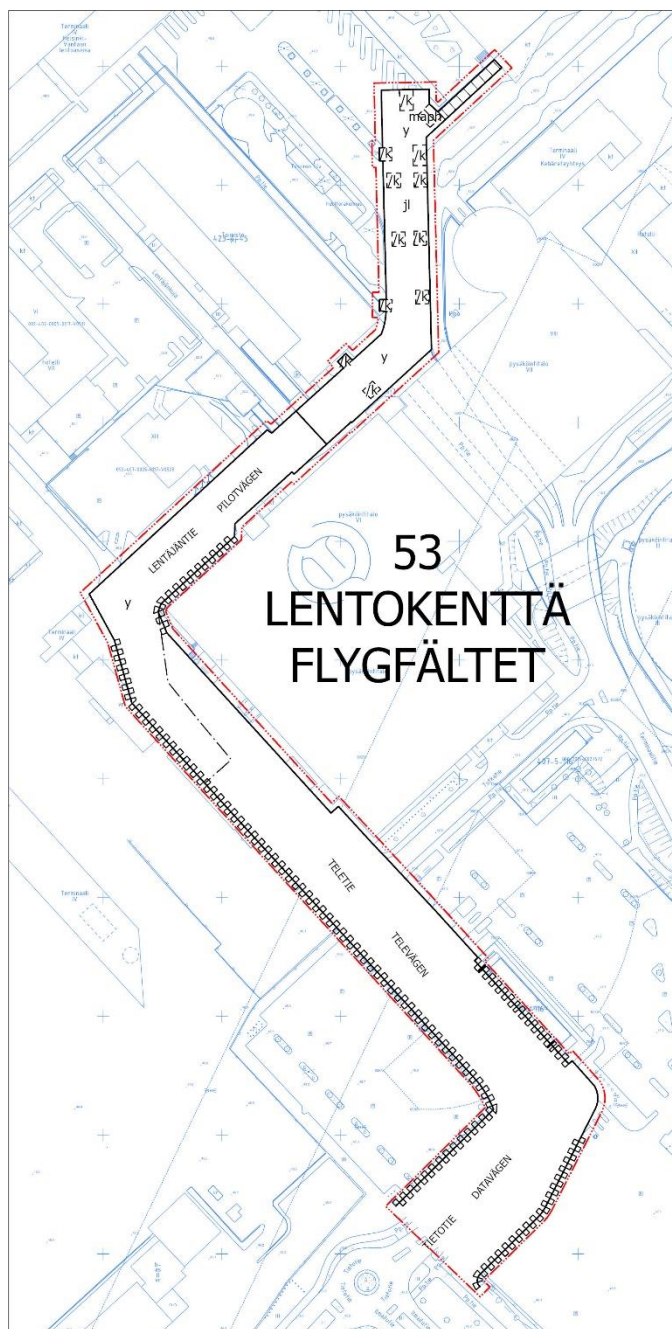
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,0532		0		0,0532	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0532	100,0	0		0,0532	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

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

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

Alamerkinnot

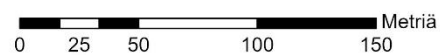
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,0532		0		0,0532	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,0532	100,0	0		0,0532	0
ma-LRA	0,0532	100,0	0		0,0532	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki 19.9.2023

Poistettavat merkinnät



Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002462
002462ma

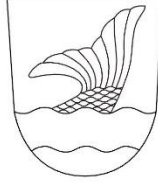
Päiväys
Datum

19.9.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ



Vanda stad

Vandaspåran: Flygplatsen och Televägen

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET

Asemakaavan muutos

Katualueet.

Maanalaisen asemakaavan muutos

Maanalainen rautatieasema.

1:2000

Ändring av detaljplanen

Gatuområden.

Ändring av underjordiska detaljplanen

Underjordisk järnvägsstation.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:



3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa-alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

53

Kaupunginosan numero.

LENT

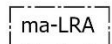
Kaupunginosan nimi.

TELETIE

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



Ohjeellinen rakennusala.



ma-LRA

Maanalainen rautatieaseman alue.

Alueelle sijoitetaan aseman tarvitsemat laiturin ja odotustilat kulkuyhteyksineen sekä aseman tarvitsemat tekniset tilat ja maunantot suojavyöhykkeineen.

Asema on toteutettava kaupunkikuvaltaan, arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisena, valoisana ja viihtyisänä.

Aluetta suunniteltaessa ja toteutettaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus, esteettömyys ja taiteen käyttö.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

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

Riktgivande byggnadsyta.

Underjordisk järnvägsstationsområde.

I området placeras av stationen erforderade perronger och väntrum med passager samt tekniska utrymmen och transformatorstationer med skyddszoner.

Stationen ska realiseras så att det till sin stadsbild, arkitektur och sina material håller hög standard, är ljus och trivsamt.

Vid planering och byggande av området ska säkerhet, tillgänglighet och konstanvändning beaktas.

Maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille, maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä puistoille, kaduille tai tekniselle verkostolle.

Rata tulee suunnitella ja rakentaa niin, ettei junaliikenne aiheuta haitallista tärinää tai runkomelua nykyiselle eikä asemakaavan hyväksymisajankohtana voimassa olevissa asemakaavoissa tai yleiskaavoissa suunnitellulle maankäytölle.

Rakentaminen ei saa aiheuttaa rakennuksille, kasvillisuudelle tai vedenhankinnalle haitallista pohjaveden pinnan alenemista eikä pohjaveden laadun huononemista.

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

Maanalaisten tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla.

Maanalainen rautatieasema tulee varustaa automaattisella sammutuslaitteistolla.

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

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

Katu.

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

Sillalle johtavat ajoluiskat saa sijoittaa katualueelle.

Joukkoliikenteelle varattu katu.

Alue on varattu pikaraitiotielle.

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksytyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Joukkoliikennekatu tulee sijoittaa sillalle.

Joukkoliikennekadun alapuoliselle osalle saa sijoittaa pilareita. Pilarit saavat ulottua maanalaisiin tiloihin.

Alueelle saa muodostaa kolmiulotteisen kiinteistön maanpinnan tasolta katsottuna korkeudelle 4,4-15,5 metriä.

Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

Jalankululle varattu alueen osa saa ulottua maanpinnan tasolle.

Yleisen jalankulun alueen osalla huoltoajo on sallittu.

De underjordiska utrymmena ska placeras, schaktas och armeras så att inte det eller byggandet av dem medför skada för byggnader, underjordiska utrymmen eller konstruktioner eller för parker, gator eller det tekniska närverket.

Banan ska planeras och byggas så att inte tågtrafiken orsakar skadliga vibrationer eller stomljud för den nuvarande markanvändningen eller för den markanvändningen som anvisats i de under tidpunkten för detaljplanens godkännande gällande detaljplanerna eller generalplanerna.

Byggandet får inte ge upphov till en för byggnaderna, växtligheten eller vattenskaffningen skadlig sänkning av grundvattennivån eller försämring av kvaliteten på grundvattnet.

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

De underjordiska utrymmenas utgångar och räddningsvägar till markytan ska planeras och verkställas på ett sätt som godkänts av räddningsmyndigheterna.

Den underjordiska järnvägsstationen ska förses med en automatisk släckanläggning.

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

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

Gata.

Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.

Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.

Körampen som leder till bron får placeras i gatuområdet.

För kollektivtrafik reserverad gata.

Området är reserverat för en snabb spårvagnsväg.

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.

Gatan reserverad för kollektivtrafik ska placeras på en bro.

Pelare får placeras under gatan som är reserverad för kollektivtrafik. Pelarna får sträcka sig in i underjordiska utrymmen.

En tredimensionell fastighet kan skapas i området på en höjd av 4,4-15,5 meter sett från marknivå.

För allmän gångtrafik reserverad del av område.

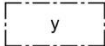
För gångtrafik reserverad del av område får sträcka sig till marknivå.

För allmän gångtrafik reserverad del av område är

 jl



002462

**Yliitys.**

Alue on varattu pikaraitiotien sille.

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

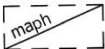
Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilyttämisestä myös lupa-alueen ulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.

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

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

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

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

**Ohjeellinen tila maanlaisista tiloista maanpinnalle johtavia rakenteita varten.**

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

Maanpäälliset rakenteet on sovittava kaupunkikuvaan ja ympäristöön.

**Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää****Alue on varattu kunnan tarpeisiin.**

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

/k

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

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

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

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

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.

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

KOLMIULOTTEINEN KIINTEISTÖ

Kaava-alueelle voidaan muodostaa maanlaisia ja maanpinnan yläpuolisia kiinteistöjä.

TONTTIAJAKO

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

Övergång.

Området är reserverat för en snabb spårvagnsvägbro.

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

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

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

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

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

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

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

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

Konstruktioner ovan jord ska anpassas till stadsbilden och miljön.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**Området är reserverat för kommunens behov.**

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

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.

Förenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.

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

TREDIMENSIONELL FASTIGHET

Underjordiska fastigheter och fastigheter ovanpå markytan kan bildas i planområdet.

TOMTINDELNING

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