SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunkiympäristölautakunta pöytäkirja 15.11.2022

Pöytäkirjan kansilehti ... 1

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

2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA ... 4

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

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

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat / Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 ... 7

5 § Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitys / TLA ... 8

- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys, keskustat ja päivittäistavarakaupan verkko, 15.9.2022 ... 10

6 § Asemakaava ja asemakaavamuutos 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena / TLA ... 116

- 233200 asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022, Kivistön tapahtuma-areena ... 124

- 233200 selostus asemakaava ja asemakaavamuutos 15.11.2022, Kivistön tapahtuma-areena ... 125

- 233200 Lausunnot ja vastineet 25.10.2022, Kivistön tapahtuma-areena ... 188

7 § Tikkurilan kaavarunko 2020 062700 / 60 Hiekkaharju, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala / TLA ... 212

- 062700 Tikkurilan kaavarunko 2020 -karttapaketti 15.11.2022 ... 219

- 062700 Tikkurilan kaavarunko 2020 -suunnitelmaosa 15.11.2022 ... 227

- 062700 Koonti mielipiteistä 15.11.2022, Tikkurilan kaavarunko 2020 ... 313

- 062700 Koonti lausunnoista 15.11.2022, Tikkurilan kaavarunko 2020 ... 325

8 § Länsimäen kaavarunko 091700 / 91 Länsimäki, 95 Rajakylä / TLA ... 362

- 091700 Kaavarunkokartta 15.11.2022, Länsimäen kaavarunko ... 370

- 091700 Kaavarunkoselostus 15.11.2022, Länsimäen kaavarunko ... 371

- 091700 Koonti mielipiteistä 15.11.2022, Länsimäen kaavarunko ... 442

- 091700 Koonti lausunnoista 15.11.2022, Länsimäen kaavarunko ... 460

9 § Asemakaavan muutos 002458 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola / TLA ... 483

- 002458 asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022 Vantaan ratikka Viertola ... 487

- 002458 selostus, asemakaavamuutos 15.11.2022, Vantaan ratikka: Viertola ... 488

10 § Asemakaava ja asemakaavamuutos 721400 sekä tonttijako, 72 Asola / Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle / TLA ... 542

- 721400 asemakaava ja asemakaavan muutos 15.11.2022, Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle ... 545

- 721400 selostus, asemakaava ja asemakaavamuutos 15.11.2022, Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle ... 546

11 § Asemakaavan muutos 002473, 15 Myyrmäki / Myyrmanni / TLA ... 591

- 002473 asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022, Myyrmanni ... 595

- 002473 selostus, asemakaavamuutos 15.11.2022, Myyrmanni ... 596

- 002473 muistutus ja vastine 15.11.2022, Myyrmanni ... 623

12 § Asemakaavan muutos 002495 ja tonttijaon muutos, 14 Varisto / Luhtimäki 1 ja 2 / TLA ... 624

- 002495 asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022, Luhtimäki 1 ja 2 ... 628

- 002495 selostus, asemakaavamuutos 15.11.2022, Luhtimäki 1 ja 2 ... 629

- 002495 selostuksen liite 1, mielipiteet 23.08.2022, Luhtimäki 1 ja 2 680
- 002495 selostuksen liite 2, muistutukset ja vastineet 15.11.2022, Luhtimäki 1 ja 2 697
13 § Kaupunkirakenne ja ympäristö - palvelualueen määrärahamuutosesitys vuoden 2022 talousarvioon / TLA 711
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus 712
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen 713
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto 715
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 716
Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa 721
Muutoksenhakuohje 6. Valitus poikkeamispäätökseen ja suunnittelutarveratkaisua koskevassa asiassa 722

Kaupunkiympäristölautakunnan kokous

Aika 15.11.2022 klo 17.05-21.50
Paikka Tikkurila, Kielotie 28, huone 447 / Teams

Osallistujat **Paikalla**

Jäsenet		**Varajäsenet**	
Aura Anssi, puheenjohtaja	x	Karhunen Anneli	
Ahokas Siri	x (etäyhteys)	Linnakangas Jaakko	
Eklund Tarja, varapuheenjohtaja	x (§:t 1-9, 12-13)	Atzmon Maiju	x (§:t 10-11, klo 21.00-21.20)
Erkkilä Minna	x (§:t 1-10, 12-13)	Nevala Jukka	
Hartikainen Janne	x	Isberg Jeppe	
Haverinen Soili	x	Axberg Jan	
Iivarinen Oskari	x	Garchi Camilla	
Jääskeläinen Jari	x	Järveläinen Anu	
Karhu Suvi	x	Liinakoski Eija	
Kostilainen Anniina	x	Manninen Aleksi	
Merelä Mikko	x (§:t 1-3, 6-13)	Forsberg Magnus	
Mutanen Tuomas	x	Rautavaara Maija	
Rahkala Ville	x	Hakala Jaakko	
Suni Antti	x	Seppälä Petri	
Tamminen Ida	x	Friman Milla	
Virkamäki Pekka	x	Pesonen Petrus	
Åstrand Stefan	x	Björkell Alex	
Kaupunginhallituksen edustaja		**Kaupunginhallituksen varaedustaja**	
Abdi Faysal	-	Tammi Visa	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Nuorisovaltuuston varaedustaja**	
Mehtälä Henri	x	Parvinen Lili	

Muut osallistujat	
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja	x (§:t 1-2, 6-13)
Laine Tarja, kaupunkisuunnittelujohtaja	x
Hohti Jonna, talous- ja hallintojohtaja	-
Hamari Milla, viestintäpäällikkö	x
Nummi Katariina, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä	x
Kallaluoto Timo, aluearkkitehti	klo 17.05-17.48, §:t 1-3
Niemi Eeva-Maria, yleiskaavasuunnittelija	klo 17.05-18.25, §:t 1-3
Siivola Mari, yleiskaavapäällikkö	klo 17.05-18.25, §:t 1-3

Yläjääski Marjaana, aluearkkitehti	klo 17.05-19.25, §:t 1-3	
Kuusisto Terhi, asemakaava-arkkitehti	klo 17.05-19.25, §:t 1-3	
Huhtala Tuuli, asemakaava-arkkitehti	klo 17.05-19.25, §:t 1-3	

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin.

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Anssi Aura

Pöytäkirjanpitäjä Katariina Nummi

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 18.11.2022 klo 11.00 mennessä

Pekka Virkamäki Ida Tamminen

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 22.11.2022 Vantaan kaupungin internetsivuilla, paatokset.vantaa.fi

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

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 1

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:
Todettiin.

2 § Pöytäkirjan tarkastajien valinta / TeA

Pöytäkirjan tarkastusvuorossa ovat Pekka Virkamäki (varalla Siri Ahokas ja Jari Jääskeläinen) ja Ida Tamminen (varalla Stefan Åstrand ja Minna Erkkilä).

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 2

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) valita pöytäkirjan tarkastajat ja,
b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 18.11.2022 klo 11.00 mennessä.

Päätös:
Päätettiin

a) valita pöytäkirjan tarkastajiksi Pekka Virkamäki ja Ida Tamminen, ja
b) että pöytäkirja tarkastetaan perjantaihin 18.11.2022 klo 11.00 mennessä.

3 § Selostukset, apulaiskaupunginjohtajan tiedotusasiat / TLA

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 3

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

Käsittely:
Kuultiin seuraavat selostukset:

Asia 12 / Asemakaavan muutos 002495 ja tonttijaon muutos, 14 Varisto / Luhtimäki 1 ja 2 / aluearkkitehti Timo Kallaluoto

Asia 5 / Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitys / yleiskaavasuunnittelija Eeva-Maria Niemi ja yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Asia 7 /Tikkurilan kaavarunko 2020 062700 / 60 Hiekkaharju, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala / asemakaava-arkkitehdit Tuuli Huhtala ja Terhi Kuusisto sekä aluearkkitehti Marjaana Yläjääski

Päätös:
Merkittiin tiedoksi.

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

Kaupunkirakenteen ja ympäristön palvelualueen julkaisemat kaavatöiden osallistumis- ja arviointisuunnitelmat.

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 4

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Merkitään tiedoksi.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine selosti asiaa kokouksessa.

Päätös:
Merkittiin tiedoksi.

Liite:
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmia

8.11.2022

Uusimmat ja tulevat MRL 63§ Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat

Kaava	Kaavan nimi	OAS julkaisupäivä	Linkki
002447	Vihertie 44-46 ja 48	2.11.2022	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/vihertielle-monipuolista-asumista-martinlaaksossa
002498	Pellavapolku	3.11.2022	https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/pellavapolulle-kaksi-viisikerroksista-kerrostaloa-jokiniemessa

5 § Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitys / TLA

VD/11772/02.08.00.00/2021
TLA/MSI/ENI/VIK

Vuonna 2015 laaditusta kaupan palveluverkkoselvityksestä on teetetty päivitys. Selvitys kattaa sekä keskustojen että päivittäistavarakaupan palveluverkon kehittämisnäkökulmat.

Kaupunki laati omana työnään Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen ja -suunnitelman 2040 (YK0043), joka valmistui 2015 ja hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.11.2015 § 10 jatkosuunnittelun pohjaksi. Aiempi selvitys ja suunnitelma toimi kaavoituksen ja hankeohjauksen pohjana yleiskaava 2020 asti. Kaupan toimintaympäristö on kuitenkin muuttunut merkittävästi etenkin parin viime vuoden aikana. Muutokset haastavat totuttuja käytäntöjä ja toimintatapoja, siksi suunnitteluratkaisujen tueksi tarvittiin uutta tietoa kaupasta nyt ja tulevaisuudessa.

Uuden palveluverkkoselvityksen näkökulma rajattiin ajankohtaisten kysymysten takia koskemaan nimenomaan keskustojen kehittämistä ja päivittäistavarakaupan palveluverkkoa koko kaupungissa. Ns. kaupan alueiden osalta todettiin tilanteen olevan hyvä ja tarvittaessa voidaan niistä teettää alueittain tai kokonaisuudessa erillinen selvitys.

Tarkastelualueena on Vantaan kaupunki ja tarkemmin sen keskustat eli keskustatoimintojen alueet ja alakeskukset (Yleiskaava 2020 ja Yleiskaava 2007:n alakeskukset). Tarvittavissa määrin on huomioitu myös muut kaupan alueet, kun ne vaikuttavat keskustojen kehitykseen. Markkina-analyysi ja vaikutusten arviointi kattaa myös naapurikunnat ja lähialueet, joista Vantaalle suuntautuu asiointia, joilla on merkitystä kaupan kehityspotentiaaliin Vantaalla ja joihin Vantaan kaupan kehityksellä on vaikutuksia.

Työn yhteydessä haastateltiin keskeisiä kaupan toimijoita, rakennuttajia ja kiinteistönkehittäjiä. Tavoitteena oli koota toimijoiden näkemyksiä keskustojen kaupalliseen kehittämiseen. Lisäksi työn yhteydessä on järjestetty aluekohtaiset ryhmäkeskustelut Vantaan aluearkkitehtien ja muiden suunnittelijoiden kanssa. Tarkoituksena oli selvittää, mitä kehityshankkeita keskustoissa on suunnitteilla, mitä on tarve alueella edelleen kehittää kaupan ja palveluiden näkökulmasta. Haastattelujen ja ryhmäkeskustelujen tulokset ovat työn tausta-aineistoa ja osaltaan vaikuttaneet työn tuloksiin.

Selvityksen tuloksena on muodostettu mm.

- periaatteita ja suosituksia koskien päivittäistavarakaupan ja kivijalkaliiketilojen sijoittumista
- määritetty keskustojen lähimarkkina-alueet
- päivittäistavarakaupan verkon alueelliset kehitysnäkymät ja potentiaaliset sijainnit, jotka ovat suosituksia ja osin myös vaihtoehtoisia.
- keskusta-alueiden kaupan tulevaisuuden palveluprofiilit ja ns. kehityskuvat

Sijaintipaikkojen toteutusedellytyksiä ei ole selvityksen yhteydessä tarkasteltu tarkemmin (mm. maanomistus, kaavatilanne, riittävä tila, liikenne, viheralueet ja muut suunnitteluratkaisut). Hankekohtaisesta tulee tarkastella aina kokonaisuutta ja hankkeen toteuttamisedellytyksistä.

Kaupunkiympäristölautakunta 25.10.2022 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi liitteen mukainen Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitys.

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

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 5

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi liitteen mukainen Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitys.

Päätös:
Merkittiin tiedoksi.

Liite:
- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys, keskustat ja päivittäistavarakaupan verkko, 15.9.2022

Täytäntöönpano: Kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
yleiskaavasuunnittelija Eeva-Maria Niemi, puh. 050 302 9412
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys

Keskustat ja päivittäistavarakaupan verkko

15.9.2022

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 5 §

Sisällys

Johdanto

1. Kaupan palveluverkon nykytila Vantaalla	**5**
1.1. Kaupan nykytilanne keskustoissa	6
1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022	7
1.3. Alakeskustojen kaupallinen rakenne 2022	17
1.4. Keskustat kaupan palveluiden näkökulmasta 2022	21
1.5. Päivittäistavarakaupan verkko 2022	22
1.6. Keskusta-asioinnin suunnat	26
2. Kaupan palveluverkon kehittämisen lähtökohdat	**27**
2.1. Kauppaa ohjaavat suunnitelmat	28
2.2. Päivittäistavarakaupan trendit	33
2.3. Keskustan erikoiskaupan trendit	36
2.4. Verkkokauppa	38
2.5. Liikenteelliset näkökulmat	40
2.6. Rakennuttajien ja kiinteistönkehittäjien näkemyksiä	45
2.7. Liike- ja palvelutilojen toteuttamisedellytyksiä keskustoissa	47
2.8. Kaupan sijoittumisen periaatteita keskustoissa	52
2.9. Suosituksia	54
2.10. Kestävä kehitys	57
2.11. Benchmarking	62
3. Kaupan markkinoiden potentiaali	**67**
3.1. Markkina-alueet	68
3.2. Keskustojen saavutettavuus ja liikenneverkko	70
3.3. Asukas- ja työpaikkatihentymät	71
3.4. Väestönkehitys	72
3.5. Ostovoiman kehitys	75
3.6. Kaupan mitoitus	76
4. Vantaan päivittäistavarakaupan verkon kehitys	**79**
4.1. Päivittäistavarakaupan verkon kehittämisen periaatteita	80
4.2. Päivittäistavarakaupan alueelliset kehitysnäkymät	82
4.3. Päivittäistavarakaupan uudistuva verkko	86
4.4. Päivittäistavarakaupan verkon kehittämisen suosituksia	87
5. Keskustojen kehittäminen ja tulevaisuuskuvat	**88**
5.1. Kaupan palveluverkko Vantaalla	89
5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa	91
5.3. Alakeskusten kehittäminen	101
6. Vaikutusten arviointi ja johtopäätökset	**103**
6.1. Vaikutusten arviointi	104
6.2. Johtopäätökset	106

Johdanto

Vantaan kaupungilla on laadittu Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys 2015. Tämän jälkeen on kaupan toimintaympäristö muuttunut merkittävästi etenkin parin viime vuoden aikana. Muutokset haastavat totuttuja käytäntöjä ja toimintatapoja, siksi suunnitteluratkaisujen tueksi on tarvetta uudelle tiedolle kaupasta nyt ja tulevaisuudessa. Nopeat toimintaympäristön muutokset ovat nostaneet tarpeen päivittää palveluverkkoselvitystä.

Tässä päivitetyssä Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksessä laaditaan näkemys kaupan palveluverkosta painottuen päivittäistavarakaupan verkkoon sekä keskustojen kaupan kehityspotentiaaliin.

Selvityksen tarkastelualueena on Vantaan kaupunki ja tarkemmin sen keskustat eli keskustatoimintojen alueet ja alakeskukset. Tarvittavissa määrin otetaan huomioon myös muut kaupan alueet, kun ne vaikuttavat keskustojen kehitykseen. Markkina-analyysi ja vaikutusten arviointi kattaa myös naapurikunnat ja lähialueet, joista Vantaalle suuntautuu asiointia, joilla on merkitystä kaupan kehityspotentiaaliin Vantaalla ja joihin Vantaan kaupan kehityksellä on vaikutuksia.

Työn pohjana aiemman selvityksen skenaario 2 (monipuolinen rakenne), joka
- Huomioi monipuolisuudellaan erilaiset alueet
- Huomioi eri kuluttajasegmentit ja monipuolisen ostoskäyttäytymisen
- Mahdollistaa joustavat konseptit
- On realistinen, neutraali ja lähellä nykytilannetta
- Tarjoaa tasapainoisen kehityksen
- Tuottaa monipuolista kaupunkikuvaa
- Tukee joukkoliikennettä

Työn on tilannut WSP Finland Oy:ltä Vantaan kaupungin yleiskaavoitusyksikkö.

Ohjausryhmä:
- Mari Siivola, yleiskaavoitus, tilaajan yhteyshenkilö
- Mirka Järnefelt, elinkeinopalvelut
- Panu Vuorimaa, elinkeinopalvelut
- Armi Vähä-Piikkiö, kiinteistöt ja asuminen
- Eeva-Maria Niemi, yleiskaavoitus
- Ilkka Laine, asemakaavoitus

Työryhmä:
- Katja Koskela KTM, projektipäällikkö
- Tuomas Santasalo KTM, kauppa ja palvelut
- Anni Laurila, arkkitehti, kestävyys
- Timo Kärkinen, DI, liikenne
- Johanna Häyrinen KTM, Muotoilija YAMK, kiinteistökehitys
- Paula Pollock, DI, MA, kiinteistökehitys

Työn yhteydessä on haastateltu keskeisiä kaupan toimijoita, rakennuttajia ja kiinteistönkehittäjiä. Tavoitteena oli koota toimijoiden näkemyksiä keskustojen kaupalliseen kehittämiseen. Lisäksi työn yhteydessä on järjestetty aluekohtaiset ryhmäkeskustelut Vantaan aluearkkitehtien ja muiden suunnittelijoiden kanssa. Tarkoituksena oli selvittää, mitä kehityshankkeita keskustoissa on suunnitteilla, mitä on tarve alueella edelleen kehittää kaupan ja palveluiden näkökulmasta.

Haastattelujen ja ryhmäkeskustelujen tulokset ovat työn tausta-aineistoa ja osaltaan vaikuttaneet työn tuloksiin.

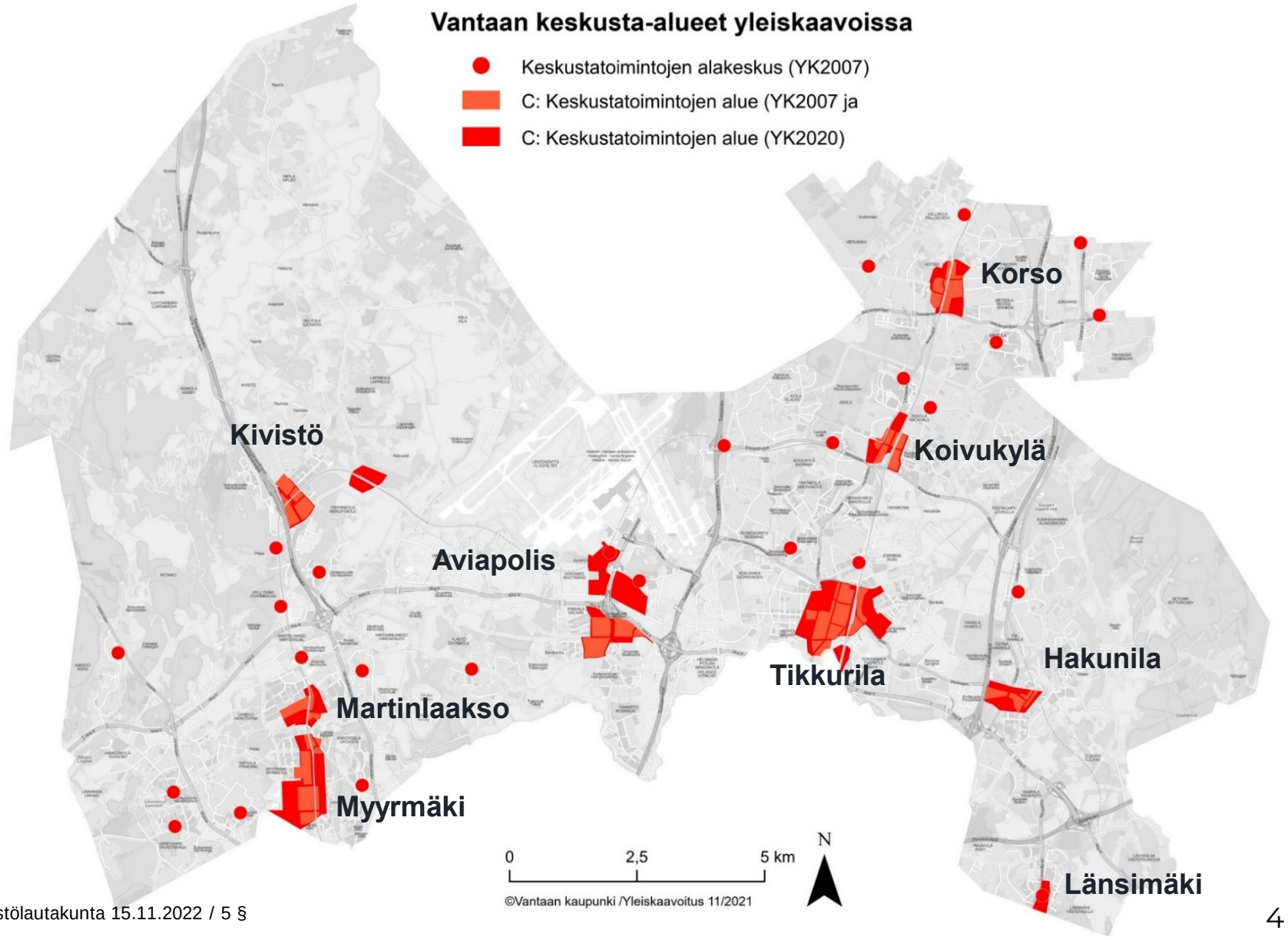
Tarkastelualue

Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys kohdistu
Vantaan yleiskaavoissa osoitettuihin keskustoih
(keskustatoimintojen alueet ja alakeskukset).

Keskustatoimintojen alueita tarkastellaan Vant
uuden yleiskaavan (2020) mukaisesti. Tarkastel
kuitenkaan rajaudu täysin yleiskaavan
keskustatoimintojen alueelle, vaan keskustojer
kaupan ja palveluiden kehitystä tarkastellaan
hieman näitä alueita laajemmin kaupan ja
asumisen näkökulmasta.

Yleiskaavan 2020 mukaisten keskusta-alueiden
lisäksi tarkasteluun on otettu myös ns.
alakeskuksia. Tässä selvityksessä alakeskuksina
huomioitu yleiskaavassa 2007 osoitetut
keskustatoimintojen alakeskukset. Ne ovat
asuntoalueilla olevia lähipalveluiden keskittymi
Pääosin alakeskukset ovat jo olemassa olevia
palvelukeskittymiä, joiden säilymistä ja
kehittämisedellytyksiä halutaan tukea.

Yleiskaavassa 2020 alakeskuksia ei ole yleiskaav
2007 tapaan merkitty erikseen, mutta palveluic
sijoittuminen ja riittävyys tulee varmistaa
jatkosuunnittelun yhteydessä. Alakeskuksia
tarkastellaan tässä osana keskustaverkkoa niiltä
osin kuin ne ovat vielä relevantteja.



1. Kaupan palveluverkon nykytila

1.1. Kaupan nykytilanne keskustoissa

Keskustojen kaupan nykytilannetta on selvitetty kartoittamalla keskustojen ja alakeskusten nykyiset kaupat ja kaupalliset palvelut (esim. hyvinvointi- ja kauneuspalvelut, vapaa-ajan palvelut, pankki- ja vakuutuspalvelut, ravintolat, kahvilat). Keskustoista on kartoitettu keskustatoimintojen alueet sekä oleellisesti niihin kytkeytyvät palvelut, vaikka ne eivät olekaan keskusta-alueen rajauksen sisällä. Keskustatoimintojen alue ei kaikilta osin kuvaa kaupallisten palveluiden sijoittumista keskustoissa, ja asiakkaan näkökulmasta keskustan tarjontaan kuuluvat myös keskustatoimintojen alueen tuntumassa sijaitsevat palvelut.

Alakeskusten osalta kartoitus kattaa myös alakeskusmerkinnän lähialueet, jotka voidaan lukea sisältyväksi alakeskuksen tarjontaan. Näiden lisäksi on kartoitettu muutamia muita alakeskusmaisia lähipalvelukeskuksia.

Kenttäkartoitus on tehty maaliskuussa 2022. Kartoituksessa on rakennuskohtaisesti merkitty rakennuksen pääasiallinen käyttötarkoitus kaupan näkökulmasta.

Kartoituksen pohjalta on laskettu kaupan ja palveluiden käytössä oleva liikepinta-ala. Pinta-alat on laskettu rakennuksen pohjapinta-alan mukaan ja pinta-ala pitää sisällään myymälätilan lisäksi mm. takatilat, varastot, porraskäytävät sekä seinät. Pinta-alat eivät ole yhteneviä rakennusluvan kerrosalan kanssa, mutta pinta-alat ovat kuitenkin alueittain verrannolliset. Kauppakeskusten pinta-ala on Suomen kauppakeskusyhdistyksen vuosikatsauksesta.

Kaupan palveluiden lisäksi karttoihin on merkitty julkisluoteiset ja niihin rinnastettavat palvelut, esimerkiksi kirjastot, terveyskeskukset, liikunta- ja kulttuuripalvelut sekä kirkolliset palvelut (kartassa muut palvelutilat), koska ne ovat keskustaan asiakasvirtoja tuovia palveluita. Mukana ei kuitenkaan ole kouluja ja päiväkoteja. Keskustakohtaisissa tarkasteluissa (piirakkakuvat) muiden palvelutilojen pinta-ala ei ole mukana muutoin kuin sijoittuessaan liikerakennukseen, joka painottuu kaupallisiin palveluihin. Vastaavasti tässä yhteydessä ulkopuolelle jäävät kaupalliset palvelut, jotka sijoittuvat mm. kulttuurikeskuksen yhteyteen.

Kartoituksessa käytetty luokitus



Kauppakeskus: Liikerakennus, jossa myymälät ja palvelut avautuvat sisäkäytäville tai keskusaukiolle, yleensä yli 5000 m^2.

Tavaratalokauppa: Hypermarketit, Citymarket ja Prisma sekä muut laajan tavaravalikoiman myymälät, esim. Tokmanni ja Puuilo.

Pt-kauppa ja muita palveluita: Liikerakennus sisältäen päivittäistavarakauppa sekä erikoiskauppaa ja/tai palveluita

Päivittäistavarakauppa: Liikerakennus sisältäen päivittäistavarakauppa

Palvelut ja erikoiskauppa: Kivijalkaliiketilat tai toimitilarakennus sisältäen erikoiskauppaa ja/tai palveluita

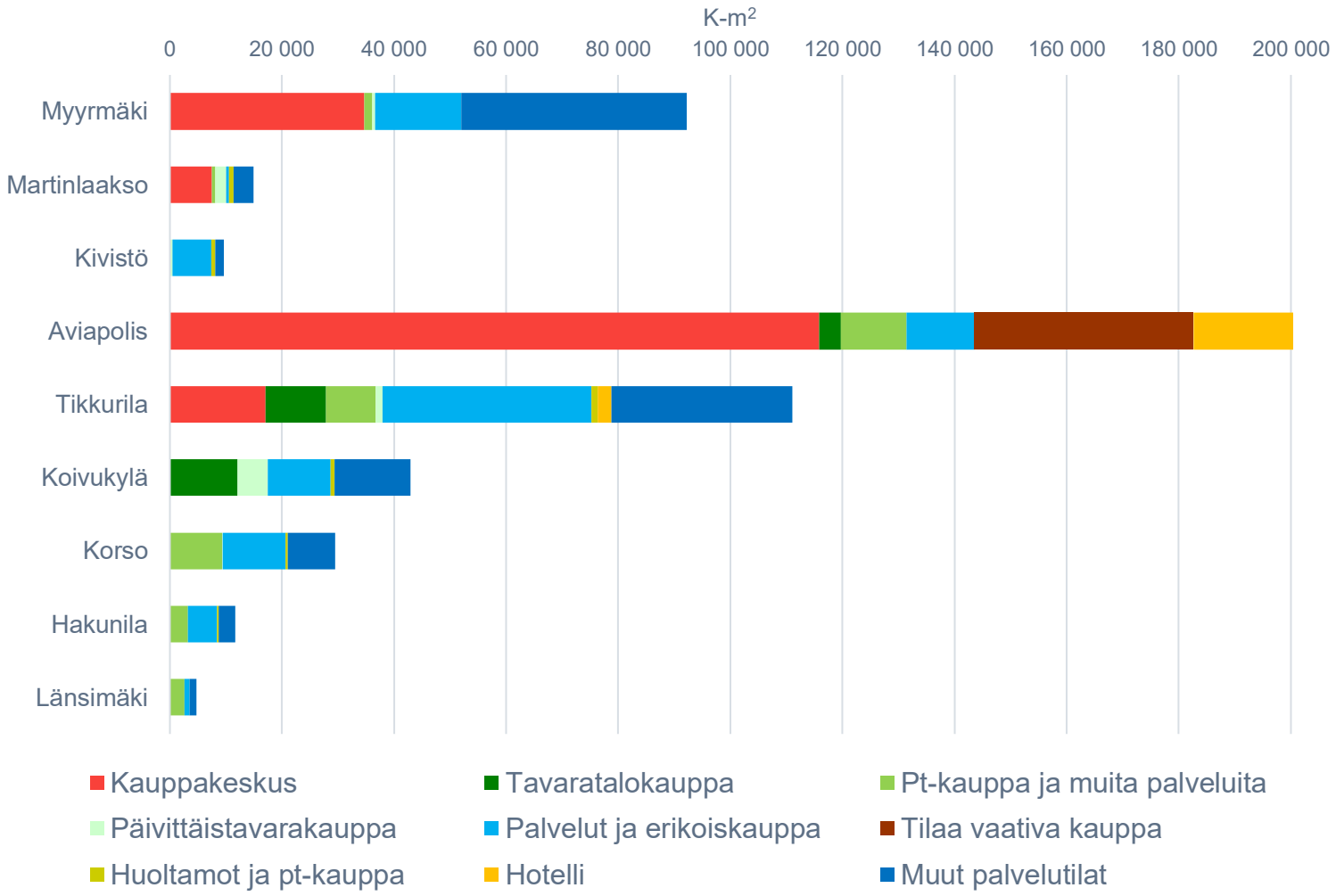
Tilaa vaativa kauppa: Liikerakennus sisältäen pääosin tilaa vaativaa kauppaa (auto-, huonekalu-, kodintekniikka-, puutarha-, vene- tai rautakauppa)

Huoltamot ja pt-kauppa: Huoltamot sisältäen päivittäistavarakauppa

Hotelli: pinta-alatarkastelussa mukana vain maantasokerros, joka avautuu kaikille asiakkaille ja johon on useimmin sijoittunut ravintolapalveluita

Muut palvelutilat: Julkisluontoiset palvelurakennukset, kirjasto, terveyskeskus, liikuntahalli, kulttuuritilat, kirkko

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022
Liikerakennusten pinta-ala (k-m²)



Kaupallinen tarjonta on hyvin erilainen eri keskustoissa. Tikkurila, Myyrmäki ja Aviapolis ovat kaupan tarjonnaltaan suurimmat ja monipuolisimmat keskustat. Nekin kuitenkin eroavat merkittävästi toisistaan.

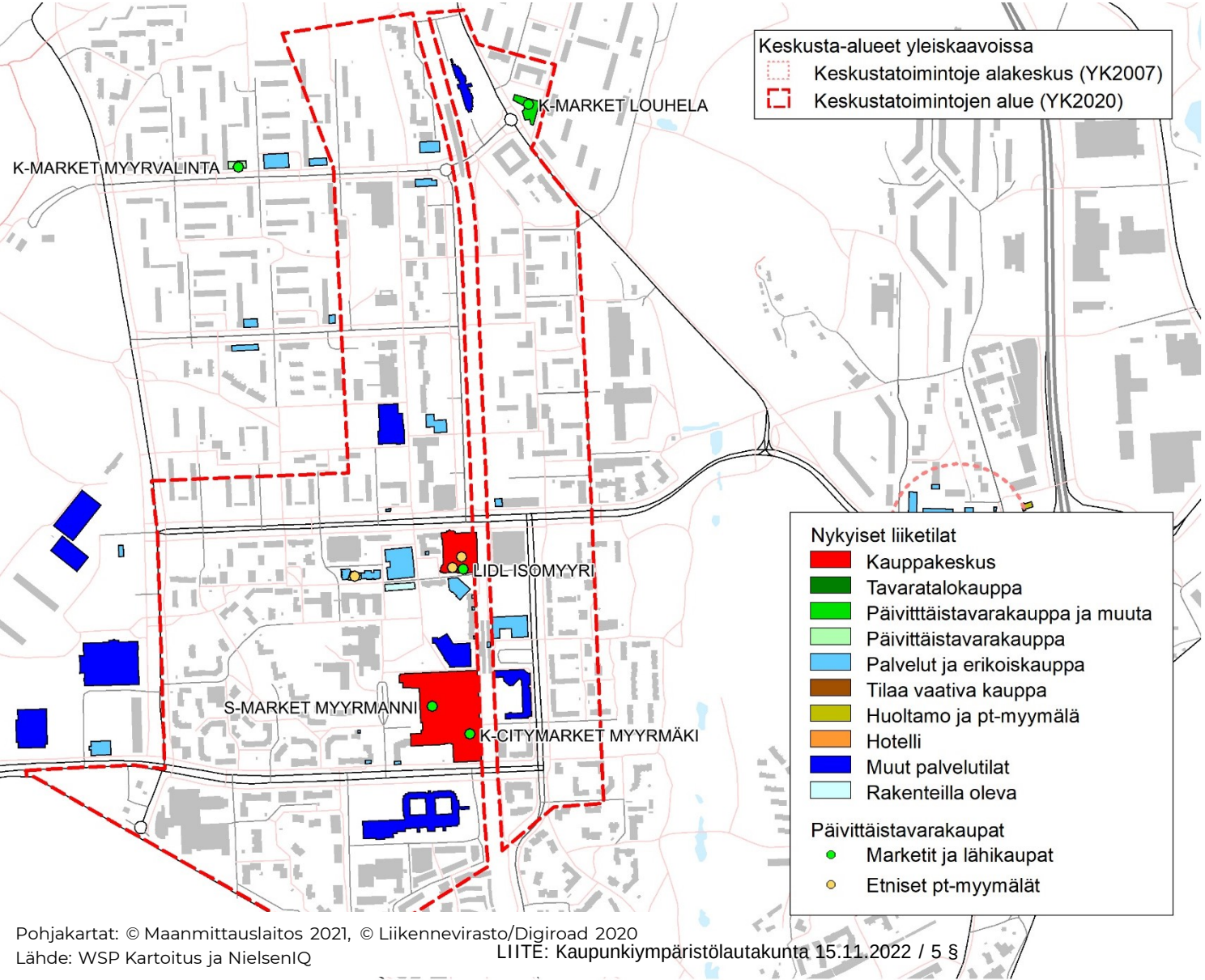
Tikkurilan keskusta on hyvin monipuolinen kattaen pieniä kauppakeskuksia sekä merkittävän määrän kivijalkapalveluita. Myyrmäen kaupallinen vetovoima rakentuu Myyrmannin kauppakeskuksen varaan. Keskustassa on myös jonkin verran kivijalkaliiketiloja. Tikkurilassa ja Myymäessä on lisäksi suuri joukko muita palvelutiloja, liikuntahalleja, kulttuuripalveluita ja seurakunnan tiloja.

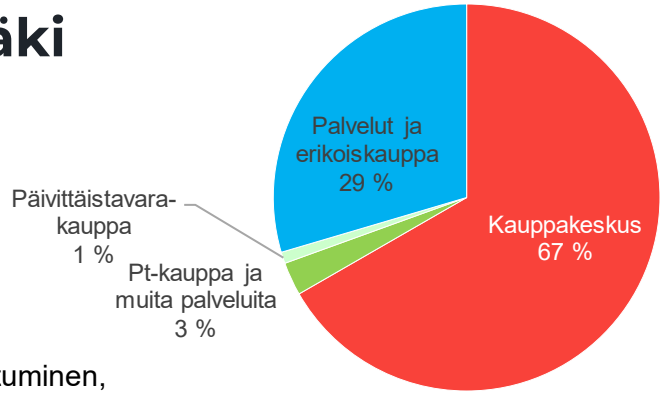
Aviapoliksen vetovoima ja kaupallinen tarjonta pohjautuvat Jumbon kauppakeskukseen, johon on yhdistynyt Flamingon viihdekeskus. Lisäksi alueella on Vantaanportin liikekeskus, tilaa vaativaa kauppaa ja hotelleja. Kivijalkapalveluita on niukasti,

Suurten keskusten lisäksi myös Martinlaaksossa on kauppakeskus ja Koivukylässä Citymarket. Muiden keskusten liikerakenne pohjautuu päivittäistavarakauppaan ja kivijalkaliiketiloihin, joihin sijoittuu suurelta osin kaupallisia palveluita. Yleisesti keskustoissa, Tikkurilaa, Myyrmäkeä ja Aviapolista lukuun ottamatta, on vain vähän erikoiskauppaa.

Lähde: WSP kartoitus 2022 ja Suomen kauppakeskukset 2021

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Myyrmäki





Liikepinta-alan jakautuminen,
yhteensä (pl. muut palvelutilat ja rakenteilla olevat) n. 52 000 k-m^2

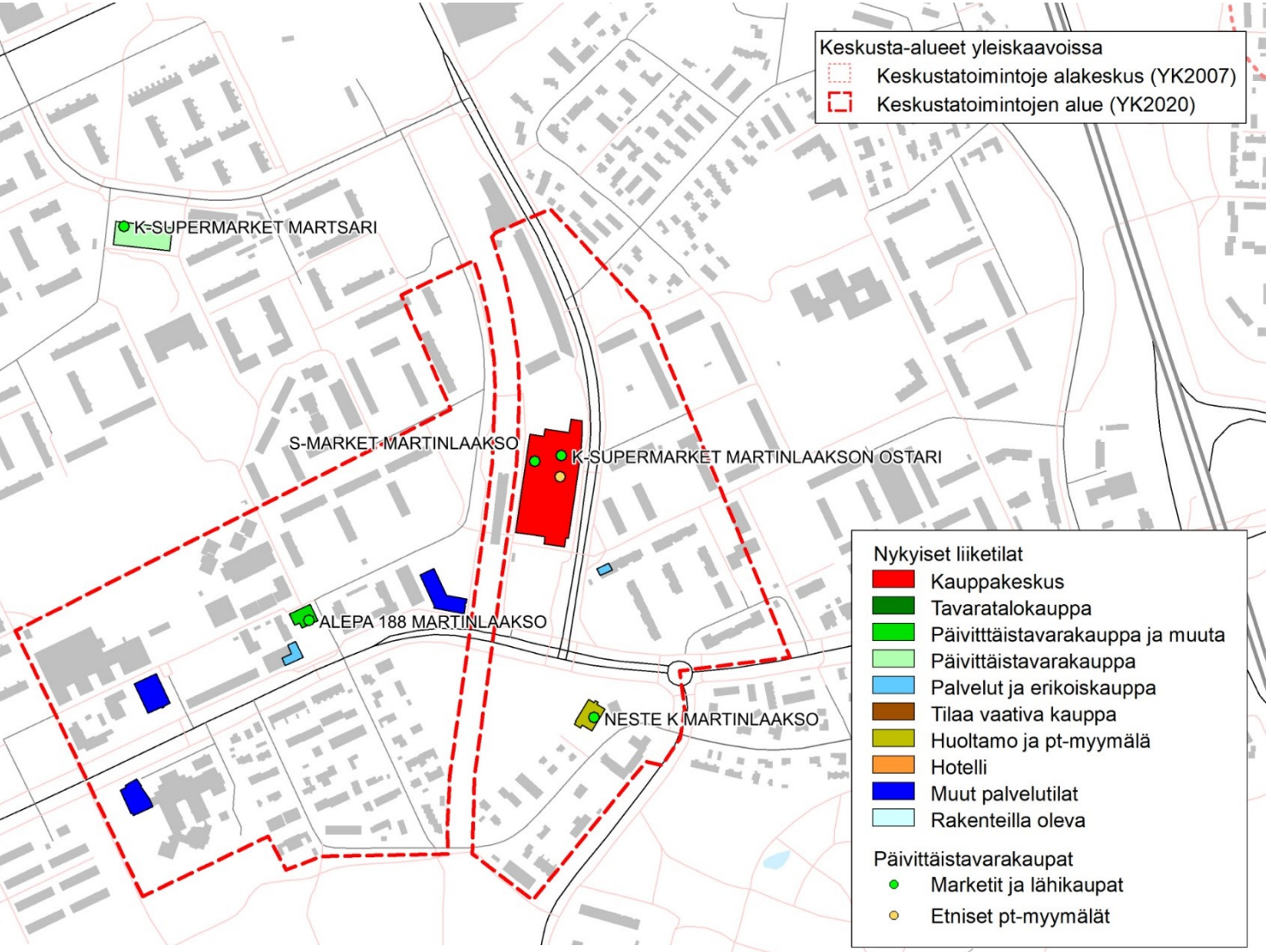
Myyrmäen kaupan vetovoima perustuu Myyrmannin kauppakeskukseen, johon on sijoittunut suurin osa Myyrmäen kaupallisista palveluista. Myyrmannin ohella palveluita on mm. Iso-Myyrin kauppakeskuksessa ja jonkin verran näiden läheisyydessä olevissa toimitilarakennuksissa. Kivijalkaliiketiloja on keskustassa vielä vähäisesti. Keskusta ei näin ollen ole ulkoiselta ilmeeltään niin keskustamainen kuin ns. perinteinen keskusta.

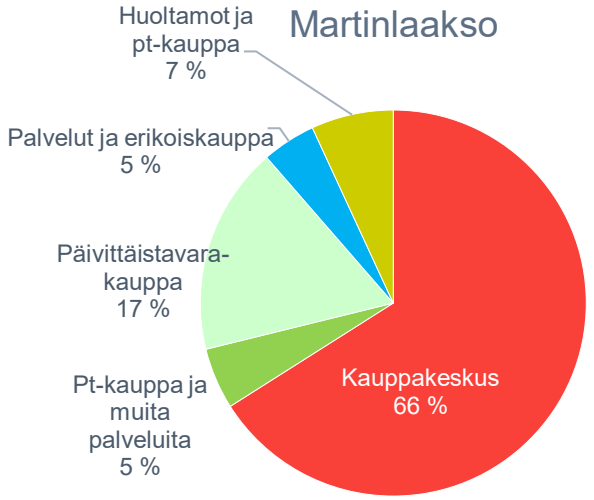
Keskustan ytimen ohella kaupallisia palveluita on Louhelan aseman ympäristössä sekä asuinkatujen varsilla. Keskeinen kaupallinen alue keskustassa on valtaosin kävelyaluetta ja lisäksi keskusta-alueen läpi kulkee kevyenliikenteen raitti, jonka ääressä on vähäisesti palveluita.

Myyrmäen keskustassa on meneillään merkittävä kaupunkiuudistus, osittain jo rakenteilla ja osittain suunnitteilla. Myyrmannin ympäristöön on rakentumassa kaupunkiaukioita ja uusia asuntoja kivijalkapalveluineen. Rakentamisaika heijastuu nykyiseen kaupalliseen toimivuuteen vaikeuttaen väliaikaisesti asiointia liikkeiden välillä.

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Martinlaakso





Liikepinta-alan jakautuminen, yhteensä (pl. muut palvelutilat) n. 11 000 k-m^2

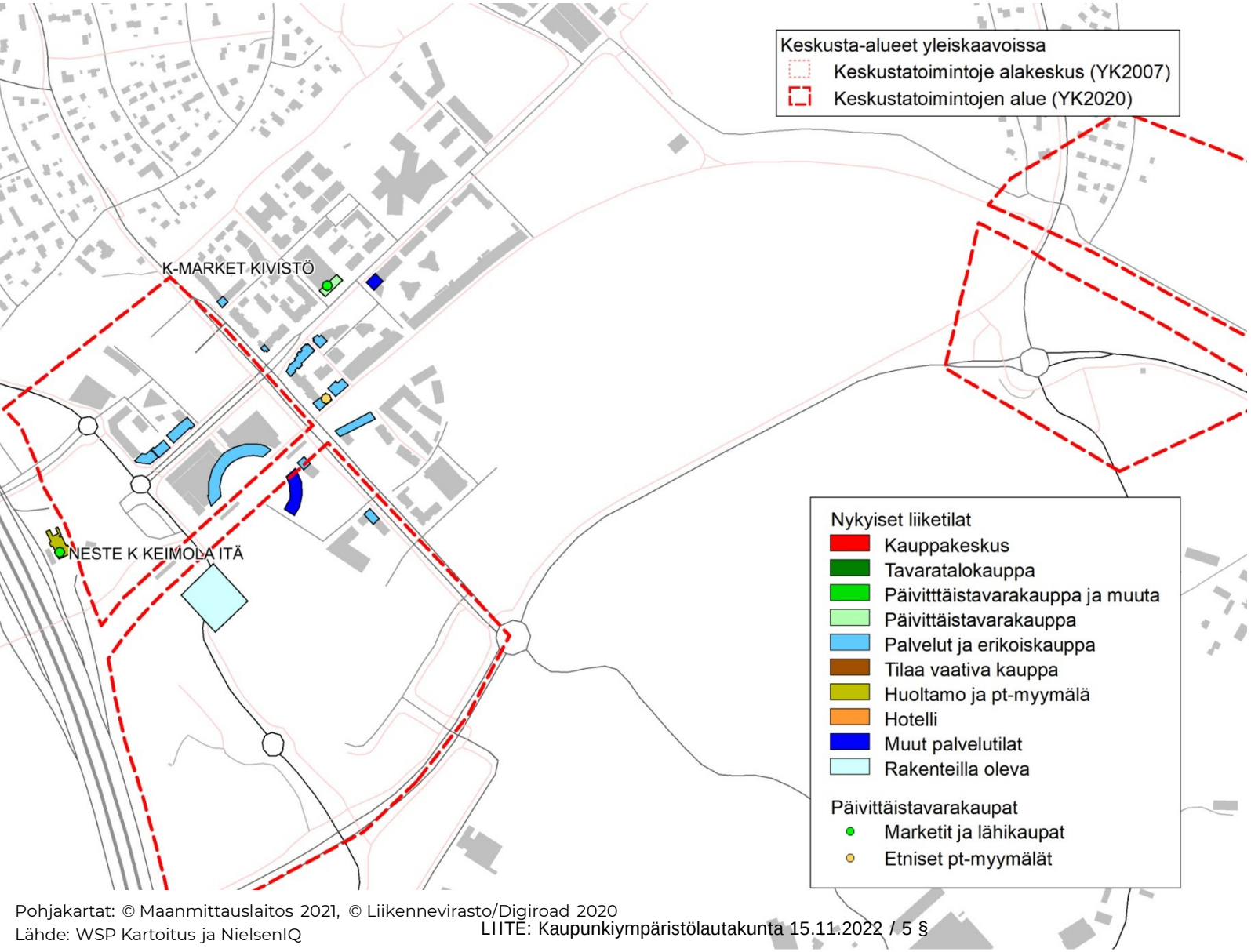
Martinlaakson keskusta sijoittuu vain parin kilometrin päähän Myyrmäen keskustasta ja on kaupalliselta profiililtaan sen alakeskusta.

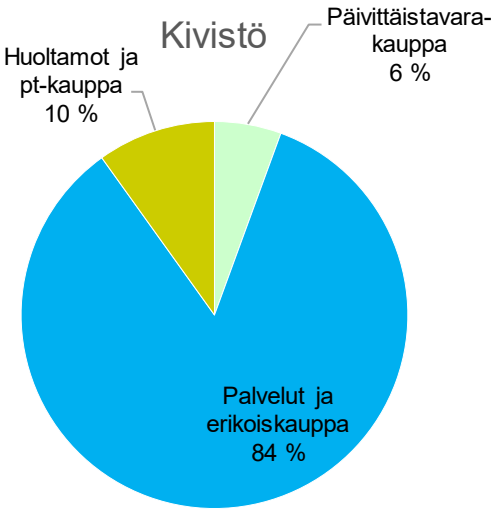
Martinlaakson kaupalliset palvelut sijoittuvat suurelta osin Martinlaakson Ostarin kauppakeskukseen, joka on monipuolinen arjen asiointiin painottuva lähipalvelukeskus. Keskustassa ja sen tuntumassa on kauppakeskuksen lisäksi pari päivittäistavarakauppaa ja muutamia kivijalkaliikkeitä. Lisäksi yksittäisiä kaupallisia palveluita on terveysaseman ja kirjaston yhteydessä. Martinlaaksontien varteen on rakentumassa uusi asuintalo, mutta sen kivijalkaan ei ole juurikaan tulossa liiketilaa.

Martinlaakson keskustasta löytyy sujuvasti arjen peruspalvelut, mutta niiden sijoittuessa kauppakeskukseen jää kaupallinen ilme vaisuksi.

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Kivistö





Liikepinta-alan jakautuminen,
yhteensä (pl. muut palvelutilat ja rakenteilla olevat) n. 8 000 k-m^2

Kivistön keskustassa kaupat palvelut ovat sijoittuneet tällä hetkellä pääosin asuintalojen kivijalkaan pääkatujen varsille ja ns. Colosseum-kortteleihin. Kivijalkaliiketiloissa on myös julkisia palveluita. Keskustan ainoa lähikauppa on rakentunut pysäköintitalon maantasokerrokseen. Kivistön vanhalla asuinalueella on myös yksi lähikauppa.

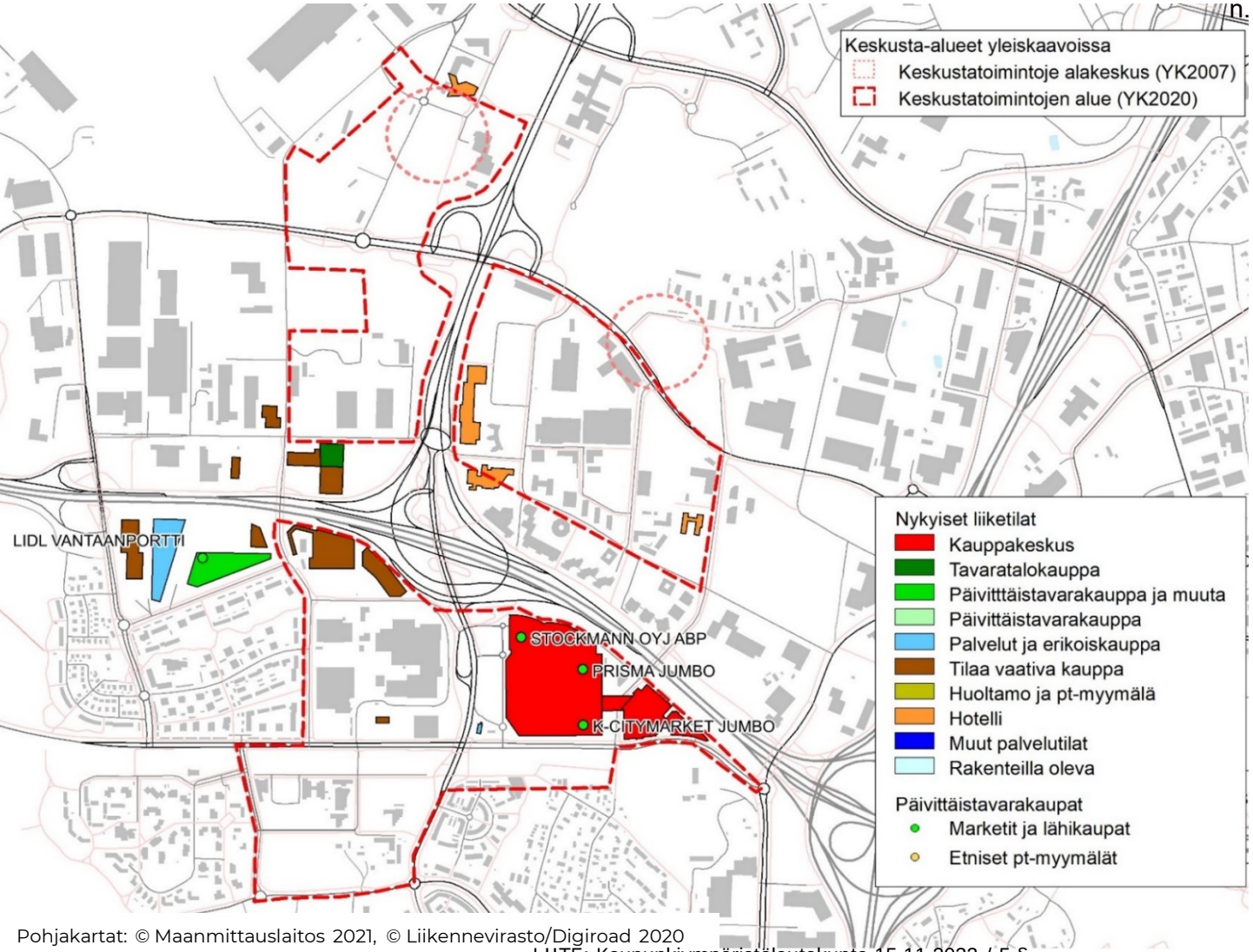
Ydinalue on kaupalliselta ilmeeltään urbaani, mutta kaupallisia palveluita on vielä varsin vähäisesti. Keskustaan on nyt rakentumassa uusi palvelukeskus, joka parantaa oleellisesti kaupan tarjontaa Kivistössä. Alue on muutoinkin täydentymässä asuinrakentamisen myötä.

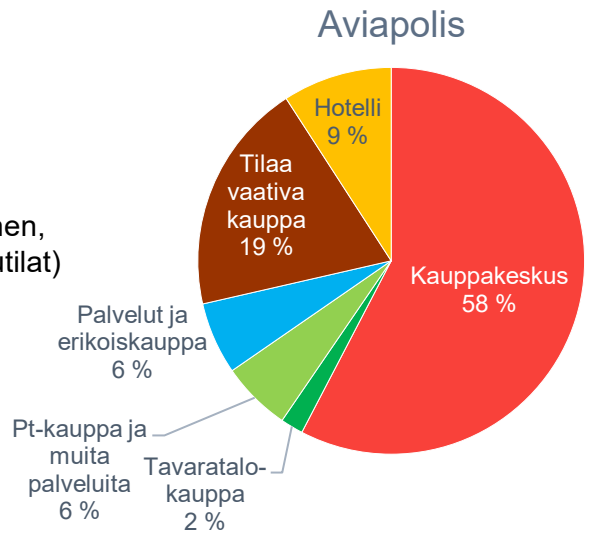
Lapinkylän asemavarauksen tuntumaan on uudessa yleiskaavassa myös osoitettu keskusta-alue, mutta alueella ei ole vielä kaupan palveluita.

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Aviapolis

Liikepinta-alan jakautuminen, yhteensä (pl. muut palvelutilat) n. 200 000 k-m^2





Aviapoliksen kaupallinen tarjonta keskittyy keskustakauppojen ja palveluiden osalta Jumbon ja Flamingon kauppakeskukseen, joka on kokonaisuudessaan pinta-alaltaan Suomen toiseksi suurin kauppa- ja viihdekeskus. Se palveleekin monipuolisella tarjonnallaan koko Vantaata sekä lähiseutua. Flamingon yhteydessä toimii myös huonemäärältään Suomen suurin hotelli eli keskus palvelee myös matkailijoita.

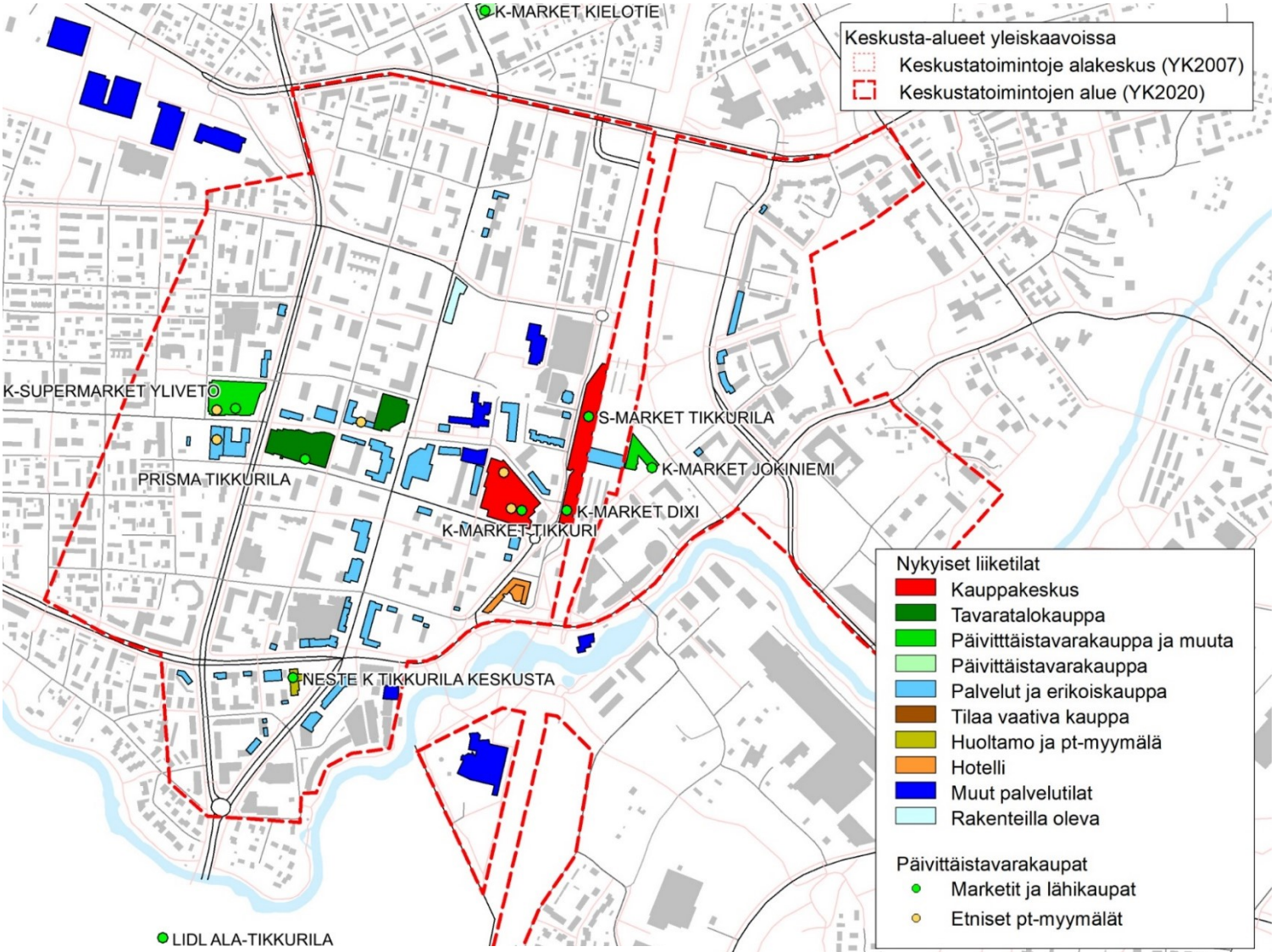
Jumbon ohella Aviapoliksen kaupan tarjonta sijoittuu suuriin hallityyppisiin liikerakennuksiin Vantaanportin liikekeskuksessa sekä yksittäisiin liikerakennuksiin, joissa on lähinnä tilaa vaativaa kauppaa. Keskusta näyttää näin ollen tällä hetkellä enemmän ns. kaupan alueelta kuin keskusta-alueelta. Uusilla keskusta-alueilla, Kehä II:n pohjoispuolella entiset teollisuus- ja varastointialueet ovat kuitenkin muuntumassa rakenteeltaan monipuoliseksi ja sekoittuneiksi. Myös alueen kaupallinen rakenne tulee kehittymään.

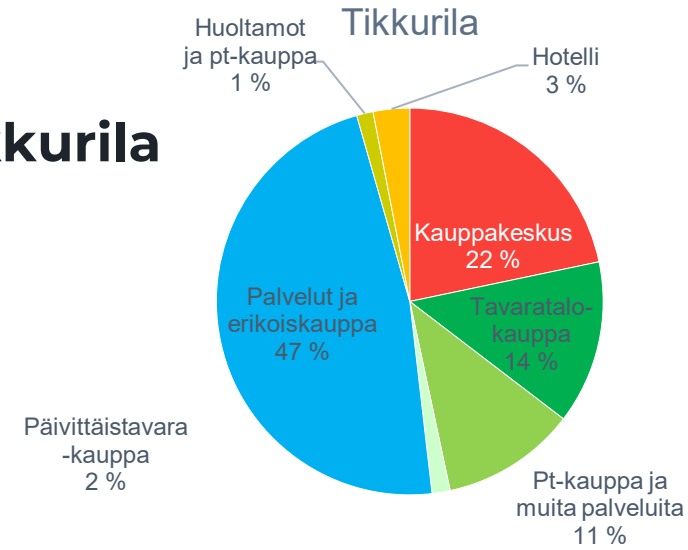
Aviapoliksen keskustassa on kaupan palveluiden lisäksi hotelleja ja niiden yhteydessä ravintolapalveluita. Myös toimistokeskittymissä on lounasravintoloita, mutta niitä ei ole erikseen kartoitettu. Ne harvemmin avautuvat suoraan katutilaan.

Läheisillä asuinalueilla ei ole juurikaan palveluita lukuun ottamatta paria lähikauppaa. Lentoaseman palvelut on rajattu pois tarkastelusta, koska ne palvelevat lähinnä lentomatkustajia eivätkä paikallisia asukkaita.

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Tikkurila





Liikepinta-alan jakautuminen,
yhteensä (pl. muut palvelutilat ja rakenteilla olevat) n. 80 000 k-m^2

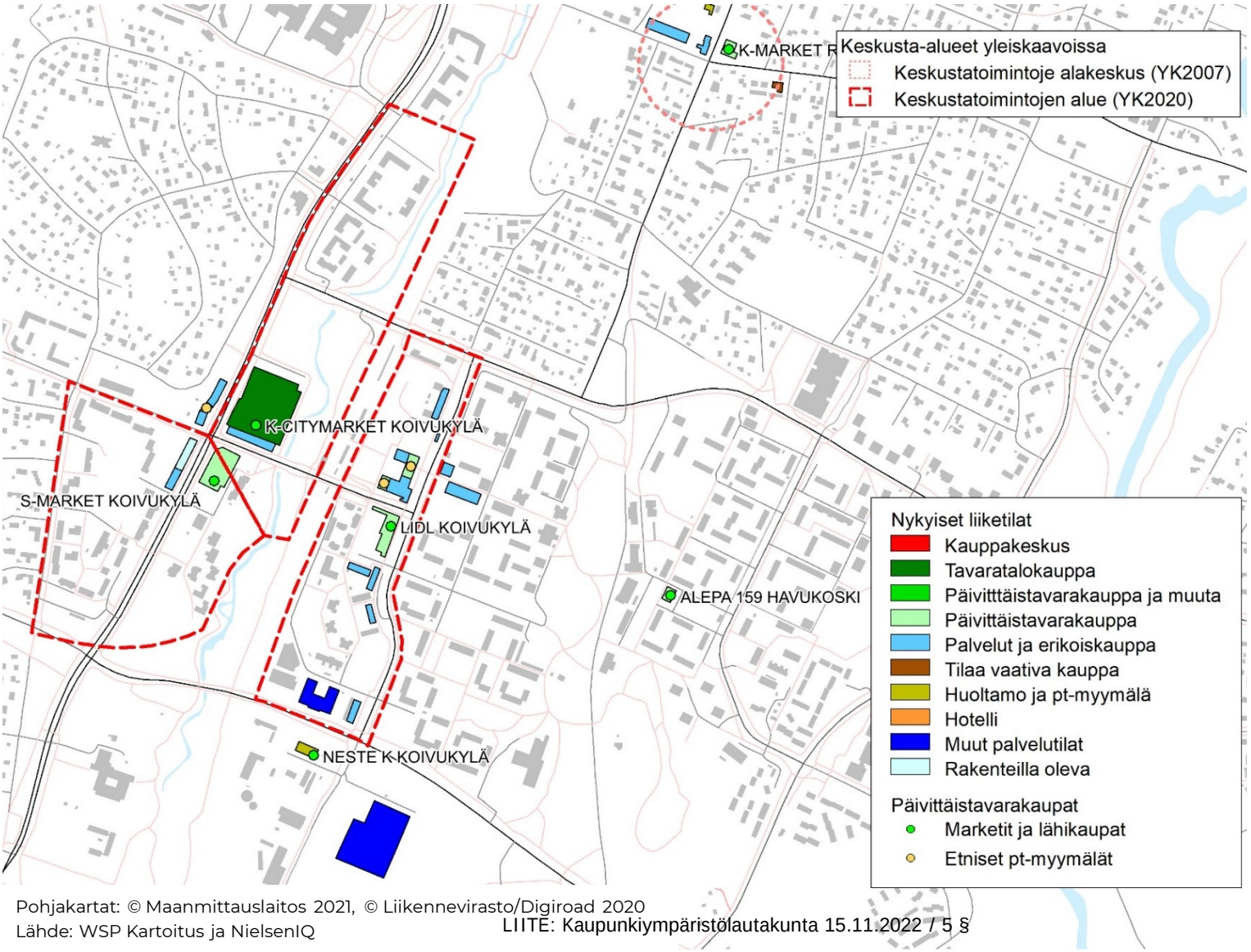
Tikkurilan keskustan vahvuus on sen monipuolisessa kaupallisessa rakenteessa. Keskusta on keskustamainen, keskustassa on kauppa- ja palvelukatuja, ydinalue on kävelypainotteinen eivätkä kauppakeskukset hallitse katukuvaa. Hypermarket sijoittuu suoraan kaupunkirakenteeseen kävelykadun varrelle ja sen eteen sijoittuu kivijalkaliikkeitä.

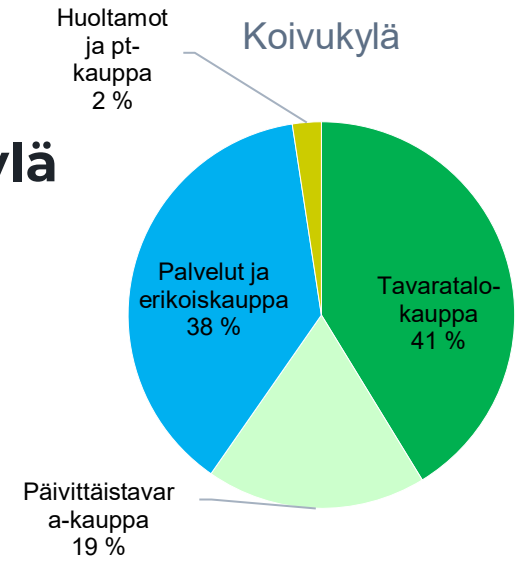
Myös päivittäistavarakaupan tarjonta on monipuolista. Tarjontaa löytyy hypermarketista, supermarketeista, lähikaupoista, asemamyymälöistä, liikenneasemasta ja etnisistä myymälöistä.

Koska ketjuliikkeet ja erityisesti muotiliikkeet hakeutuvat tyypillisesti suuriin kauppakeskuksiin, on niiden tarjonta Tikkurilassa suppea. Keskustan kaupallinen tarjonta painottuukin päivittäistavarakauppaan ja kaupallisiin palveluihin, erityisesti ravintola- ja kahvilapalveluihin. Erikoiskauppaa on Prisman ja Tokmannin yhteydessä sekä jonkin verran kauppakeskuksissa sekä yksittäisissä kivijalkamyymälöissä.

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Koivukylä





Liikepinta-alan jakautuminen,
yhteensä (pl. muut palvelutilat ja rakenteilla olevat) n. 29 000 k-m^2

Koivukylän keskustan kaupallinen rakenne on ns. paikalliskeskustaksi varsin monipuolinen ja tasapainoinen. Tarjontaa on radan molemmilla puolilla.

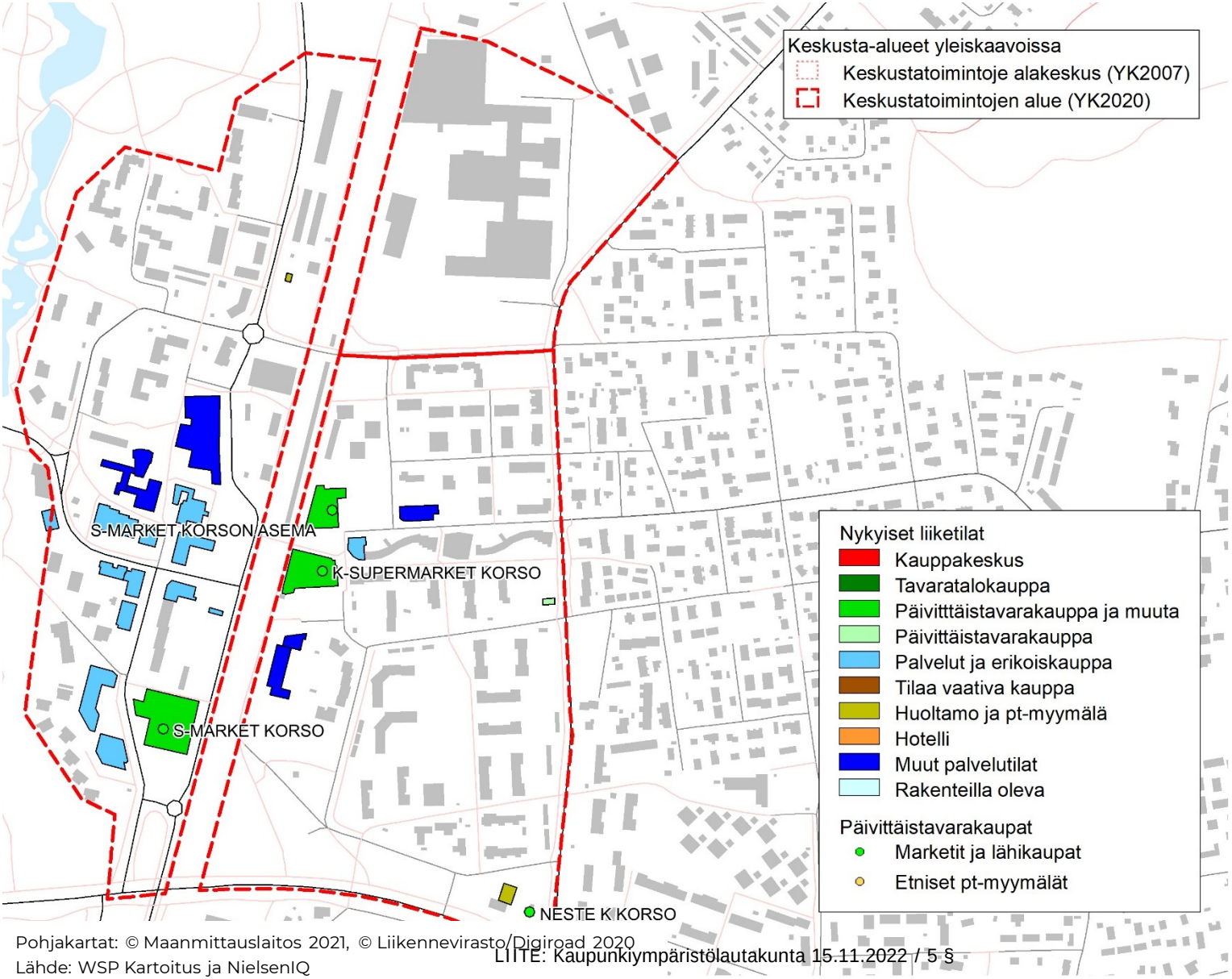
Citymarket ja S-market sijoittuvat radan länsipuolelle. Citymarketin yhteydessä on etumyymälöitä sekä kaupungin kirjasto. Kaikki etumyymälät avautuvat sisäiselle kauppakäytävälle, jolloin liikerakennuksen ulkoinen ilme on sulkeutunut.

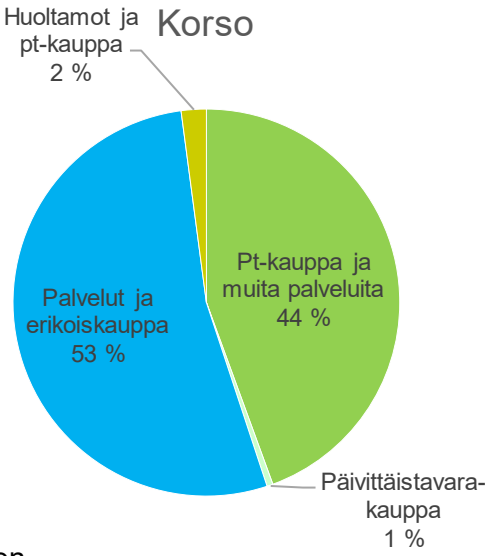
Länsipuolelle on keskeiselle alueelle Asolanväylän varteen rakentunut uusia asuintaloja kivijalkamyymälöineen, mikä on parantanut länsipuolen kaupallista ilmettä.

Keskustan vanha kaupallinen rakenne painottuu radan itäpuolelle, jossa on Lidl sekä palveluita Koivutorin liikekeskuksessa että niiden lähiympäristössä asuintalojen kivijalkaliiketiloissa.

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Korso





Liikepinta-alan jakautuminen,
yhteensä (pl. muut palvelutilat) n. 21 000 k-m^2

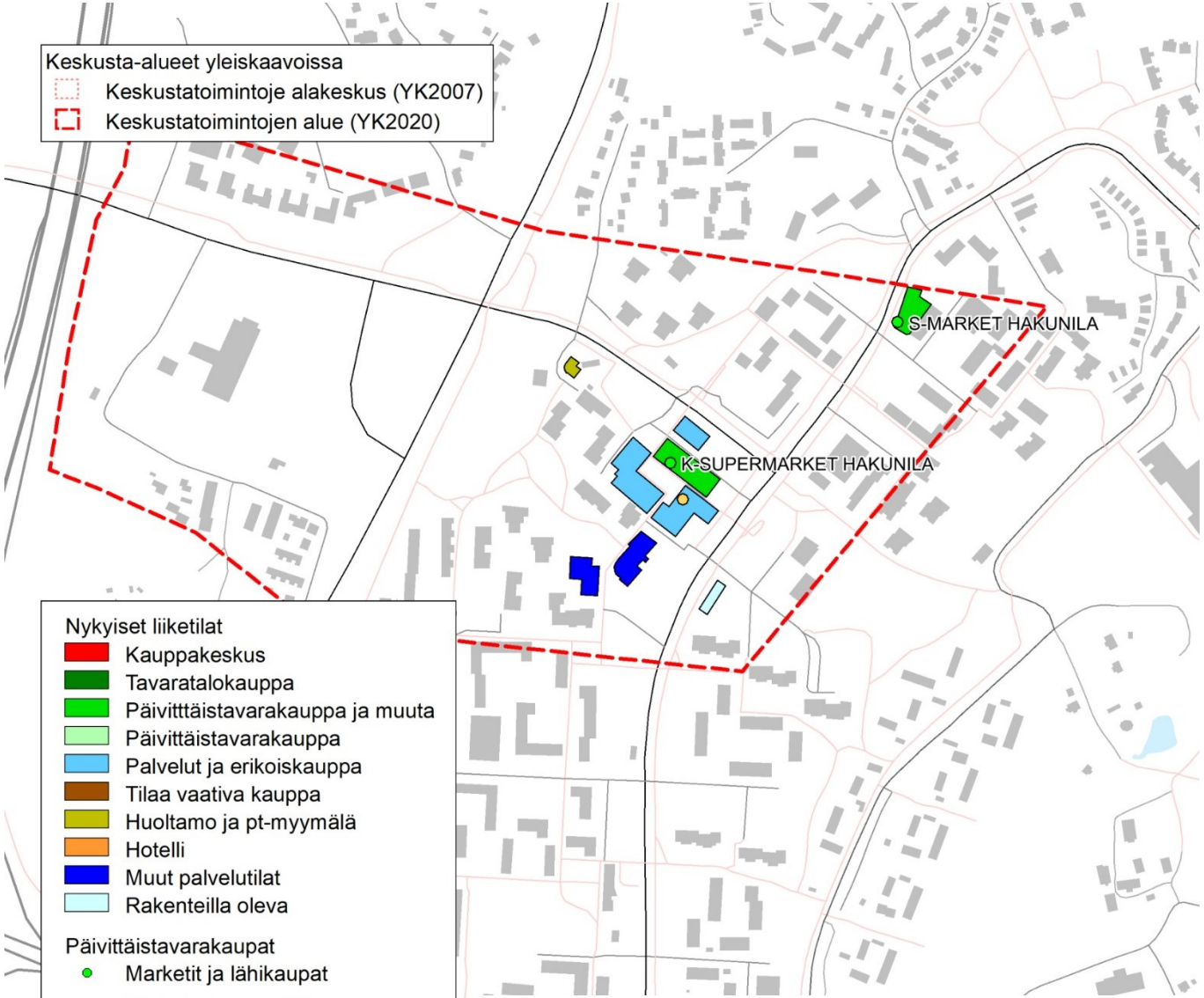
Korson kaupallinen rakenne painottuu Koivukylän tavoin radan molemmille puolille. Kokonaistarjonta eroaa Koivukylästä hypermarketin osalta.

Korson keskustassa radan itäpuolella on pari supermarkettia ja näiden yhteydessä jonkin verran muita kaupallisia palveluita. Kivijalkaliiketiloja ei itäpuolella ole juurikaan.

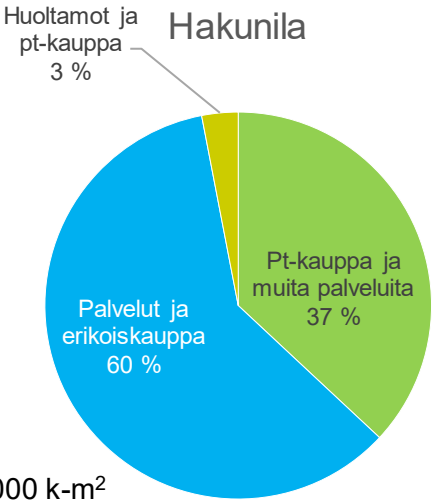
Länsipuolen kaupallinen tarjonta rakentuu perinteisen kauppakadun varteen sekä aseman tuntumaan. Itäpuolelta löytyy myös kulttuurikeskittymä sekä seurakunnan tiloja. Itäpuoli on kaupalliselta ilmeeltään rikkaampi, mutta vetovoimaa vähentävät keskeisten kortteleiden tyhjät liiketilat sekä liiketilojen huono kunto.

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Hakunila



Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020



Liikepinta-alan jakautuminen,
yhteensä (pl. muut palvelutilat) n. 9 000 k-m^2

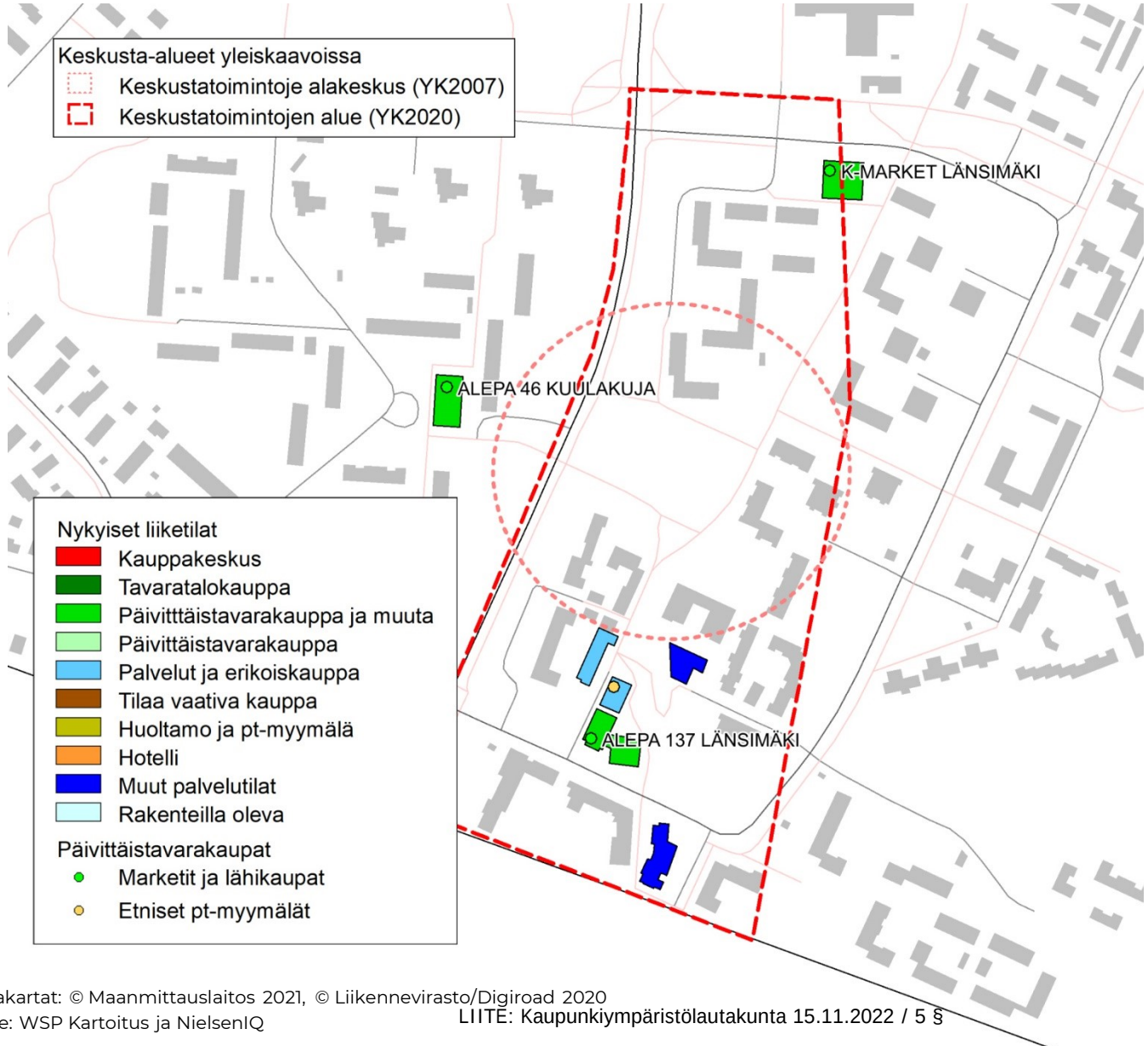
Hakunilan keskusta muodostuu käytännössä vanhasta useasta liikerakennuksesta koostuvasta ostoskeskuksesta, joka on toiminnaltaan heikohkossa kunnossa. Ostoskeskukseen sijoittuvat lähes kaikki keskustan kaupalliset palvelut sekä nuorisotila. Ostoskeskuksessa vieressä on kirkko ja terveysasema.

Keskustan koilliskulmassa sijaitsee toinen kaupallinen keskittymä, jossa on S-Market ja samassa liikerakennuksessa muutamia palveluyrityksiä.

Ostoskeskuksen heikko kunto ja kaupallisesti sekava yleisilme heikentävät keskustan asiointiviihtyisyyttä ja vetovoimaa. Ostoskeskuksen pysäköinti on hankalasti käytettävissä. Tämä vaikeuttaa keskustan saavutettavuutta, kun laajalta pientalovaltaiselta vaikutusalueelta asioidaan keskustassa pääosin autolla.

Keskustan kaupan tarjonnassa on selvää palveluvajetta, eikä keskustasta nykytilassa löydy houkuttelevia liiketiloja sitä parantamaan.

1.2. Keskustojen kaupallinen rakenne 2022, Länsimäki





Liikepinta-alan jakautuminen,
yhteensä (pl. muut palvelutilat) n. 3 500 k-m^2

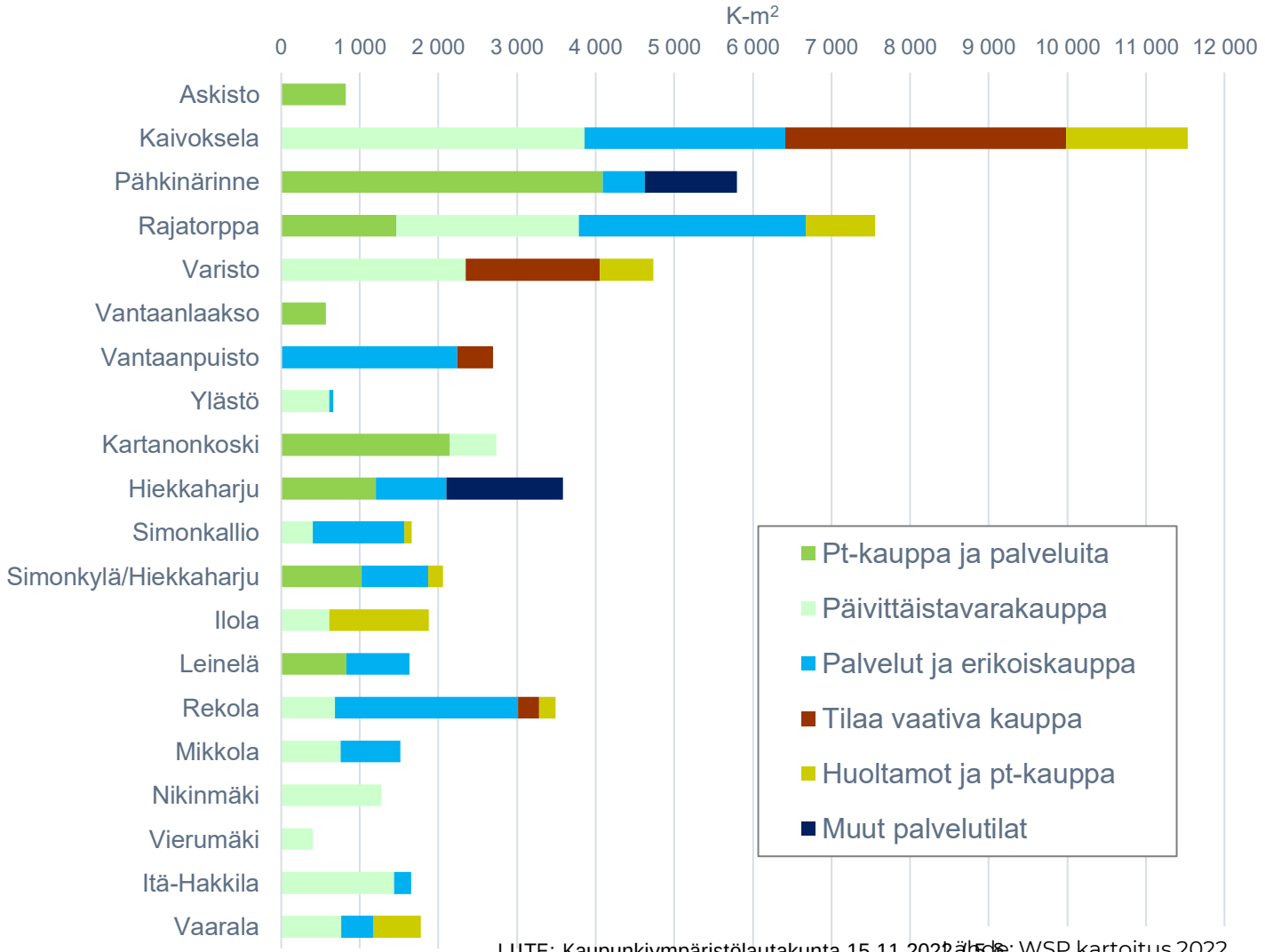
Länsimäki on keskustoista kaupan tarjonnaltaan kaikkein pienin. Suurin osa kaupan palveluista keskittyy keskustan eteläosaan, jossa on Alepa sekä jonkin verran kaupallisia palveluita ja lisäksi terveysasema ja kirkko. Keskittymä näkyy vain osittain keskustan pääkadulle, minkä vuoksi sitä on vaikea hahmottaa alueen keskustana.

Pääkeskittymän lisäksi alueella on hajanaisesti pari pientä lähikauppaa, joiden yhteydessä on pienimuotoisesti kaupan palveluita. K-marketin yhteydessä on myös kirjasto. Kaupalliset palvelut ovat keskustassa hajallaan eikä keskusta muodosta vetovoimaista kokonaisuutta kaupunkirakenteessa.

Arjen vetovoimaa Länsimäen keskustassa heikentää myös supermarketin puute. Lisäksi Mellunmäen ja Jakomäen tarjonta hyvine supermarketteineen löytyy ihan läheltä, joten Länsimäen keskustassa asioivat vain suurelta osin aivan lähialueen asukkaat.

Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.3. Vantaan alakeskusten kaupallinen rakenne
Liikerakennusten pinta-ala (k-m²)



Lähde: WSP kartoitus 2022

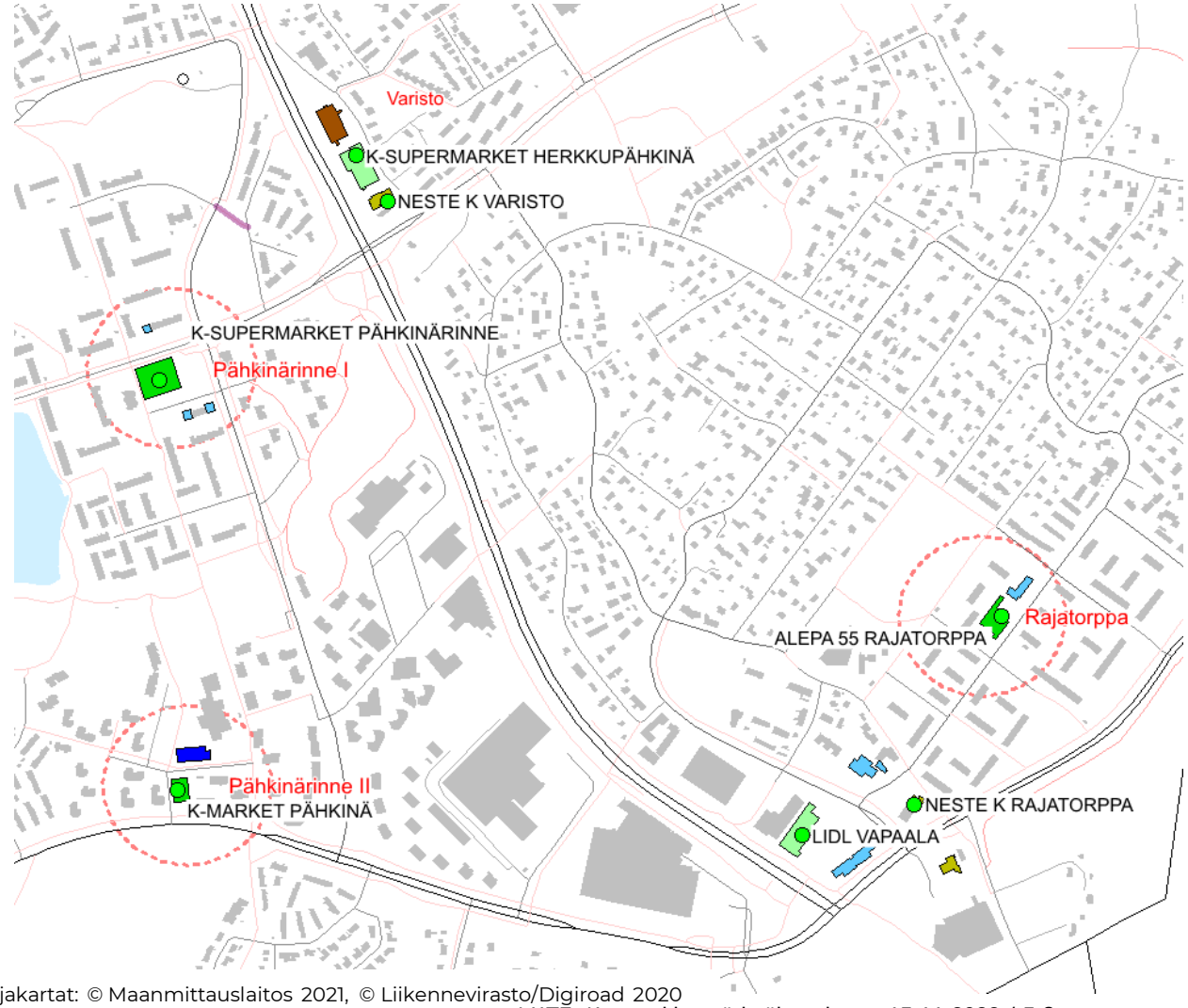
Alakeskuksissa on hyvin vaihtelevasti kaupallisia palveluita. Oheisessa kaaviossa ja seuraavien sivujen kartoilla on esitetty ne alakeskukset, joissa on kaupallisia palveluita. Tarkastelussa on mukana myös muutamia palveluiltaan alakeskuksia vastaavia keskittymiä, jotka eivät ole keskusta-alueita eivätkä liity suoraan alakeskukseen. Niillä on vastaava merkitys keskustapalveluiden palveluverkossa kuin alakeskuksilla. Muita tarkastelussa mukana olevia lähipalvelukeskuksia ovat Varisto (Vihdintien ja Luhtitien risteys), Kartanonkoski, Simonkylä/Hiekkaharju (Simonkallion ja Hiekkarajun alakeskusten välissä), Ilola sekä Vaarala.

Alakeskuksiin sijoittuu tyypillisesti päivittäistavarakauppaa sekä kaupallisia palveluita. Joissakin on myös tilaa vaativaa kauppaa eli lähinnä autokauppaa tai autonhuoltopalveluita sekä huoltamopalveluita.

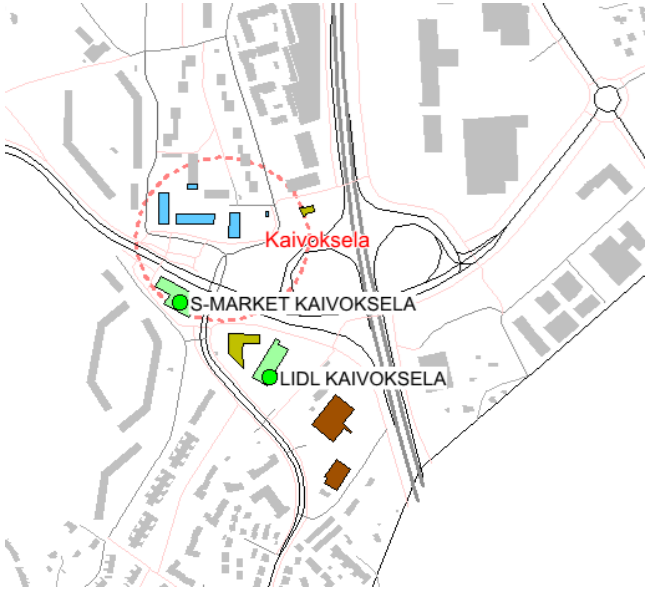
Tarjonnan määrä vaihtelee suuresti. Yleensä niissä keskuksissa, joissa on supermarket, on tarjontaa enemmän kuin lähikaupan ympärille keskittyneessä keskuksessa.

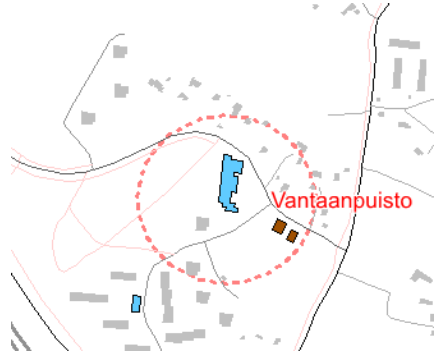
Tyypillisesti alakeskuksissa palveluiden määrä on noin 2000 k-m². Selvästi tarjonnaltaan tätä suurempia ovat Kaivoksela, Pähkinärinne, Rajatorppa ja Varisto. Myös Hiekkaharju ja Rekola ovat keskimääräistä suurempia alakeskuksia kaupan palveluiden pinta-alalla tarkasteltuna.

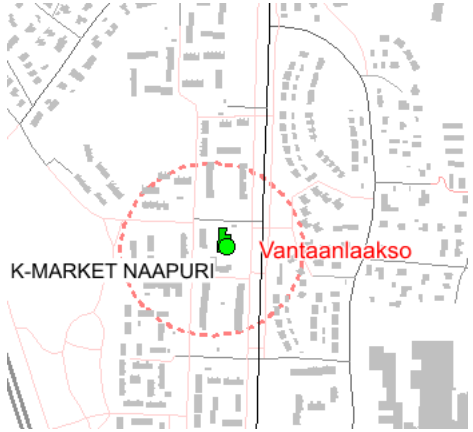
1.3 Alakeskusten kaupallinen rakenne
Länsi-Vantaa







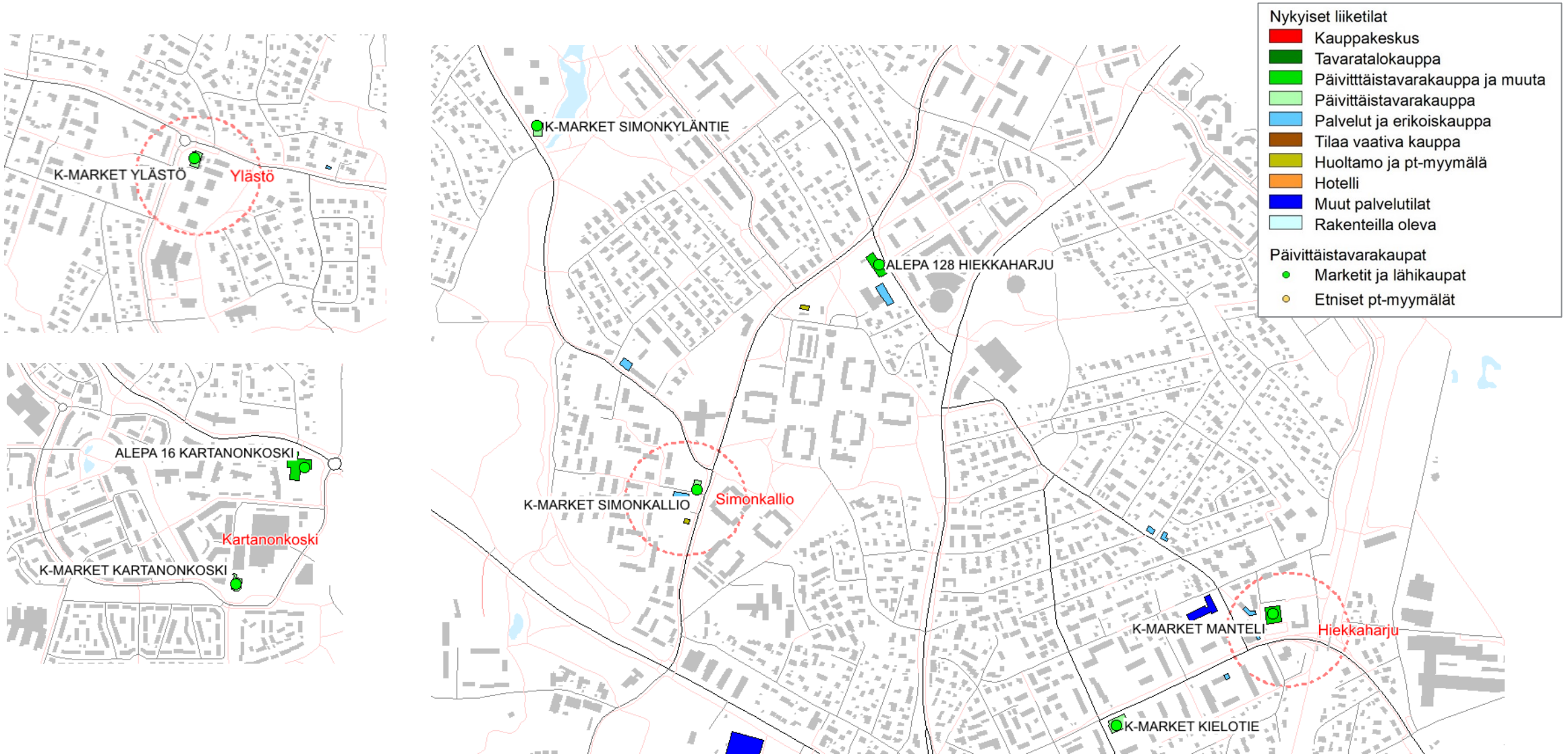






Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.3. Alakeskusten kaupallinen rakenne, Vantaan keskiosat

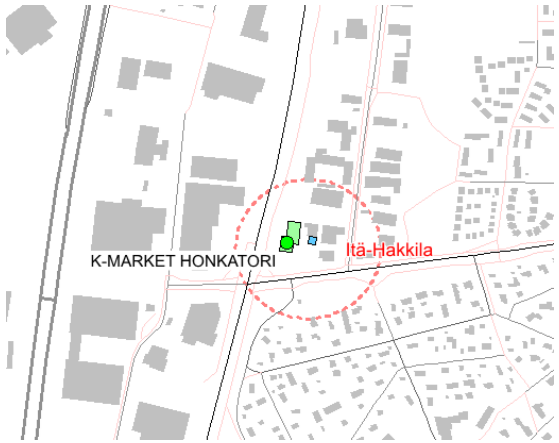


Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.3. Alakeskusten kaupallinen rakenne, Itä-Vantaa

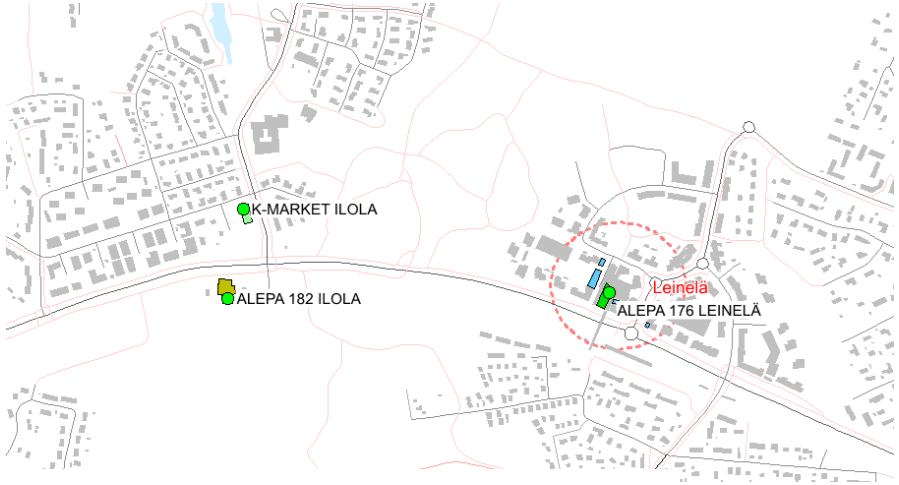


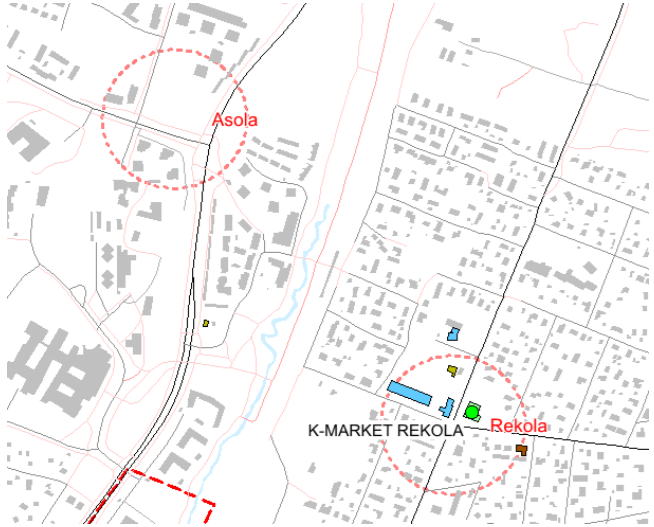




Nykyiset liiketilat
- Kauppakeskus
- Tavaratalokauppa
- Päivitttäistavarakauppa ja muuta
- Päivittäistavarakauppa
- Palvelut ja erikoiskauppa
- Tilaa vaativa kauppa
- Huoltamo ja pt-myymälä
- Hotelli
- Muut palvelutilat
- Rakenteilla oleva

Päivittäistavarakaupat
- Marketit ja lähikaupat
- Etniset pt-myymälät







Pohjakartat: © Maanmittauslaitos 2021, © Liikennevirasto/Digiroad 2020
Lähde: WSP Kartoitus ja NielsenIQ

1.4. Keskustat kaupan palveluiden näkökulmasta 2022

Vantaan keskustat ovat kaupan tarjonnaltaan ja vaikutusalueeltaan eritasoisia. Kaupan pääkeskustoja Vantaalla ovat Myyrmäki, Aviapolis ja Tikkurila. Niissä kaupan tarjonta on nykyisellä liikepinta-alalla mitattuna kaikkein monipuolisinta ja ne palvelevat omaa lähialuettaan laajempaa aluetta.

Martinlaakso, Koivukylä ja Korso ovat paikallisia keskikokoisia keskustoja, jotka palvelevat pääosin omaa lähialuettaan. Niissä palvelutarjonta on paikalliskeskutaksi kohtalaisen monipuolinen.

Pieniä keskustoja ovat nykytilassaan Kivistö, Hakunila ja Länsimäki. Niissä kaupallinen palvelutarjonta jää alle 10 000 kerrosneliömetriin ja ne palvelevat vain omaa lähialuettaan. Alueilta siirtyy arkiasiointia merkittävästi oman keskustan ulkopuolelle.

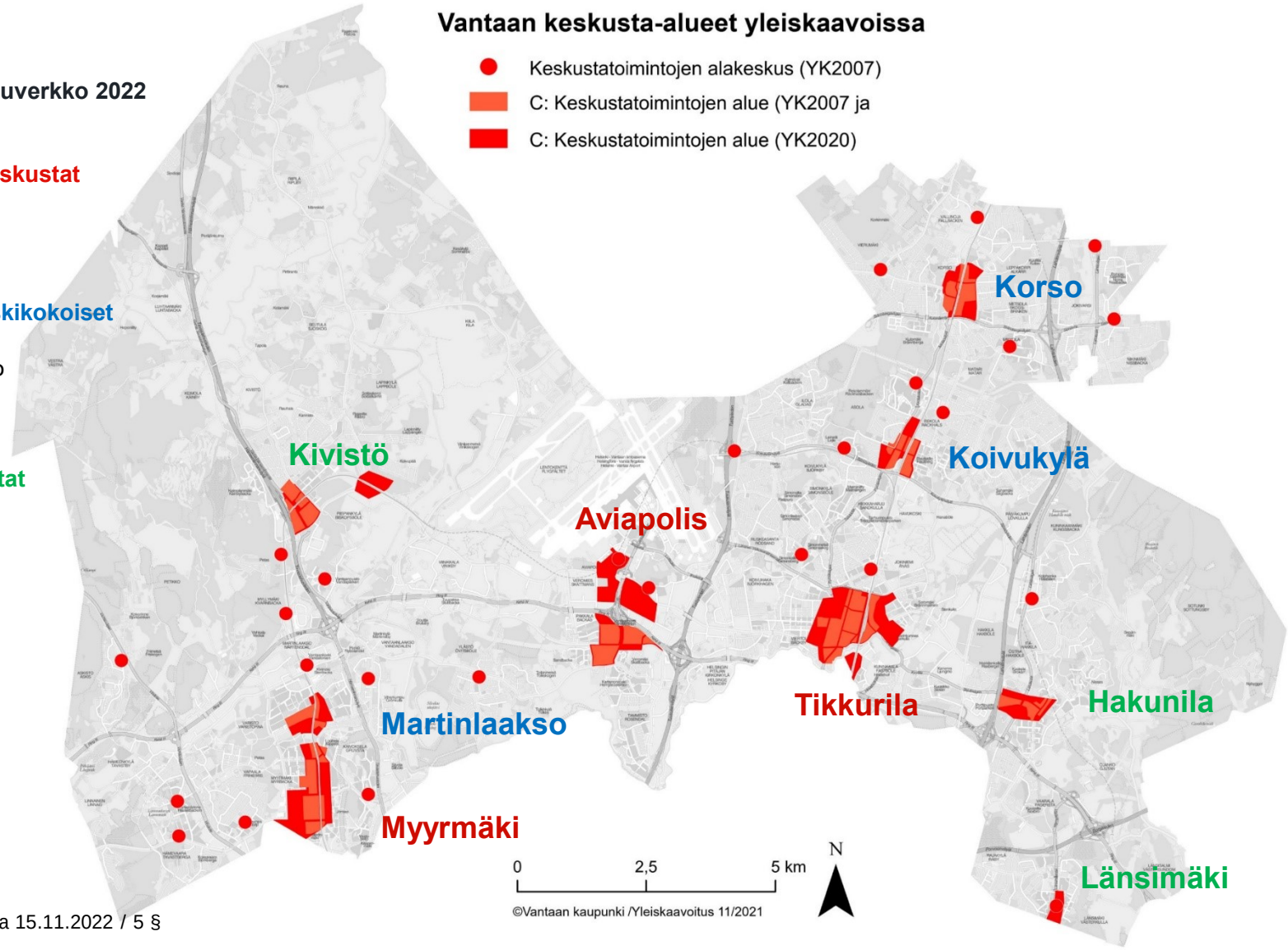
Alakeskukset täydentävät keskustojen palveluverkkoa lähinnä arkiasioinnin pistäytymiskeskustoina.

Kaupan palveluverkko 2022 - keskustat

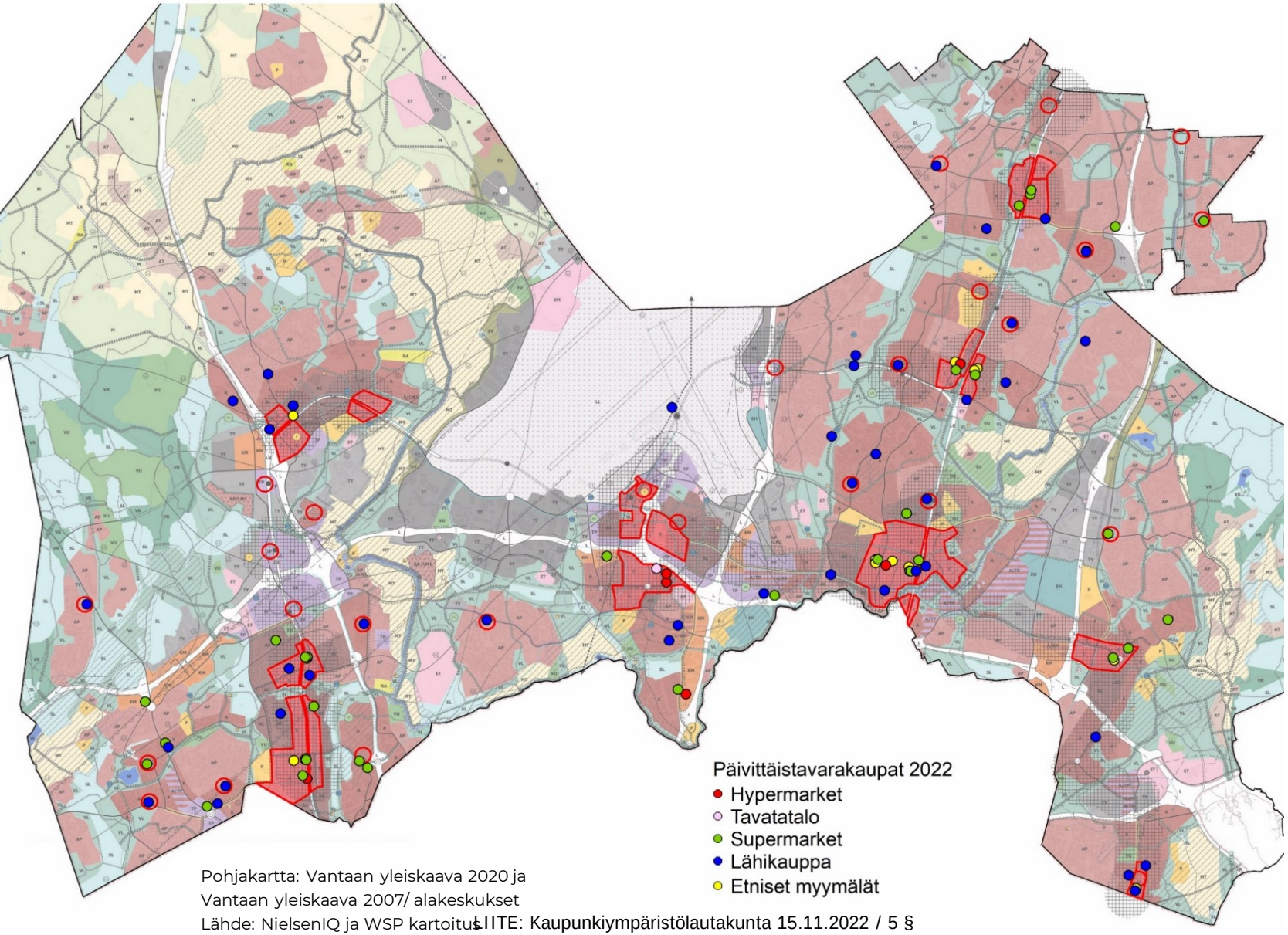
Kaupan pääkeskustat
- Myyrmäki
- Aviapolis
- Tikkurila

Paikalliset keskikokoiset keskustat
- Martinlaakso
- Koivukylä
- Korso

Pienet keskustat
- Kivistö
- Hakunila
- Länsimäki



1.5. Päivittäistavarakaupan verkko 2022



Pohjakartta: Vantaan yleiskaava 2020 ja Vantaan yleiskaava 2007/ alakeskukset
Lähde: NielsenIQ ja WSP kartoitus

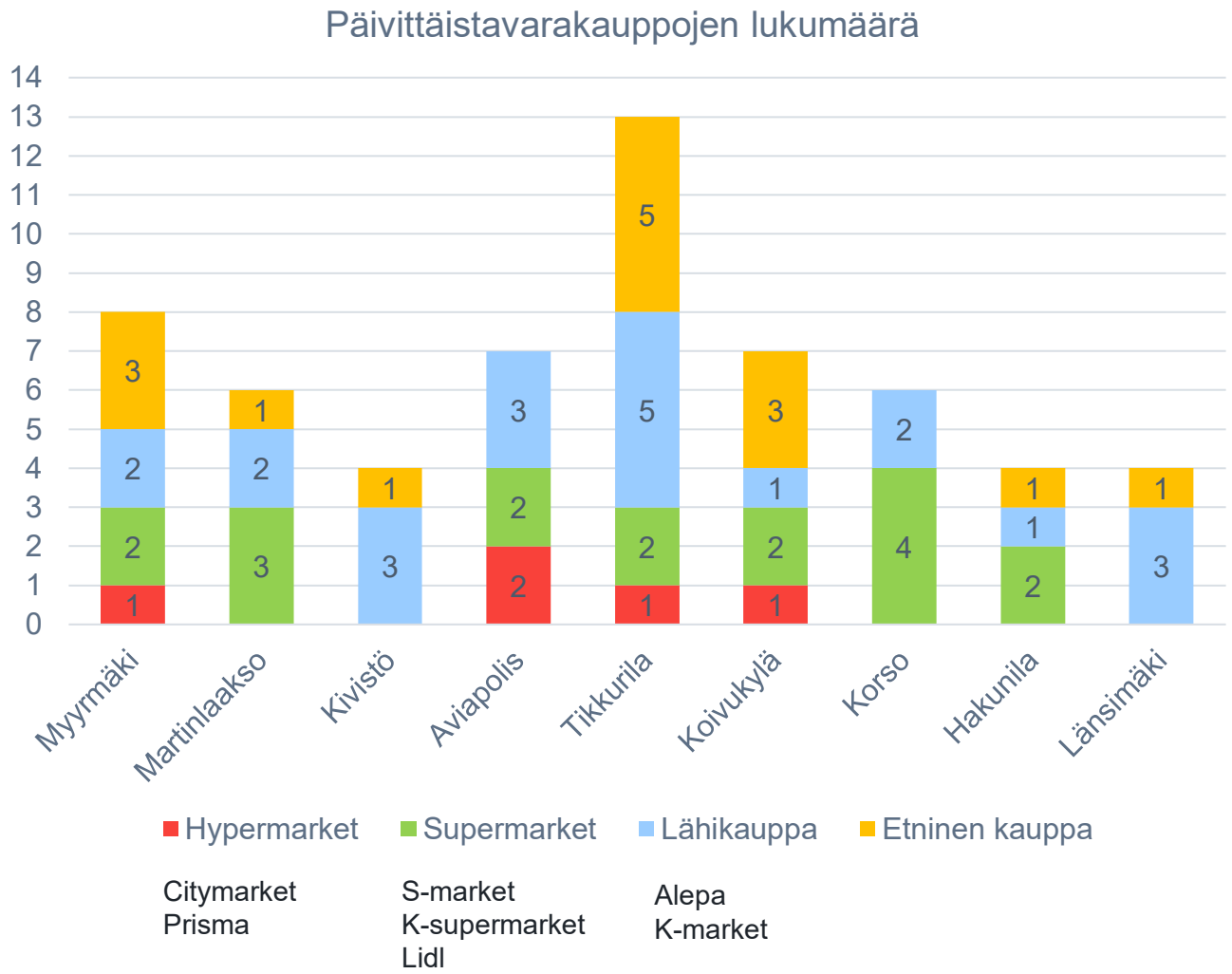
Päivittäistavarakaupan verkkoa tarkastellaan NielsenIQ:n päivittäistavarakaupan rekisterin pohjalta. Rekisteriaineistoa on täydennetty WSP:n kenttäkartoituksella.

Päivittäistavarakaupat sijoittuvat Vantaalla pääosin keskustoihin ja niiden tuntumaan sekä alakeskuksiin. Tosin kaikissa alakeskuksissa ei ole päivittäistavarakauppaa. Päivittäistavarakauppoja on myös asuinalueilla, kaupan alueilla ja työpaikka-alueilla.

Suurimmat päivittäistavarakaupan toimijat Suomessa ja Vantaalla ovat Kesko, S-ryhmä (HOK-Elanto) ja Lidl. Lisäksi päivittäistavarakaupassa toimii joukko pienempiä toimijoita, Vantaalla mm. M-market, Suomen Korttelikauppa sekä etnisiä myymälöitä mm. Yalla ja Eestin Ekstrat.

Selvityksessä käytetty luokitus:
Hypermarket: K-Citymarket, Prisma
Tavaratalo: Stockmann
Supermarket: K-Supermarket, S-Market, Lidl
Lähikauppa: K-Market ja K-Market/Neste, Alepa, M-market, Suomen Korttelikauppa
Etniset myymälät: Pääosin ulkomaisiin elintarvikkeisiin ja erikoisuuksiin painottuvat myymälät

1.5. Päivittäistavarakaupan verkko 2022, Päivittäistavarakaupat keskustoissa ja niiden lähiympäristössä



Keskustoja on tässä tarkasteltu laajempana kuin yleiskaavan keskusta-alueina, eli mukaan on otettu keskustaa ympäröivät asuinalueet (samat kaupunginosat). Keskustoista ja niiden lähiympäristöistä löytyy tyypillisesti useita erilaisia päivittäistavarakaupan konsepteja.

Tarjonnaltaan monipuolista keskustaa voi luonnehtia sellaiseksi, jossa on usean toimijan hypermarketteja tai supermarketteja sekä näitä täydentämässä pienempiä lähikauppoja ja etnisiä myymälöitä. Kolmen toimijan suuria myymälöitä löytyy Myyrmäen, Aviapoliksen, Koivukylän ja Korson keskustoista tai niiden lähiympäristöstä. Korsossa Lidl on hieman keskustan ulkopuolella. Tikkurilassa Lidl on Helsingin puolella, mutta aivan Tikkurilan rajalla. Näissä kaikissa on Korsoa lukuun ottamatta hypermarket.

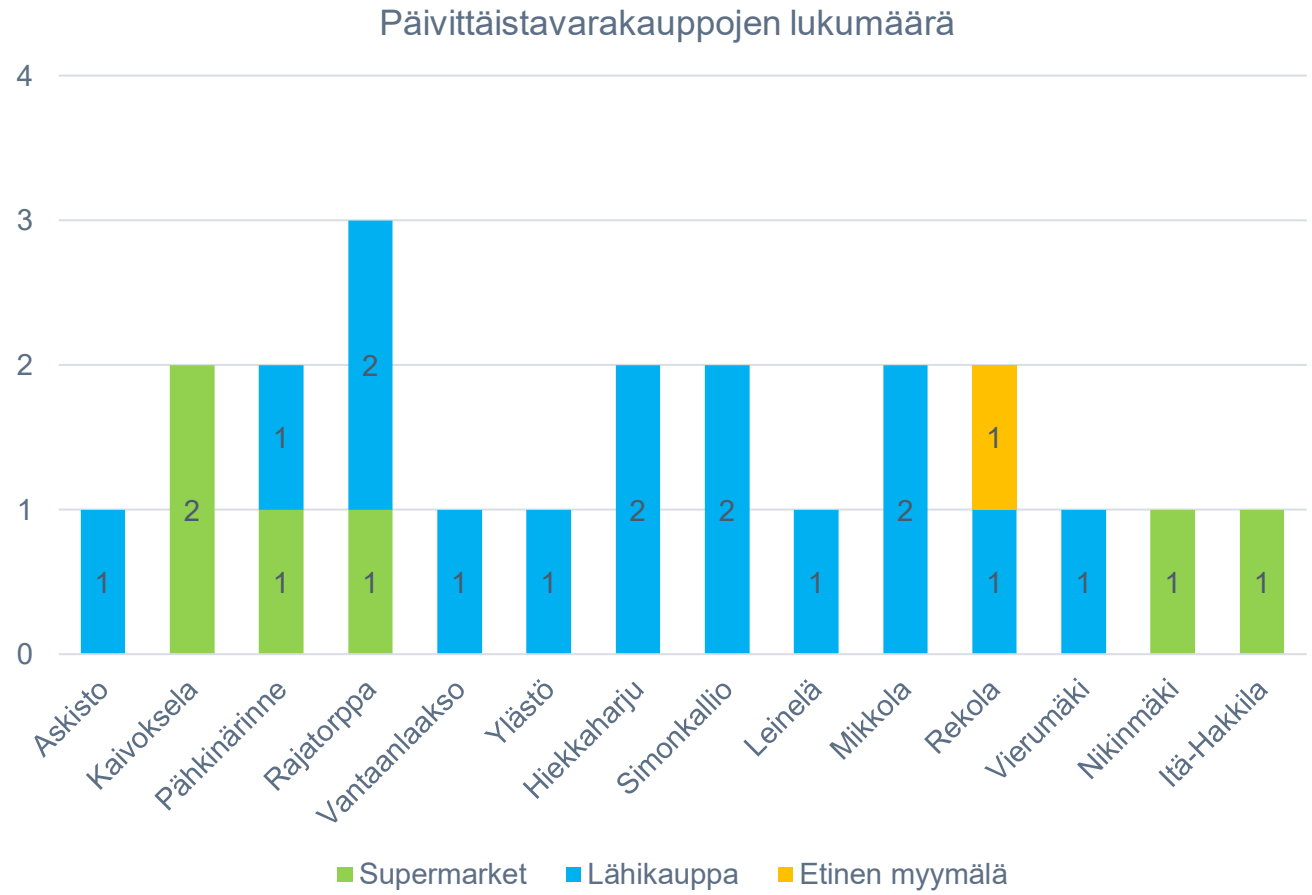
Tikkurilan keskusta on hyvä esimerkki ydinkeskustasta, josta löytyy hyvin monipuolista tarjontaa; hypermarket, pari supermarkettia ja useita pieniä korttelikauppoja. Myyrmäen ydinkeskustassa on hypermarket ja pari supermarkettia sekä etnisiä myymälöitä. Lähikaupat sijaitsevat keskustan asuinalueella.

Martinlaaksossa on kolme supermarkettia, joista kaksi keskustassa ja yksi asuinalueella. Lidl vielä puuttuu, mutta se on suunnitelmissa Martinlaakson keskustan tuntumaan. Kivistössä tarjonta on vielä lähikauppapainotteista, mutta rakenteilla on palvelukeskus, jonne tulee pari supermarkettia ja lisäksi kolmas on suunnitteilla keskustaan.

Hakunilassa on pari supermarkettia ja yksi lähikauppa. Alueelta puuttuu Lidl. Länsimäessä on vain lähikauppatarjontaa.

Lähde: NielsenIQ ja WSP kartoitus

1.5. Päivittäistavarakaupan verkko 2022, Päivittäistavarakaupat alakeskuksissa ja niiden lähiympäristössä



Alakeskusten päivittäistavarakaupan tarjonta on tyypillisesti suppeampi kuin keskustojen. Supermarket löytyy kuitenkin useasta alakeskuksesta tai niiden välittömästä läheisyydestä, eli Kaivokselasta, Pähkinärinteestä, Rajatorpasta, Nikinmäestä ja Itä-Hakkilasta. Näistä Kaivokselassa on kaksi supermarkettia muissa yksi, mutta Kaivokselan alakeskus palvelee myös Kaivokselan lisäksi Helsingin Malminkartanoa ja Kuninkaantammea.

Useissa alakeskuksissa on vain yksi päivittäistavarakauppa. Kolme myymälää löytyy Rajatorpasta (yksi on K-Neste) ja kaksi Hiekkaharjusta, Simonkalliosta ja Mikkolasta sekä Rekolasta (yksi on etninen myymälä). Osa näistä myymälöistä on alakeskusmerkinnästä hieman sivussa, esim. Rajatorpassa Lidl, Simonkalliossa Alepa ja Hiekkaharjussa K-market. Ne on kuitenkin luokiteltu kyseisiin alakeskuksiin, koska ovat kaupunkirakenteellisesti samalla asiointialueella.

Etniset myymälät keskittyvät ainakin vielä tällä hetkellä keskustoihin. Alakeskuksissa etninen myymälä on ainoastaan Rekolassa.

Alakeskuksia, joissa ei ole päivittäistavarakaupan tarjontaa on useita. Ne ovat Vantaankoski, Vantaanpuisto, Petas, Vehkala, Ruskeasanta, Asola, Leppäkorpi ja Pohjois-Nikinmäki. Osassa näistä ei myöskään ole asutusta. Vantaanpuistossa on kyllä ollut pt-kauppa ja Asolaan on Lidl rakenteilla.

Lähde: NielsenIQ ja WSP kartoitus

1.5. Päivittäistavarakaupan verkko 2022, Päivittäistavarakaupat keskustojen ulkopuolella

Päivittäistavarakauppoja on Vantaalla myös tarkasteltujen keskustojen ja alakeskusten ulkopuolella (päivittäistavarakaupat kartalla s. 22). Tässä selvityksessä keskustojen ja alakeskusten tuntumassa olevia myymälöitä on tarkasteltu osana keskustoja, mutta myymälöitä on myös selvästi keskustojen asiointialueiden ulkopuolellakin.

Myyrmäen suuralueella keskustojen ulkopuoliset päivittäistavarakaupat sijoittuvat Vihdintien varteen Vantaan yleiskaavan 2020 asuinalueelle ja kaupan alueelle. Lisäksi Vihdintien varrella on Rajatorpassa työpaikka-alueella supermarket, joka on tässä selvityksessä luokiteltu Rajatorpan alakeskukseen. Vihdintien supermarketit palvelevat mm. Pähkinärinteen, Variston ja Vapaalan asukkaita sekä myös pohjoisespoolaisia.

Kivistön suuralueella kaikki päivittäistavarakaupat sijoittuvat keskustan tuntumaan tai läheisille asuinalueille.

Aviapoliksessa on keskustan ja sen läheisten asuinalueiden ohella supermarket Vantaanportissa ihan keskustan vieressä ja aluetta tarkastellaan tässä selvityksessä osana Aviapolista. Lentoasemalla on lähikauppa. Tammistossa on yleiskaavan kaupan alueella hypermarket ja supermarket. Tammisto palvelee laajaa aluetta vaikutusalaueen ulottuessa myös Helsingin puolelle.

Tikkurilan suuralueella on yksi supermarket Koivuhaan työpaikka/asuinalueella. Muut sijoittuvat keskustaan tai asuinalueille.

Koivukylän suuralueella on Ilolassa pari lähikauppaa yleiskaavan tuotanto- ja varastotoiminnan alueella, jossa ne palvelevat lähialueen asutusta. Myös Päiväkummussa on asuinalueella lähikauppa.

Korsossa Lidl on hieman keskustan ulkopuolella, mutta koska se on samassa kaupunginosassa, se on luokiteltu tässä selvityksessä Korson keskustan lähiympäristöön kuuluvaksi. Kulomäessä on lähikauppa asuinalueella.

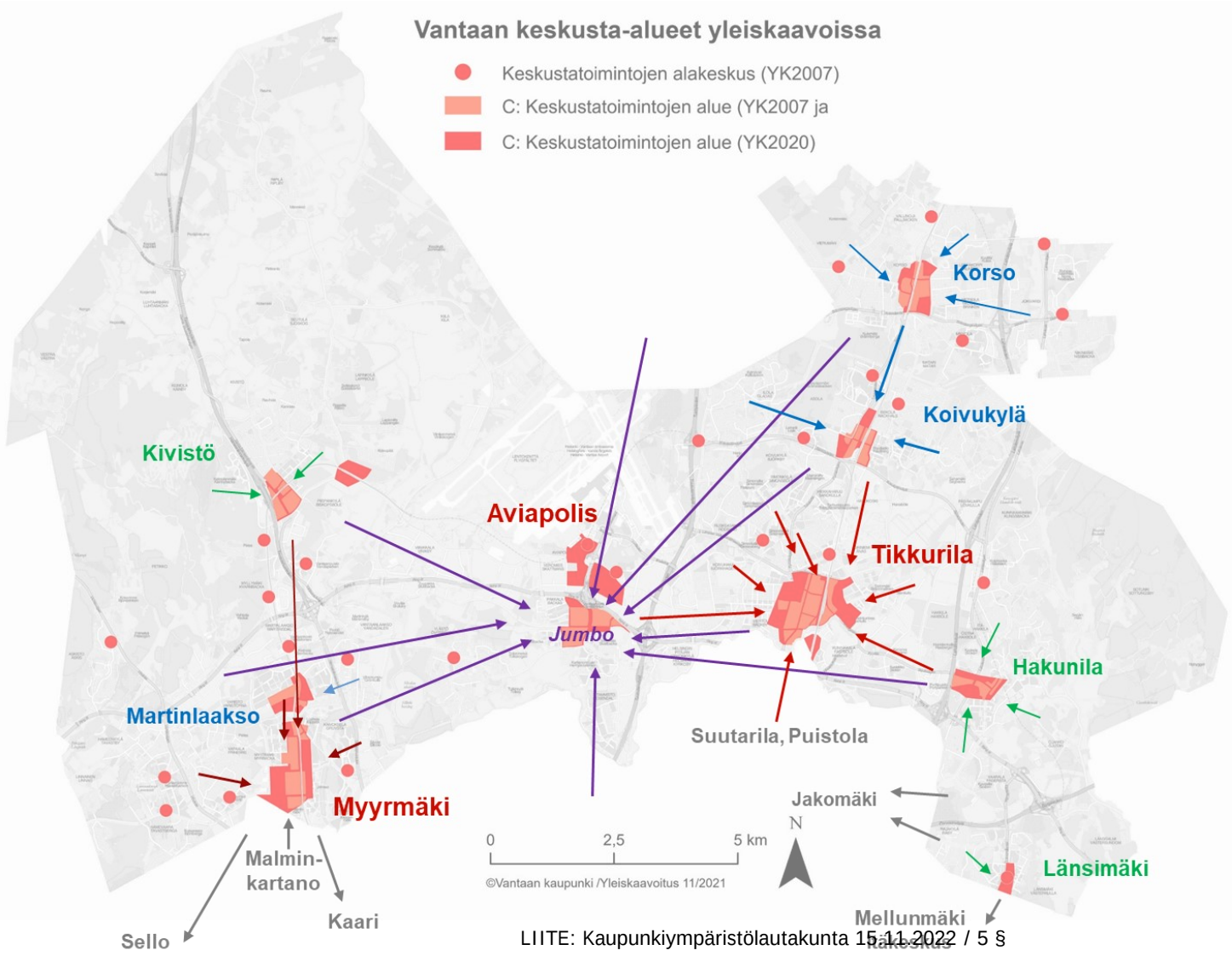
Hakunilassa on keskustan päivittäistavarakauppojen lisäksi lähikauppa Vaaralassa asuinalueella. Länsimäessä toinen keskustan Alepoista on keskusta-aluerajauksen ulkopuolella, mutta sijoittuu käytännössä kuitenkin keskustaan.

Suurin osa päivittäistavarakaupoista on Vantaalla joko yleiskaavan keskustoissa, alakeskuksissa tai asuinalueilla. Yleiskaavan kaupan alueilla on päivittäistavarakauppoja Petikko-Varistossa sekä Tammistossa. Porttipuistoon on tulossa supermarket poikkeusluvalla.



Ilolaan, Koivukyläntien varteen liikenneaseman yhteyteen on sijoittunut Alepa, joka palvelee läheisiä pientalovaltaisia alueita.

1.6. Keskusta-asioinnin pääsuunnat



Kaupan nykyinen tarjonta keskustoissa ja muilla lähialueilla vaikuttaa asioinnin suuntiin. Pääkaupunkiseudulla palveluverkko on tiheä ja asiointia tapahtuu ristiin rastiin. Asiointia ohjaa asiakkaan sen hetkinen palvelutarve sekä muu liikkuminen. Päivittäistavarakaupan asiointi hoidetaan yleensä lähellä kotia, viikko-ostokset lähellä olevassa suuressa marketissa ja tätä täydentävät ostokset ”lähikaupassa”, joka voi olla myös suuri market. Läheisyys voi tarkoittaa kodin ohella myös työpaikan tai muun asiointikohteen (esim. harrastus) läheisyyttä.

Päivittäistavarakaupan tavoin arjen lähipalveluasiointi pyritään hoitamaan lähellä kotia tai työpaikkaa, josta löytyy sopiva tarjonta.

Erikoiskaupan tarjonta sen sijaan keskittyy monipuolisiin keskuksiin sekä keskustoihin että kaupan alueille. Erikoiskaupassa asioidaan harvemmin, asiointimatkat ovat pidempiä ja tarpeeseen valitaan sopiva monipuolinen keskus. Vantaan keskustoista monipuolista erikoiskaupan tarjontaa löytyy Aviapoliksesta ja Myyrmäestä sekä jonkin verran myös Tikkurilasta.

Keskustoihin kohdistuu Vantaalla asiointia pääosin keskustan lähialueelta sekä omalta suuralueelta. Myyrmäki palvelee koko Länsi-Vantaata ja Aviapolis, ja siellä lähinnä Jumbo, palvelee koko Vantaata ja lähiseutua. Tikkurila palvelee lähialueen lisäksi myös läheisiä suuralueita. Pienemmät keskustat palvelevat pääosin omaa lähialuettaan ja alueilta suuntautuu asiointia oman keskustan ohella myös muihin läheisiin monipuolisimpiin keskustoihin.

Asiointi ei noudata kuntarajoja. Vantaan keskustoihin suuntautuu asiointia myös Helsingin puolelta ja vastaavasti vantaalaiset asioivat pääkaupungissa sekä keskustassa että Vantaan lähialueilla sijaitsevissa aluekeskuksissa.

Tavoitteena keskusta-asioinnissa voidaan yleisesti pitää lähialueen asioinnin vahvistamista omassa keskustassaan.

2. Kaupan palveluverkon kehittämisen lähtökohdat

2.1. Kauppaa ohjaavat suunnitelmat, maakuntakaava

Uudellamaalla on voimassa useita maakuntakaavoja, jotka yhdessä muodostavat voimassa olevien maakuntakaavojen kokonaisuuden. Vantaalla voimassa olevat kauppaa ohjaavat merkinnät ovat Uusimaa-kaava 2050 –kokonaisuudesta (Helsingin seudun vaihemaakuntakaava). Kauppaa ohjaavia merkintöjä maakuntakaavassa ovat mm. taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke sekä keskustatoimintojen alueet ja kaupan alueet.

Keskustatoimintojen aluetta on kehitettävä tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä ottaen huomioon sekä asumisen että elinkeinoelämän tarpeet. Alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että keskustatoimintojen alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden.

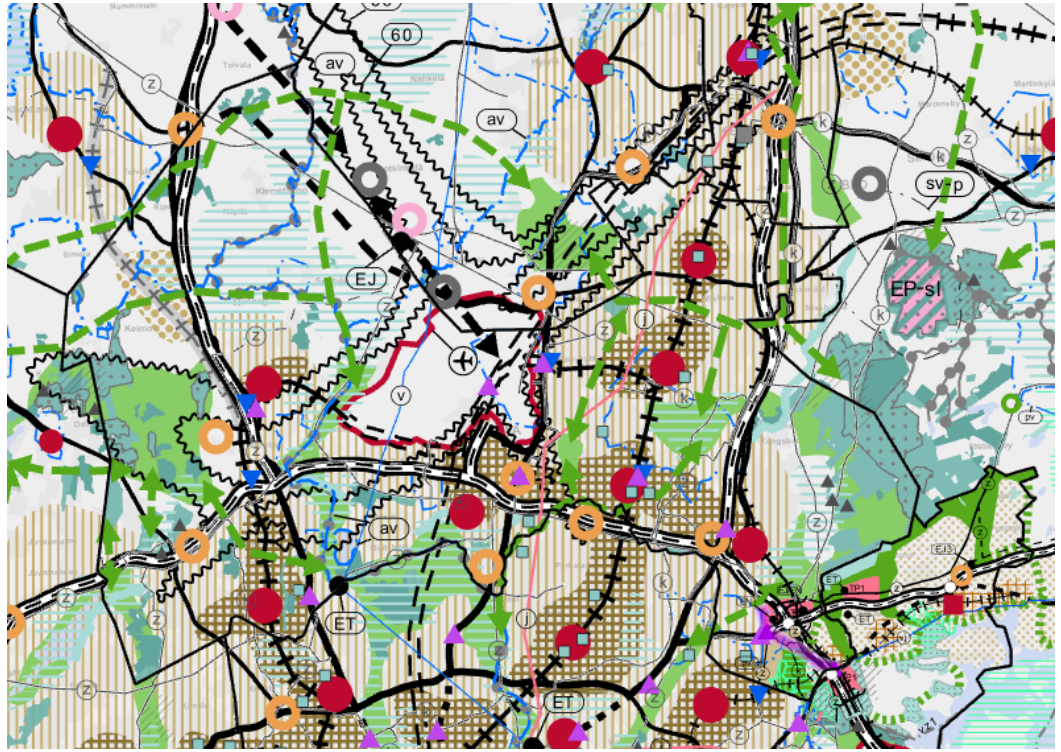
Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Maakuntakaavan keskustatoimintojen alueita Vantaalla ovat Hakunila, Kivistö, Koivukylä, Korso, Martinlaakso-Myyrmäki, Pakkala ja Tikkurila.

Kaupan alueen merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa tilaa vaativaa vähittäiskauppaa, joka on merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö. Kohdemerkinnällä osoitetun kaupan alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisessa suunnittelussa siten, että se muodostaa riittävän laajan toiminnallisen kokonaisuuden. Kaupan alueille on osoitettu enimmäismitoitukset (suluissa). Kaupan alueita Vantaalla ovat Petas (100 000 k-m^2), Koivuhaka (150 000 k-m^2), Porttipuisto (200 000 k-m^2), Varisto-Petikko (250 000 k-m^2) ja Tammisto (250 000 k-m^2).

Maakuntakaava ohjaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista. Merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä ohjataan kuntakaavoilla.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä sekä uudella raideliikenteeseen tukeutuvalla taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat ovat Vantaalla seuraavat, ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta:

- Keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m^2
- Paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 30 000 k-m^2



Voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallinen yhdistelmä, Uudenmaan liiton tulkinta 11.11.2021

2.1. Kauppaa ohjaavat suunnitelmat, Vantaan yleiskaava

Yleiskaavan laadintaa ohjaa maakuntakaava. Maakuntavaltuusto hyväksyi Uusimaa-kaavan 25.8.2020. Uusimaa-kaava 2050 tuli pääosin voimaan 24.9.2021, jolloin Helsingin hallinto-oikeus antoi päätöksen kaavakokonaisuudesta tehdyistä valituksista.

Vantaan yleiskaavan laadinnan aikana oli voimassa mm. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, jossa oli kauppaa ohjaavia merkintöjä. Uusimaa-kaavan kaavaehdotus oli lausunnolla ja nähtävillä vuonna 2019, joten myös se on ollut taustalla yleiskaavan laadinnassa. Keskustojen kaupan ohjaamisen osalta ei Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa ja Uusimaa-kaavassa 2050 ole kuitenkaan oleellisia eroja.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaavasta valitettiin Helsingin hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeus hylkäsi päätöksellään 28.6.2022 suurimman osan valituksista ja niissä esitetyistä vaatimuksista. Kolme valituksissa esitettyä vaatimusta johti yleiskaavamerkintöjen ja -määräysten kumoamisiin. Yksi näistä koski KM-alueen määräyksen osia. Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 8.8.2022, että kokonaisuutena katsottuna Helsingin hallinto-oikeuden ratkaisu on kaupungin näkökulmasta hyvä ja peruutti valituslupahakemuksen, jotta uusi yleiskaava saataisiin lainvoimaiseksi.

C

Kaupunkikeskustan alue

Vantaan yleiskaavassa kaupunkikeskustan alueita (C) ovat tämän selvityksen keskustat eli **Myyrmäki, Martinlaakso Kivistö ja Kivistön laajennusalue Lapinkylän asemanympäristössä, Aviapolis, Tikkurila, Koivukylä, Korso, Hakunila ja Länsimäki.**

Lisäksi tässä selvityksessä tarkastelussa ovat Vantaan yleiskaavasta 2007 alakeskukset, jotka eivät voimassa olevassa yleiskaavassa ole enää merkitty alakeskusmerkinnöillä.

Keskustoista Länsimäkeä ja Lapinkylää ei ole maakuntakaavassa osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, joten niihin ei voi osoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan alaraja keskustakaupassa (päivittäistavarakauppa ja erikoiskauppa) on 10 000 k-m^2, ellei selvityksin toisin osoiteta.

KM

Kaupallisten palvelujen alue

Yleiskaavassa on keskustojen ohella myös kaupallisten palveluiden alueita (KM), jonne voi hallinto-oikeuden päätöksen mukaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia tilaa vaativan kaupan suuryksiköitä. Ratkaisu mahdollistaa alueilla myös paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.

Päivittäistavarakaupan sijoittamiseen on osoitettu kokorajoituksia:

- Vantaanporttiin saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m^2 (mitoitus jo toteutunut).
- Porttipuistossa päivittäistavarakauppa tulee sijoittaa A/KM-alueelle.
- Hämeenkylä-Varisto-Petikkoon saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m^2 (mitoitus jo toteutunut).
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m^2.
- Petakseen saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m^2.

Kaupallisten palveluiden alueita ovat maakuntakaavan merkityt kaupan alueet (suluissa enimmäismitoitus): **Petas (100 000 k-m^2), Koivuhaka (150 000 k-m^2), Porttipuisto (200 000 k-m^2), Varisto-Petikko (250 000 k-m^2) ja Tammisto (250 000 k-m^2).**

2.1. Kauppaa ohjaavat suunnitelmat, Vantaan yleiskaavan kaupan selvitykset

Yleiskaavan kaupan ratkaisun pohjalle laadittiin pari kaupallista selvitystä: Vantaan yleiskaavan kaupan ratkaisun täsmentäminen (WSP 2018) ja Vantaan yleiskaavan 2020 luonnos, merkintöjen ja kaupan vaikutusten arviointi (WSP 2019). Lisäksi kaupunki on laatinut kaupan vaikutusten arvioinnin päivitysliitteen 2020.

Yleiskaavan kaupan ratkaisun täsmentäminen selvityksessä esitettiin palveluverkon kehittämisperiaatteita yleiskaavaan. Näitä periaatteita noudatetaan myös tässä selvityksessä.





- Keskusta-alueet ovat yleiskaavassa kaupan ensisijaisia sijaintipaikkoja.
- Keskustoja kehitetään monipuolisina toiminnoiltaan sekoittuneina kaupunkialueina.
- Keskustojen tiiviissä kortteleissa rakennukset katutasot avautuvat aktiivisina liike- ja palvelutiloina.
- Merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä voidaan osoittaa keskustojen ohella myös maakuntakaavassa osoitetuille kaupan alueille Varisto-Petikkoon, Petakseen, Vantaanporttiin, Koivuhakaan, Tammistoon ja Porttipuistoon. (Hallinto-oikeuden päätöksen mukaan vain tilaa vaativan kauan suuryksiköitä.)
- Kaupan alueita kehitetään lähtökohtaisesti suurten erikoiskauppojen ja tilaa vaativan kaupan alueina.
- Joillakin kaupan alueilla sallitaan vain tilaa vaativan kaupan suuryksiköitä.
- KM-alueille ei ohjata kauppoja, joilla on suuri asiointitiheys, kuten suuria päivittäistavarakauppoja eikä myöskään pieniä erikoisliikkeitä, jotka soveltuvat keskustaympäristöön.
- Suuret päivittäistavarakaupat ohjataan keskustoihin ja alakeskuksiin.
- Pieniä päivittäistavarakauppoja ja lähipalveluita sijoitetaan asuinalueille sekä harkitusti kaupan alueille ja työpaikka-alueille (aseman seuduille).
- Asuntovaltaisilla alueilla ja työpaikka-alueilla kaupan rakentaminen perustuu lähiasutuksen kysyntään.
- Asemanseudut ja ratikan varsi: Asemien ja pysäkkien lähikortteleita kehitetään aseman ja pysäkin vaikutusalueen palveluiden ja kaupan keskittymänä.

2.1. Kauppaa ohjaavat suunnitelmat, Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja –suunnitelma 2040

Tämän kaupallisen selvityksen sekä myös Vantaan yleiskaavan taustalla on mm. "**Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja –suunnitelma 2040**" jossa on määritelty kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet. Selvitys hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 9.11.2015 jatkosuunnittelun pohjaksi. Selvityksessä määritellyt kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet sekä keskusta-alueiden periaatteet ovat edelleen valideja.

Palveluverkkoselvityksessä tarkasteltiin viittä erilaista **kaupan tulevaisuusskenaariota Vantaalla**. Näistä skenaario 2 (monipuolinen rakenne) oli sekä ko. selvityksen että tämän uuden selvityksen pohjana. Sen piirteitä ovat mm.

Yleisohjeistus

- Vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille ja kaupan alueille.
- Päivittäistavarakaupat ja muut erikoiskaupat tulee sijoittaa keskusta-alueille tai niiden tulee tukeutua asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen.
- Keskusta-alueiden ulkopuolisilla asuntovaltaisilla alueilla tulee edistää kaupallisten lähipalvelujen muodostumista.
- Työpaikka-alueille (muu kuin kaupan alue) saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta tukevia liiketiloja tapauskohtaisesti. Liiketiloja ei saa rakentaa ilman tontin varsinaisen liiketoiminnan rakentamista. Tästä poikkeuksena ovat Kehäradan aseman seudut, joille saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.

Nykyiset keskusta-alueet ja keskusta-alueiden laajennukset

- Tavoitellaan laaja-alaisesti kauppaa, erityisesti muuta erikoiskauppaa ja päivittäistavarakauppaa.
- Myymälätilojen suunnittelussa on otettava huomioon keskustojen erityispiirteet tiiviinä kaupunkirakenteen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liiketilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen avautuminen katutilaan.
- Keskustojen liiketilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä.
- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla liiketiloiksi. Liiketilojen pysäköinti tulee toteuttaa pääsääntöisesti rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä.
- Julkisten ja yksityisten palvelujen yhteisasioinnin helppoutta tulee edistää.

- Skenaario huomioi eri kuluttajasegmentit ja niiden monipuolisen ostoskäyttäytymisen: kuluttajat asioivat monen tyyppisissä liiketiloissa tilanteen mukaan.
- Yhdyskuntarakenne tukee sekä kuluttajia lähellä sijaitsevia kauppoja että suuria ja monipuolisen kaupan keskittymiä. Asiointi tapahtuu edelleen merkittävissä määrin omalla autolla, varsinkin jos ostokset ovat painavia.
- Kuluttajat ovat ottaneet verkkokaupan osaksi viikoittaista asiointiaan, johon kaupan toimijat ovat vastanneet päivittämällä liiketoimintatapaansa. Verkkokauppa on yhdistetty osaksi fyysisiä myyntikanavia.
- Skenaario huomioi monipuolisuudellaan erilaiset alueet: Päivittäistavarakaupat sijoittuvat hyvin monen tyyppisiin sijainteihin, suurimmat kaupat keskustoihin. Muu erikoiskauppa suosii monen kokoisia uusia liiketiloja ja kokonaisuuksia, keskuksia painottaen. Paljon tilaa vaativat kaupat sijoittuvat kaupan alueille suurimpia kokonaisuuksia painottaen.

2.1. Kauppaa ohjaavat suunnitelmat, muut keskustoja koskevat kaupan selvitykset

Vantaan keskustat ja kaupan alueet ovat mukana Elinvoimalaskennassa (TietojärjestelmäPalvelu Salokorpi Oy). Selvityksen tuloksena saadaan tilannekuvaa keskustojen elinvoimasta, kaupan ja palveluiden lukumäärästä sekä niiden sijainnista. Päivitys mahdollistaa vuosittaisen seurannan. Elinvoimalaskennan tulosten (2020) mukaan elinvoimaisimpia keskustoja Vantaalla ovat Tikkurila ja Myyrmäki. Kaupan alueista elinvoimaisin on Vantaanportti, johon on luokiteltu Jumbon kauppakeskus.

Vantaalla on tehty myös useita keskustoja koskevia kaupan selvityksiä, joissa on tarkasteltu keskustan kaupan nykytilaa sekä tulevaisuuden kehitysnäkymiä. Näitä ovat mm:

- Monimuotoinen, kestävä ja vastustamaton Aviapolis, Aviapoliksen keskustan kaupalliset palvelut ja työpaikat –selvitys, Realidea 2021
- Kivistön keskustan kaupalliset palvelut ja työpaikat –selvitys, Realidea 2020
- Vireät keskustat Myyrmäki ja Tikkurila, Gaia Consulting, 2019

Näitä selvityksiä on käytetty lähtötietona palveluverkkoselvityksen laadinnassa yhdessä kaupungilta saatujen keskusta-alueen suunnitelmien kanssa.









2.2. Päivittäistavarakaupan trendit, konseptit (1)

Hypermarketverkkoa (Prisma, Citymarket) täydennetään tyypillisesti vain kasvavilla kaupunkiseuduilla. Uudet hypermarketit ovat usein nykyisiä hypermarketteja pienempiä, eli kooltaan noin 10 000 – 12 000 k-m^2. Tiiviissä kaupunkirakenteessa on kysyntää myös ns. urbaaneille hypermarketeille, jotka ovat kompaktimpia (5500-8000 m^2) kuin perinteiset hypermarketit ja sijoittuvat keskustaan, usein hybridirakenteeseen tai kauppakeskukseen. Tavoitteena on, että ne avautuvat perinteisiä hypermarketteja paremmin ympäröivään kaupunkirakenteeseen esim. katutilaan avautuvien etumyymälöiden avulla tai siten, että myymälä sijoittuu korttelin keskelle ja eteen rakentuu asuintalo kivijalkaliiketiloineen.

Tällä hetkellä päivittäistavarakaupan kehityksessä painopiste on **suurissa supermarketeissa** (Lidl, K-supermarket, S-market). Ne ovat tarjonnaltaan monipuolisia, vastaavat asukkaiden kysyntään ja ovat hintakilpailukykyisiä. Uudet supermarketit ovat tyypillisesti kooltaan 2000-4000 k-m^2. Ne ovat kompaktimpia ja nopeampia asiointipaikkoja kuin hypermarketit, mutta niiden pinta-ala lähestyy jo pienen hypermarketin päivittäistavaraosaston pinta-alaa.

Supermarketit hakeutuvat asukkaiden lähelle, hyvin saavutettavissa oleviin sijaintipaikkoihin keskustoihin ja keskustojen tuntumaan, mutta myös liikenneverkkojen läheisyyteen. Oleellista on näkyvyys ja helppo saavutettavuus autolla.

Hypermarket: Citymarket, Prisma
- Kooltaan noin 10.000 – 20.000 k-m^2
- Urbaanit hypermarketit noin 7000 – 10.000 k-m^2
- Päivittäistavarakauppaa ja käyttötavaraa: erikoiskauppaa ja tivaa
- Keskustoissa, kauppakeskuksissa ja kaupan alueilla
- Vähittäiskaupan suuryksikkö

Supermarket: K-supermarket, S-market, Lidl
- Kooltaan noin 1500 – 4000 k-m^2
- Kehityksen painopiste suurissa supermarketeissa (yli 2000 k-m^2)
- Keskustoissa, paikalliskeskuksissa, työpaikka-alueilla, kaupan alueilla
- Omassa liikerakennuksessaan tai palvelukeskuksessa
- Tärkeää hyvä saavutettavuus
- Yksinään harvoin vähittäiskaupan suuryksikkö

Lähikauppa: K-market, Alepa
- Kooltaan noin 300 – 1000 k-m^2
- Keskustoissa, asuinalueilla, liikenneasemien yhteydessä
- Omassa liikerakennuksessaan tai kivijalkaliiketilassa
- Yksinään harvoin vähittäiskaupan suuryksikkö

Etninen myymälä
- Kooltaan tyypillisesti noin 200 – 1000 k-m^2, mutta keskikoko kasvanee.
- Myös myymälöiden lukumäärä tulee kasvamaan.
- Pääosin ulkomaisiin elintarvikkeisiin ja erikoisuuksiin painottuva myymälä
- Keskustoissa ja paikalliskeskustoissa
- Kivijalkaliiketilassa, ostoskeskuksessa tai palvelukeskuksessa
- Pienyrittäjävetoisia, mutta myös ketjumyymälöitä.

Itsepalvelumyymälä
- Kooltaan ja tarjonnaltaan ns. minimarketteja 100-200 m^2
- Kivijalkaliiketiloissa
- R-kioskin miehittämätön kokeilumyymälä Viikissä yliopiston kirjastorakennuksessa.
- Konseptit testauksessa ja kehittelyasteella

2.2. Päivittäistavarakaupan trendit, konseptit (2)

Lähikauppaverkko (esim. Alepa, K-market, M-market) täydentää supermarketverkkoa, mutta se ei riitä asukkaiden kysyntään. Asukkaat hakevat monipuolista tarjontaa, eikä lähikauppa myöskään ole hintakilpailukykyinen. Ensisijaisesti ajetaankin vähän kauemmaksi suurempaan myymälään, jos lähialueella on vain lähikauppa. Lähikaupassa asioidaan täydennysostoilla sekä pienillä nopeilla asiointitarpeilla. Lähikaupoilla on erityisesti kysyntää pienillä asuinalueilla sekä myös keskustoissa, jossa päivittäistavarakaupan asiointitarpeita on moninaisia. Tiiviissä keskustoissa lähikaupat on ns. **korttelikauppoja**, jotka sijoittuvat muun rakenteen yhteyteen, esim. asuinrakennusten maantasokerroksiin.

Lähikauppa on kehittynyt monipalvelupisteeksi. Lähikaupasta löytyy päivittäistavaratarjonnan ohella myös verkkokaupan noutopalvelut, kahvi- ja salaattibaari, julkisen liikenteen lipunmyyntipiste yms.

Aukiolorajoitusten poistuminen vaikutti siihen, ettei lähikaupalla ole enää ”keinotekoista” 400 m^2:n rajaa. Myymälät voivat kysynnän mukaan olla myös tätä pienempiä tai suurempia. Tyypillisesti lähikaupat ovat kooltaan noin 300-1000 m^2. Suuret lähikaupat ovat nykyään pienten supermarkettien kokoisia.

Etnisten myymälöiden määrä kasvaa. Tyypillisesti etniset myymälät ovat pienyrittäjävetoisia, mutta nekin ketjuuntuvat. Ne sijoittuvat vastaavalla logiikalla kuin perinteinen pt-kauppa eli keskeisille sijaintipaikoille sekä kivijalkaliiketiloihin että suurempiin pt-kaupan liiketiloihin (200-1500 m^2). Niidenkin tilantarve tullee jatkossa kasvamaan. Myös lukumäärä on kasvussa.

Itsepalvelumyymälöiden konseptit kehittyvät ja nykyiset myymälät ovat vielä testimyymälöitä. Myymälöissä ei ole lainkaan henkilökuntaa paikalla ja ne voivat olla auki ympärivuorokauden. Tällä hetkellä ne ovat kooltaan ne ovat ns. minimarketteja, vain 100-200 m^2 ja niiden valikoima on suppeampi kuin lähikaupoilla. Ne sijoittuvat tyypillisesti kivijalkaliiketiloihin paikkoihin, joissa on tiivistä kerrostaloasutusta mutta ei vielä lähikauppoja. Ruotsissa on kehitetty myös konttimyymälätyyppinen itsepalvelumyymälä.

Tällä hetkellä itsepalvelumyymälöitä on mm. Suomen Korttelikaupalla ja R-Kioskilla. Kivistössä Keimolanmäessä oli selvityksen kartoitushetkellä Korttelikaupan myymälä, mutta se on sittemmin sulkeutunut. R-kioskin ensimmäinen miehittämätön myymälä on Viikissä.

Päivittäistavarakauppaan kuuluvat myös **päivittäistavarakaupan erikoismyymälät**. Niistä merkittävin on Alko, joka sijoittuu tyypillisesti supermarketin tai hypermaketin yhteyteen. Alkolla on suuri merkitys päivittäistavarakaupan asiakasvirtoihin, minkä takia kaupan toimijat pyrkivät saamaan Alkon läheisyyteensä. Tulevaisuudessa, jos mietojen alkoholijuomien myynti vapautuu päivittäistavarakaupan myymälöihin, kasvaa päivittäistavarakaupan tilantarve. Toisaalta taas Alkojen tilantarve todennäköisesti pienenee ja määrä voi vähentyä.

Päivittäistavarakaupan erikoismyymälöihin kuuluvat myös leipomot, makeismyymälät, jäätelökioskit, kalakaupat yms. Ne sijoittuvat tyypillisesti kauppakeskuksiin tai päivittäistavarakaupan yhteyteen. Niiden keskikoko on pieni, tyypillisesti noin 10-50 m^2.



Alkot sijoittuvat tyypillisesti päivittäistavarakaupan yhteyteen, Koivukylässä Alko on Citymarketin yhteydessä.

2.2. Päivittäistavarakaupan trendit, sijoittuminen

Päivittäistavarakauppa on nykyään muutakin kuin perinteinen ruokakauppa. Se on monipuolinen palvelukeskus, jossa voi hoitaa arjen asiointia. Tulevaisuudessa myymälät ovat nykyistä palvelupainotteisempia: ravintola – noutoruoka - leipomo + muu ruoantuotanto - ruokakauppa -palvelut sekoittuvat ja yhdistyvät. Kaupan toimijat toivovat liiketiloilleen joustonvaraa ts. riittävää kerrosalaa, jotta kaupan konseptien kehittäminen on mahdollista kysynnän mukaan. Tämä osaltaan yhdessä logistiikan tarpeiden kanssa kasvattaa kaupan tilatarpeita.

Päivittäistavarakaupan tärkeimpiä sijaintitekijöitä ovat lähiasutus, asutuksen määrä sekä saavutettavuus. Päivittäistavarakaupan asioinnit hoidetaan suurelta osin autolla, myös tulevaisuudessa, mutta sijainti lähellä asutusta on tärkeä, jolloin asiointimatkat ovat lyhyitä ja voidaan palvella myös autottomia.

Tiiviissä keskuksissa päivittäistavarakaupan voivat liittyä hybridihankkeisiin. Päivittäistavarakaupan yhteyteen voi tulla asumista, muita palveluita ja muuta toimitilaa. Suosituksena on, että suunnitteluvaiheessa päivittäistavarakaupan yhteyteen tutkitaan mahdollisuutta sijoittaa myös pienliiketilaa kaupallisille palveluille. Erityisesti tämä olisi tärkeää alakeskuksissa ja asuinalueilla.

Myymäläverkon uskotaan edelleen vastaavan suuresta osasta pt-kaupan myyntiä, vaikka verkkokauppa kasvaakin nopeasti. Tulevaisuudessa fyysinen pt-myymäläverkko painottunee edelleen K-ryhmän, S-ryhmän ja Lidlin myymälöihin. Kilpailu kuitenkin kiristyy uusien pääosin verkkotoimijoiden myötä. Lisäksi etniset toimijat tuovat oman mausteensa ja erikoisuutensa markkinoille, jossa asiakaskunta on nykyistä enemmän heterogeenistä ja monikulttuurista. Näin ollen päivittäistavarakaupan verkon suunnittelussa on syytä ottaa perinteistä päivittäistavarakauppaa laajemman joukon tarpeet huomioon.

Päivittäistavarakaupan yleisiä sijoittumisen kriteerejä

- Lähiasutuksen määrä
- Kilpailutilanne ja markkinaosuus
- Saavutettavuus
- Asiakaspysäköinti
- Näkyvyys
- Huoltoyhteydet
- Riittävästi tilaa toteuttaa konseptin mukainen myymälä



Leinelässä Alepan yhteyteen on sijoittunut pizzaravintola, joka avautuu myös ulospäin kaupunkiaukiolle

2.3. Keskustan erikoiskaupan trendit, toimialat

Keskustahakuinen erikoiskauppa

- Mm. muotikauppa, kirjakauppa, kultasepän liikkeet, optikot, apteekit, puhelinliikkeet, lelukauppa, sisustuskauppa, kukkakauppa
- Liiketilan koko vaihtelee tyypillisesti 50 – 500 m^2 välillä, mutta suurimmat esim. muotikaupan ja urheilukaupan myymälät ovat yli 1000 m^2.
- Hakeutuu monipuolisiin keskuksiin. Apteekit ja kukkakaupat myös pienempiin keskustoihin.
- Sijoittuu tyypillisesti kauppakeskuksiin ja pienyrittäjävetoisesti myös kivijalkaliiketiloihin.

Kaupalliset palvelut

- Mm. kauneudenhoito-, terveys- ja liikuntapalvelut ja muut vapaa-ajan palvelut, vakuutus- ja pankkipalvelut, autokoulut, vuokraamot
- Ravintolat ja kahvilat
- Hakeutuvat tyypillisesti keskustoihin. Tilantarve vaihtelee 50-200 m2 välillä, mutta esimerkiksi ravintolat ja kuntosalit hakevat myös näitä suurempia liiketiloja.
- Hallityyppiset kaupalliset palvelut, kuten sisäliikuntaleikkipuistot ja liikuntakeskukset hakeutuvat myös keskustojen ulkopuolelle.

Keskustoihin ja kaupan alueille hakeutuva erikoiskauppa

- Mm. urheilukauppa, lastentarvikeliikkeet, eläintarvikeliikkeet
- Keskustoissa 200-1000 m^2, keskustojen ulkopuolella 500-2000 m^2
- Kaupan alueille hakeutuu myös keskustahakuista erikoiskauppaa esimerkiksi hypermarkettien yhteyteen ja erikoiskaupan keskuksiin.

Laajan tavaravalikoiman myymälät / erikoiskaupan tavaratalot

- esim. Tokmanni, Puuilo, Biltema, Motonet, Jula
- Kooltaan noin 2000 – 7000 k-m^2
- Erikoiskauppaa ja tilaa vaativaa kauppaa (käyttötavaraa)
- Päivittäistavaraa (elintarvikkeita) tyypillisesti vain vähän, lähinnä kuivaelintarvikkeita
- Hakeutuvat tyypillisesti keskustojen ulkopuolella hallimaisiin myymälöihin, mutta osa konsepteista sijoittuu myös pienemmillä myymälöillä keskustoihin, esimerkiksi kauppa- ja palvelukeskuksiin.
- Investoivat uusiin myymälöihin aktiivisesti

Tilaa vaativa erikoiskauppa *(ei sisälly tähän selvitykseen)*

- *Rautakauppa, huonekalukauppa, kodintekniikkakauppa, puutarhakauppa, autokauppa, venekauppa*
- *Hakeutuu tyypillisesti kaupan alueille, mutta myös pienmyymälöihin keskustoihin ja kauppakeskuksiin.*

2.3. Keskustan erikoiskaupan trendit, konsepteja

Erikoiskauppa kehittyy kasvavilla kaupunkiseuduilla. Keskustahakuinen erikoiskauppa keskittyy kaupunkien ydinkeskustoihin ja kauppakeskuksiin. Ketjuliikkeet hakeutuvat tyypillisesti kauppakeskuksiin. Kivijalkaan sijoittuu sen sijaan pienyritysten erikoiskauppoja, jotka harvemmin sijoittuvat kauppakeskuksiin.

Erikoiskaupan myymälämäärä on laskussa. Suomeen tulee kuitenkin uusia ketjuja ja uusia myymälöitä avataan edelleen keskeisillä sijaintipaikoilla. Ravintolat ja kahvilat valtaavat keskustoja ja kauppakeskuksia, ja erikoiskaupan pinta-ala vähenee. Pienissä keskustoissa erikoiskaupalle ei riitä toimintaedellytyksiä ja edellytyksiä uusperustantaan. Näin ollen keskustoissa kaupan tarjonta köyhtyy – samanaikaisesti ravintolatarjonta syvenee. Monipuolisesta ravintola- ja vapaa-ajan palveluista on tulossa keskustan uusi vetovoimatekijä.

Suurmyymälät, laajan tavaravalikoiman kaupat sekä tilaa vaativan kaupan myymälät hakeutuvat edullisiin sijaintipaikkoihin keskustojen ulkopuolelle ja kauppakeskusten ylimpiin kerroksiin. Niiden pinta-alatarve on kasvussa, ja ne vastaavat osittain erikoiskaupan pinta-alatarpeeseen. Laajan tavaravalikoiman kaupat ovat tärkeitä erikoiskaupan tuotteiden myyntikanavia erityisesti pienissä keskustoissa.

Keskustoihin sijoittuu myymälöiden ohella pop up –myymälöitä, liikkuvia palveluita ja ketteriä kioskeja. Ne pyrkivät sijoittumaan sinne, missä on paikallisia asiakasvirtoja. Kauppakeskuksissa näille on tyypillisesti varattu omia alueitaan käytävillä ja aukioilla, mutta myös tyhjiä liiketiloja voidaan tarjota väliaikaiseen käyttöön. Pop up-myymälöitä voidaan tuoda keskustarakenteeseen myös konttityyppisesti. Pop up –palveluille pitää keskustoissa osoittaa sijoittumispaikkoja sekä selkeät lupaprosessit ja säännöt.

Keskustojen ja kaupan alueiden ohella erikoiskaupan myymälöitä hakeutuu myös matkailu- ja vapaa-ajan kohteisiin esim. urheiluhalleihin, laskettelukeskuksiin ja golfkentille alan erikoiskauppoja, satama- ja ruukkialueille sisustuskauppoja ja museoihin matkamuisto-sisustus-kirjakauppoja. Näillä on tyypillisesti suurempi merkitys palvelutarjontaan pienissä kuntien kaupunkiympäristöissä.

Palvelut ja kiertotalous

Erikoiskauppaan integroituu palveluita, joilla kauppaan saadaan vetovoimaa ja lisäarvoa. Näitä ovat esimerkiksi suunnittelu-, huolto-, käyttöönotto- ja vakuutuspalvelut sekä erilaiset räätälöintiratkaisut asiakkaan tarpeeseen. Lisäksi erikoiskaupan yhteyteen voidaan tuoda mm. kahvilapalveluita. Kaupan ja palveluiden rajapinta näin ollen hälvenee. Palveluilla myymälä voi erikoistua ja erottautua, ja palveluilla katteet ovat usein korkeammat kuin tuotteilla.

Kiertotalous vahvistuu; käytetyn tavaran kaupat, kirpputorit ja huoltoliikkeet hakeutuvat myös keskeisille sijaintipaikoille ja kauppakeskuksiin. Erilaisia vuokraus- ja jakamistalouden palveluita kehitetään. Esimerkiksi vaatevuokraamoja ja taidelainaamoja löytyy pääkaupunkiseudulta. Liiteri.net on erimerkki yhteisöllisestä jakamistalouden palvelukonseptista, jonka kautta asukkaat voivat vuokrata työkaluja ja muita kodintarvikkeita. Vantaalla tällainen löytyy mm. Kivistöstä.

Myös erikoiskaupat ottavat käytettyä tavaraa myyntiin ja panostavat esim. vanhojen tuotteiden vastaanottoon tai korjauspalveluihin. Kiertotalouteen pohjautuvia kauppakeskuksia on mm. Retuna, Eskilstunassa Ruotsissa ja Minimossen, Vaasassa. Myös mm. hävikkiruokakaupat ja -ravintolat ovat kasvussa.






Erilaisia myymäläkonsepteja

2.4. Verkkokauppa, merkitys ja vaikutus myymäläverkkoon

Verkkokauppa osa monikanavaista kaupan palvelukenttää. Monikanavaiset toimijat hyödyntävät toiminnassaan useita asiointi-, myynti- ja palvelukanavia, minkä nähdään olevan edellytys menestyvälle kaupan liiketoiminnalle. Toimivaan monikanavaiseen toimintaympäristöön kuuluvat kaupan alalla mm. myymälät, verkkokauppa, sosiaalinen media, perinteinen media, mobiilisovellukset, keskusteluryhmät sekä asiakaspalvelu.

Verkkokauppa on siten osa kaupan palveluverkkoa ja asiakkaiden ostoprosessia sen kaikissa vaiheissaan. Verkko on myyntikanavana viimeisten vuosien aikana vahvistunut ja vahvistuu edelleen.

Verkkokauppa on aktiivinen ja dominoiva myyntikanava informaatiotuotteiden ja aineettomien hyödykkeiden kuten matkalippujen, tapahtumalippujen, erilaisten tietokone- ja mobiilipelien sekä rahapelien kaupassa, jossa tuote liikkuu tiedonvälityksellä. Verkkokaupan kokonaisarvosta Suomessa noin puolet tulee tavaraostoista. Suosituimmat vähittäiskaupan tuoteryhmät verkkokaupassa ovat viihde-elektroniikka ja tietotekniikka, muoti sekä kauneus- ja terveystuotteet.

Päivittäistavarakaupassa verkkokaupan osuus on vielä vähäinen, mutta voimakkaassa kasvussa. Päivittäistavarakaupan verkkokaupan osuus pt-kaupan kokonaismyynnistä on noin 3 % (2021). Pääkaupunkiseudulla sen arvioidaan olevan viitisen prosenttia.

Erikoiskaupassa fyysiset myymälät toimivat edelleen aktiivisina jakelukanavina, ja niillä vahvistetaan brändiä ja myyntiä. Asiakkaat odottavat kaupalta elämyksiä ja haluavat edelleen asioida myös myymälöissä. Uudelle erikoiskaupan rakentamiselle on siten kysyntää verkkokaupan kasvun rinnalla. Kasvu kohdistuu vetovoimaisiin keskuksiin, kauppakeskuksiin ja hyvin saavutettavissa oleviin sijaintipaikkoihin, joissa on vahva asiakasvirta. Verkkokaupan myötä toimijat kuitenkin arvioivat aktiivisesti myymäläverkkoaan, mikä on kuuluu liiketoiminnan kehitykseen.

Pienille keskuksille verkkokaupan vaikutus voi olla positiivinen. Toimijat pystyvät sijoittumaan myös pieniin keskuksiin, kun ne voivat verkon kautta tavoittaa laajemman markkina-alueen ja näin parantaa toimintaedellytyksiään ja toiminnan kannattavuutta perinteisen liiketilan kautta tapahtuvan toiminnan lisäksi.

Päivittäistavarakaupassa verkkokauppa kehittyy pääosin olemassa olevan myymäläverkon rinnalla ja myymälän tarjoamana lisäpalveluna. Tuotteet kerätään myymälöistä. Automaattiset keräilyratkaisut (robotit) kehittyvät, samoin myymälän sisälogistiikka.

Päivittäistavarakaupassa myymälöiden pinta-alatarve kasvaa verkkokaupan myötä, mutta enemmän logistiikassa kuin myymälän puolella. Toimijat panostavat myös myymälöihin, koska liiketoiminta on niissä kannattavaa ja asiakkaat haluavat asioida myymälöissä. Verkkokaupasta tilataan mm. perustuotteita sekä noutoruokaa, mutta hifistely, elämykset ja palvelutiskituotteet sekä usein myös pikanoutoruoka haetaan myymälästä.





Alepa testaa Espoossa automaattisia kuljetusrobotteja.

2.4. Verkkokauppa, noutopisteet ja keräilykeskukset

Kaupunkirakenteessa verkkokaupan kehitys näkyy myös postin ja erilaisten noutopisteiden sekä lähettipalveluiden tilantarpeen kasvuna. Automaatit ja palvelupisteet keskittyvät myymälöiden ja kioskien yhteyteen, mutta myös erillisiä noutopalvelupisteitä kehitetään.

Sijainti ratkaisee myös noutopaikoilla ja eri tyyppisiä noutopisteitä on keskustoissa useita. Noutopisteeseen tullaan usein myös autolla, joten sijaintiin vaikuttaa saavutettavuus ja asiakaspysäköinti. Kivistössä toimii mm. postin kivijalkamyymälä, joka palvelee vain pakettitoimituksia automaattiperiaatteella. Tikkurilassa mm. postin automaatti on sijoitettu päivittäistavarakaupan eteen kadulle sekä noutopiste myös kauppakeskuksen käytävälle. Usein päivittäistavarakaupan noutopisteet löytyvät pysäköintihallien yhteydestä.

Myös kotiinkuljetus yleistyy. Erilaisia last-mile –ratkaisuja ja automaattikuljetuksia kehitetään ja testataan.

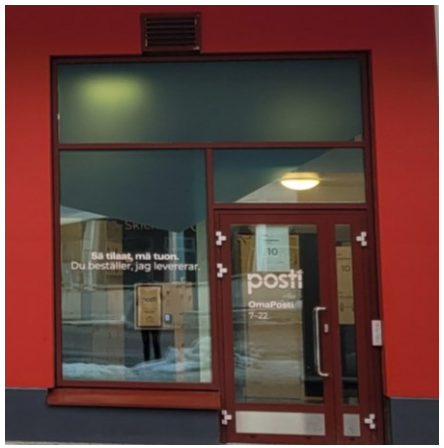
Keskustoihin tai niiden lähialueille sijoittuu myymälöiden lisäksi myös verkkokaupan myymälöitä (ns. dark store), joissa asioivat vain keräilijät ja kuljettajat. Esimerkiksi Jätkäsaaressa kivijalkaliiketilassa toimii Woltin market. Myös ravintolatoiminnasta löytyy vastaavaa. Yhteiskeittiössä voi esimerkiksi valmistua usean ravintolatoimijan ruuat, jotka toimitetaan keittiöstä suoraan asiakkaalle. Esimerkiksi Huuvalla on jo viisi haamukeittiötä pääkaupunkiseudulla.

Sijaintikriteerinä on kuluttajien läheisyys, jotta toimitusmatkat pysyvät lyhyinä, mutta tilojen ei tarvitse olla niin keskeisillä sijaintipaikoilla kuin perinteisten myymälöiden.

Päivittäistavarakaupassa on perinteisen kaupan lisäksi markkinoilla on vain verkkokauppaan panostavia toimijoita (esim. Oda, Ruokaboksi, Kauppahalli24). Tällaisten toimijoiden määrä ja markkinat todennäköisesti kasvavat. Tyypillisesti toimijoilla ei ole perinteisiä myymälöitä, mutta muuten toimintaperiaatteet yritysten välillä vaihtelevat. Oda panostaa suuriin keräilykeskuksiin, joista ensimmäinen (14 000 k-m^2) sijoittuu Vantaan Viinikkalaan. Sijaintikriteerinä on kuluttajamarkkinoiden läheisyys ja hyvä saavutettavuus. Kauppahalli24 panostaa lähituottajien tuotteisiin eikä tuoretuotteita ei varastoida lainkaan, vaan tuotteet tilataan asiakastilausten mukaan. Ruokaboksi toimittaa viikon ateriakokonaisuudet resepteineen, eli se kilpailee osittain ravintolatoimitusten kanssa.



Kaupunkiympäristöstä tulee löytää tilaa myös pakettikuljetuksille. Vaihtoehtoisia kulkumuotoja kehitetään tiiviiseen kaupunkiympäristöön.



Postin miehittämätön kivijalkamyymälä pakettipalveluille Kivistössä

2.5. Liikenteelliset näkökulmat, Vantaan liikenteen kehitysnäkymät ja -tavoitteet

Liikennejärjestelmän kehittäminen

Vantaan tavoitteena on tiivistää ja tehostaa maankäyttöä ohjaamalla kasvua nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Liikennejärjestelmän kehittämisen -näkökulmasta tämä edellyttää kulkumuotojen priorisointia, jotta rajoitetussa tilassa saadaan luotua toimivat liikennejärjestelyt kaikille.

Uusi yleiskaava ohjaa Vantaan kasvavan väestömäärän tiiviimmin keskustoihin ja raideliikenneväylien varsille, mikä antaa hyvät mahdollisuudet kestävien liikennemuotojen palveluntarjonnan parantamiselle, myös palveluverkon saavutettavuuden näkökulmasta. Suunnitteilla olevan raitiotien rakentaminen ja bussilinjojen runkolinjauudistus parantaisivat joukkoliikenteen palveluntarjontaa merkittävästi.

Valmistumisvaiheessa oleva Vantaan liikennepoliittinen ohjelma ohjaa koko liikennejärjestelmän suunnittelua. Selkeäksi kehittämiskohteeksi Vantaan liikennejärjestelmässä on tunnistettu asuinalueiden ja keskustojen liikenneverkkojen kehittäminen kestävää liikkumista suosivaksi sekä keskustojen käveltävyyden kehittäminen.

Vantaalla on kulkumuodoittain laadittu tarkemman suunnitelmat. Pyöräliikenteen tavoitteellinen baanaverkko ja pääverkko on määritelty ja se yhdistää keskustat ja suurimmat asuin- ja työpaikka-alueet toisiinsa. Vantaan kävelyn edistämisohjelmassa tunnistetaan kaupungin erityyppiset kävelyympäristöt ja määritetään niiden kehittämisen tavoitteet sekä laatutasokriteerit. Vantaan pysäköinnin kehittämisohjelmassa 2020–2025 on määritelty Vantaan pysäköintilinjaukset.

Liikenteelliset tavoitteet

Vantaan liikennepoliittisen ohjelman vision mukaan liikkuminen Vantaalla on turvallista, toimivaa ja sujuvaa kaikille. Visiota on konkretisoitu määrittämällä liikennepoliittiset tavoitteet, jotka on jaoteltu neljään tavoitealueeseen:

Liikkumisen sujuvuus
- Liikkuminen kestävillä kulkumuodoilla on helppoa ja sujuvaa.
- Arjen peruspalvelut ovat saavutettavissa kävellen tai pyöräillen 15 minuutissa.
- Matka-ajat ovat luotettavasti ennakoitavissa ja matkaketjut sujuvia.
- Erilaiset liikkumisen palvelut lisäävät liikkumisen vaihtoehtoja.
- Joukkoliikenteen runkoyhteydet seudun solmukohtien välillä ovat houkuttelevia.

Elinvoimaisuus
- Kaupunkikeskukset ovat helposti saavutettavia ja kestävät liikennemuodot ovat kilpailukykyisiä autoon nähden.
- Kaupunkikeskusten ydinalueet ovat kävelypainotteisia. Viihtyisät katutilat houkuttelevat viipymään ja kohtaamaan.
- Tavaraliikenteen toimivuus on varmistettu pääväylillä ja jakeluliikenteen edellytykset keskustoissa.
- Lentoaseman hyvä saavutettavuus on varmistettu sujuvilla liikenneyhteyksillä.

Resurssi- ja ympäristöviisaus
- Liikenteen kasvihuonepäästöt ovat vähentyneet 70 % vuodesta 1990 vuoteen 2030 mennessä.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannustehokkaasti suosien tilatehokkaita kulkumuotoja ja liikenneratkaisuja.
- Pysäköintiratkaisut ovat tehokkaita, toimivia ja kokonaisvaltaisesti toteutettuja.

Kaupunkilaisten terveys ja yhdenvertaisuus
- Liikkuminen omin lihasvoimin on lisääntynyt ja lisännyt terveyttä.
- Liikenteen aiheuttamat terveys- ja ympäristöhaitat ovat vähentyneet.
- Liikkuminen on turvallista ja liikkumisympäristöt koetaan turvallisiksi ja miellyttäviksi.
- Kaikille toimiva liikennejärjestelmä edistää liikkumisen tasa-arvoisuutta.

Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO

2.5. Liikenteelliset näkökulmat, kaupan palvelut ja saavutettavuus ja huoltoliikenne

Kaupan palvelut ja liikenneverkot

Kaupalliset palvelut keskittyvät Vantaalla keskusta-alueille, joiden joukkoliikennesaavutettavuus on hyvä. Keskustat kytkeytyvät hyvin seudulliseen raideliikenneverkkoon (päärata ja Kehärata) lukuun ottamatta Hakunilaa ja Länsimäkeä, jotka suunnitteilla oleva Vantaan ratikka toteutuessaan liittää raideliikenteen verkkoon. Palvelujen kehittäminen keskusta-alueilla on siten kestävän liikkumisen kannalta perusteltua niiden hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden vuoksi.

Keskusten saavutettavuus myös autolla on hyvä. Tie- ja katuverkko Vantaalla toimii hyvin muutamia vilkkaimpina aikoina ruuhkautuvia pääväyliä lukuun ottamatta. Pysäköinnille on rajallisesti tilaa keskustoissa katujen varsilla, keskuksien ulkopuolella yleensä kauppojen yhteydessä niiden tonteilla ja kauppakeskuksissa pysäköintitaloissa. Pysäköinnin kiertoa on keskuksissa tehostettu maksullisuudella. Kaupungin tavoitteena on, että asiointiin tarkoitetut pysäköintipaikat ovat palveluiden käyttäjien käytettävissä eivätkä pitkäaikaisessa käytössä, kuten asukaspysäköinnissä.

Palvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä riippuu niiden lähi- etäisyydellä (puoli kilometriä – kilometri) asuvien asukkaiden määrästä, mikä puoltaa tiiviitä keskuksia. Merkitystä on myös asiointireittien viihtyisyydellä ja koetulla turvallisuudella sekä lähiympäristön laadulla, eli onko alue miellyttävää kävellä ja pyöräillä. Mahdollisuus pysäköidä pyörä turvallisesti lähellä liiketilojen sisäänkäyntejä parantaa kaupan saavutettavuutta.

Huoltoliikenne huomioon jo suunnitteluvaiheessa

Toimiva huoltoliikenne on kaupallisten ja muidenkin palveluiden edellytys. Se vaatii tilaa kadulta tavaraa tuovien ajoneuvojen pysäyttämiselle siten, ettei siitä aiheudu vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle. Tilaa on vaikeaa järjestää, jos asiaa ei sitä ole jo sekä kadun että rakennuksen suunnittelussa otettu huomioon. Huoltopiha- ja -ajoratkaisut pitää puolestaan suunnitella huolellisesti rakennuksen muun suunnittelun yhteydessä usein jo kaavoitusvaiheessa.



Haastavinta huoltoliikenne on keskustoissa, joissa tilaa kaikkiaan on vähän ja huoltoliikenteelle ei useinkaan ole suunniteltuja järjestelyjä. Lisäksi se haittaa muuta liikennettä, usein erityisesti kävelyä. Yksi keino tällöin on huoltoliikenteen rajoittaminen tiettyihin kellonaikoihin. Näin on menetelty mm. kävelykatuna toimivalla Iso Roobertinkadulla Helsingissä ja kävelypainotteisessa Vanhassa Porvoossa.

Hyvä menettely on merkitä katujen varsille tavarankuljetuksille käytettävissä olevat lastaus- ja purkupaikat, kuten Hämeentiellä Helsingissä.

2.5. Liikenteelliset näkökulmat, asiakaspysäköinti

Keskustapalvelut ja niiden asiakaspysäköinti

Kaupunkikeskuksissa Vantaalla tavoitteena on autojen pysäköinnin tehostaminen ja keskittäminen. Periaatteena on toteuttaa laadukas, keskitetty pysäköinti, josta on hyvät kävely-yhteydet keskustaan. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti kivijalkaliikkeiden läheisyydessä täydentää keskitettyä pysäköintiä.

Pysäköinnin mielletään usein koskevan vain autoja. Tärkeää on tarjota pyörille hyvät ja riittävät runkolukittavat telineet lähellä kohteita. Jos telineet sijoitetaan kauemmas kauppojen ja palvelujen ulko-ovista, syntyy ovien viereen hallitsematon pyörien pysäköintialue.

Uutena tekijänä keskustojen liikenteessä ovat potkulaudat eli skuutit, joiden pysäköinnille pitää myös varata tilaa. Toistaiseksi skuuttien pysäköinti on ollut kaikkialla Suomessa varsin hallitsematonta.

Pysäköinnin suunnitteluperiaatteet
Kaupunkikeskukset

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta
- Pääkaduilla vain poikkeustapauksissa liiketilojen ja palveluiden yhteydessä.
- Kokoojakaduilla tarpeen mukaan täydentämään vieraspysäköintiä.
- Tonttikaduilla toteutetaan.

Aikarajoituksen ja maksullisuus
- Lähtökohtaisesti lyhytaikaista aikarajoitettua ja maksullista.

Vantaan liikenne-poliittinen ohjelma VALO

Asiakaspysäköinti muilla alueilla

Keskustojen ulkopuolella on yleensä paremmin tilaa järjestää asiakkaiden pysäköinti. Tähän ovat vaikuttaneet mm. pysäköintipaikkamääriä ohjailevat kaavamääräykset. Kauppojen yhteydessä olevien pysäköintialueiden lisäksi yleensä on myös mahdollisuus pysäköidä hiljaisempien katujen varsille.

Keskustojen ulkopuolella pyörien ja skuuttien pysäköinnille varataan yleisesti huonommin tilaa kuin keskustoissa. Myös pyörällä pääseminen esimerkiksi suureen kauppakeskukseen voi olla haastavaa vilkkaan autoliikenteen vuoksi. Turvallinen ja sujuva kävely- ja pyöräliikenneyhteys on otettava keskeiseksi lähtökohdaksi kohteen suunnittelussa.

Koko kaupunkia koskevat pysäköinnin suunnitteluperiaatteet

Kadunvarsipysäköinnin tarjonta
- Kadunvarsipysäköintiä tarjotaan soveltuvissa katuympäristöissä lyhytaikaiseen pysäköintitarpeeseen.
- Kadunvarsipysäköinti ei ole tarkoitettu pitkäaikaiseen pysäköintiin millään alueella.

Aikarajoituksen ja maksullisuus
- Myös kaupungin kiinteistöjen alueilla sijaitseva pysäköinti on aikarajoitettua alueilla, joissa on aikarajoitukset kaduilla.
- Rakennustyömaiden yhteydessä voidaan tietty kadunvarsi osoittaa väliaikaisesti luvanvaraiseksi pysäköintialueeksi.
- Vuoropysäköinnillä voidaan helpottaa kunnossapitoa.

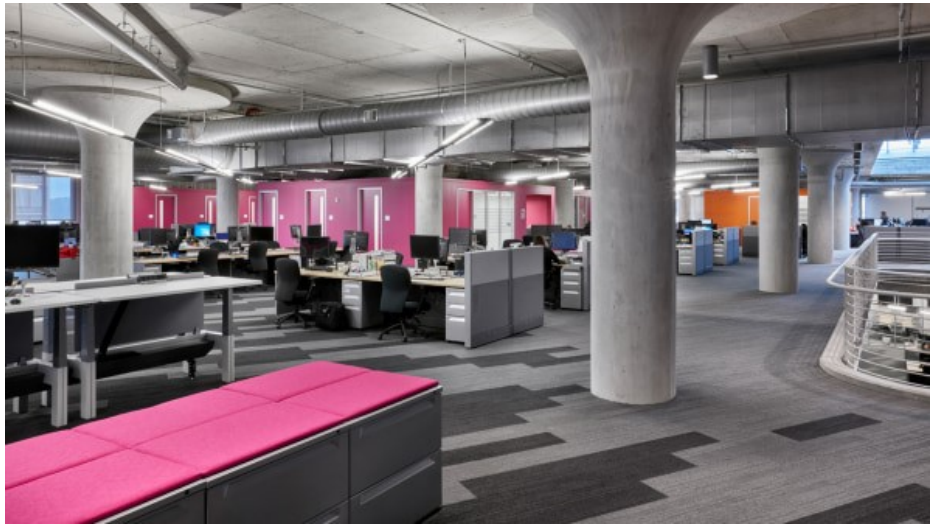
2.5. Liikenteelliset näkökulmat, pysäköintitalot

Keskitetty pysäköinti pysäköintitaloissa

Keskitetty pysäköinti tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla, niin asukkaille kuin palvelujen käyttäjille, on hyvä järjestää pysäköintitaloissa maanalaisten luolien tai kellareiden sijaan. Luolat ovat hyvin kalliita toteuttaa ja osa autolla saapuvista vierastaa niiden käyttämistä. Siksi rakennuttajat ja kiinteistökehittäjät suosivat yleisesti pysäköintitaloja kellaripysäköinnin sijaan.

Pysäköintitalo on myös muutettavissa toiseen käyttöön pysäköintikysynnän vähentyessä tai muuttuessa. Tosin tekniset ratkaisut eroavat sen verran muusta rakentamisesta, ettei p-talo ole suoraan muutettavissa muuhun käyttöön, vaan vaatinee laajoja muutostoimenpiteitä. Mahdolliseen muutoskysyntään on hyvä varautua jo pysäköintitalojen suunnittelussa.

Pysäköintitalossa kannattaa huomioida niin sähköautojen latauspaikat kuin pienemmät sähkökäyttöiset liikkumisen välineet. Nämä tukevat myös liiketiloja, mikäli pysäköintitalo palvelee myös niitä.



Fastcompany.com: These future-proof parking garages can easily morph into offices or housing

Liiketilat pysäköintitaloissa

Pysäköintitalojen maantasokerrosta (tai ensimmäisiä kerroksia) voidaan hyödyntää kaupan tiloina, liike- ja palvelutiloina. Näin katutiloista saadaan jalankulkijoille vaihtelevia ja virikkeitä sisältäviä. Tämän toteutuminen edellyttää, että tavoite elävästä katuympäristöstä pidetään alueen suunnittelussa korkealla prioriteetissa.



Kuusikerroksinen pysäköintitalo, jossa on kauppoja katutasossa (https://www.bdcnetwork.com/six-story-structure-combines-parking-garage-street-level-retail)

Pysäköintitalo-liiketilat -ratkaisuja on avattu kiinteistökehittämisen näkökulmasta enemmän sivulla 50.

2.5. Liikenteelliset näkökulmat, autoliikenne

Kaupan suurten yksikköjen keskittäminen lisää autoliikennettä

Suurten kauppaliikkeiden sijoittaminen samalle alueelle luo paljon moottoriajoneuvoliikennettä synnyttävän autokaupungin. Etäisyydet kauppojen väleillä muodostuvat mm. laajoista pysäköintialueista johtuen niin pitkiksi, että monet siirtymiset kauppojen väleillä ajetaan autolla. Tiivis kaupallisten palvelujen keskittymä merkitsee myös sitä, että asukasmäärä kävelyetäisyydellä jää pieneksi. Siksi on tärkeää sekoittaa toimintoja ja asumista siten, että ei muodostu liian suuria vain kauppaan perustuvia aluekokonaisuuksia



Auton käyttöön perustuvan kaupan keskittäminen johtaa suureen määrään lyhyitä automatkoja.

Kaupan autosaavutettavuuden varjopuolet

Autosaavutettavuus on kaupan toimintaedellytysten kannalta ollut tärkeää ja auton ennakoidaan säilyvän merkittävänä kulkutapana kauppamatkoilla. Useissa kyselytutkimuksissa on kuitenkin huomattu, että auton osuus kaupan liikevaihdosta yleensä yliarvioidaan.

Keskusta-alueilla hyvä autosaavutettavuus muodostaa haasteen, sillä autoliikenne vaikuttaa ympäristöön voimakkaasti: autoja varten tarvitaan runsaasti katutilaa ja autoliikenteen melu heikentää ympäristön viihtyisyyttä. Alueista muodostuu helposti epämiellyttäviä ja sitä myötä myös vähän käytettyjä. Ja kun tilaa on vain vähän, niin autojen käyttämä tila on pois mm. jalankulkijoilta.



Autoliikenteeseen tukeutuvan kauppakeskuksen ympäristö ei ole jalankulkijalle miellyttävä ja virikkeitä antava

2.6. Rakennuttajien ja kiinteistönkehittäjien näkemyksiä, keskustojen vetovoima

Haastattelut:
- eQ Varanhoito Oy
- Hartela-yhtiöt Oy
- Lehto Tilat Oy
- Skanska
- SSA Rakennus Oy
- YIT

Selvityksen yhteydessä haastateltiin kuutta Vantaan kaupungin keskustoissa toimivaa keskeistä rakennuttaa/kiinteistökehittäjää (osassa haastatteluista oli mukana useita henkilöitä). Haastattelujen tavoitteena oli koota toimijoiden näkemyksiä keskustojen kehittämiseen, mm. minkälaisena markkinana Vantaan keskustat nähdään ja millä edellytyksillä keskustojen kiinnostavuus kasvaa. Haastattelut ovat vaikuttaneet työn osaltaan työn tuloksiin. Tässä tiivis näkemys keskustojen vetovoimasta.

Yleisnäkemyksenä kaikenlainen tiivistäminen, uudistaminen ja lisärakentaminen lisää toimijoiden mielenkiintoa keskustoja kohtaan. Keskustojen vetovoimaan vaikuttaa myös kaavojen realistisuus sekä tonttitarjonta. Yleinen mittari keskustojen vetovoimasta on asuntojen hintataso, joskaan se ei kerro koko totuutta kysynnästä.

Rakennuttajilla ja kiinteistökehittäjillä on kiinnostusta erityisesti asuntorakentamiseen. Toisaalta nähdään, että asumisen kasvu keskustoissa lisää palveluiden kysyntää ja vastaavasti palveluiden kasvu ja keskustaympäristöjen uudistaminen lisää asuntojen kysyntää.

- **Tikkurila** koetaan Vantaan pääkeskustaksi, ja se on kaiken kaikkiaan kiinnostava kohde investointeihin sekä asunto-, liiketila- että muun toimitilarakentamisen näkökulmasta.
- **Myyrmäki** on sijainniltaan ja palveluiltaan hyvä. Se kiinnostaa erityisesti asuntorakentamisen näkökulmasta, mutta ei toimistojen. Toimistotiloja etsivät yritykset eivät koe Myymäkeä kiinnostavana. Kaupan rakenne on Myyrmannin myötä kunnossa, eikä kaupan laajentumiselle nähdä suurta tarvetta.
- **Martinlaakso** toimii lähipalvelukeskuksena, jossa on hyvä saavutettavuus. Nykyinen Martinlaakson ostari palvelee hyvin omalla konseptillaan (arjen palvelukeskus).
- **Kivistössä** nähdään potentiaalia. Palveluiden kasvu kasvattaa edelleen alueen vetovoimaa. Kivistön keskusta nähdään paikallisten palveluiden sijaintipaikkana, ei seudullisena kauppapaikkana. Toisaalta palveluiden parantumisen nähdään lisäävän vetovoimaa myös alueen ulkopuolelta. Kehärata on kasvattanut alueen kiinnostavuutta.
- **Aviapolis** kiinnostaa toimistojen näkökulmasta. Hotellien kysyntä on tällä hetkellä epävarmaa. Palveluiden toteuttamista uudella keskusta-alueella hidastavat vähäinen asukasmäärä ja läheiset Jumbon palvelut. Myös selkeän keskustan hahmottuminen vähentää kiinnostusta kaupan palveluiden kehittämisen näkökulmasta.
- **Koivukylä** on lähtenyt kehittymään asumisen näkökulmasta. Sen kuitenkin todetaan kaipaavan jotain muutakin (tätä tarkemmin erittelemättä).
- **Korson** on koettu jääneen kehityksestä jälkeen. Keskustaan kaivataan jonkinlaisia uutta avausta, jotta se koettaisiin kiinnostavana. Lähipalvelut alueella ovat kunnossa, mutta ostovoimaa siirtyy mm. Keravalle. Uusille palveluille olisi kysyntää. Hypermarket toisi uutta palvelukysyntää keskustaan.
- **Hakunilan** keskustan laajennusalue nähdään potentiaalisena kehityskohteena. Muutoinkin Hakunilassa nähdään potentiaalia, mutta ostarin kehitykseen tulisi saada joku ratkaisu. Hypermarketille nähdään kysyntää.
- **Länsimäkeä** ei tunnisteta tällä hetkellä samalla tavalla keskustana kuin Vantaan muita keskustoja.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 5 §

2.6. Rakennuttajien ja kiinteistönkehittäjien näkemyksiä, ratikan merkitys

Haastateltujen rakennuttajien ja kiinteistökehittäjien mukaan raideliikenteen kehittämisellä on suora yhteys kiinteistömarkkinaan. Päätös rakentamisesta on merkki siitä, että kaupunki kehittyy. Kun raide on isolla rahalla tehty, se tulee olemaan pitkäikäinen investointi sijaintipaikkaansa, mikä lisää toimijoiden luottamusta alueen kehittämistä kohtaan. Pikaratikka ja sen välityskyky ovat arvostettuja laatutekijöitä asuntorakentamisen ja kiinteistökehittämisen näkökulmasta.

Vantaalla jo suunnitelmat ovat vaikuttaneet ratikan varren kiinnostavuuteen, mutta ratikan toteuttamispäätöksellä on lopullinen merkitys. Toteuttamispäätöksen puuttuminen hidastaa investointihalukkuutta. Vantaan ratikka täydentää Vantaan hyvää raidesaavutettavuutta, jota aikaisemmin jo kehäradan rakentaminen edisti. Kehäradan kiinnostavuus liittyi osaltaan lentokenttäyhteyden parantumiseen, mitä myös ratikka tulee edistämään.

Vaikka Vantaa on perinteisesti autoliikennepainotteinen kaupunki, on keskustoissa julkisen liikenteen merkitys suuri. Ratikka tuo hyvän julkisen liikenteen yhteyden niihin keskustoihin, joista raideyhteys tällä hetkellä puuttuu. Toteutuessaan ratikka parantaa keskustojen houkuttelevuutta. Sillä nähdään olevan erityisesti imagovaikutusta, sujuva helppo yhteys on houkuttelevuutta lisäävä tekijä.

Ratikan nähdään vaikuttavan keskustojen vetovoimaan Itä-Vantaalla. Sen koetaan lisäävän erityisesti Hakunilan keskustan ja sen laajennusosan, mutta myös Länsimäen ja Tikkurilan kiinnostavuutta. Aviapolikselle ratikka tuo lisäarvoa, koska se luo sujuvan poikittaisyhteyden, mutta muutoin merkitys nähdään vähäisempänä kuin Itä-Vantaalla. Aviapoliksen nähdään kehittyvän myös ilman ratikkaakin.

Ratikan nähdään vaikuttavan erityisesti asuntojen kysyntään. Hyvä raideliikenneyhteys luo asuntorakentamiselle puitteet. Se luo elinvoimaa, ja tuo uusia kiinnostavia sijaintipaikkoja asumiselkin näkökulmasta.

Kun tulee lisää asukkaita, tarvitaan myös kaupallisia sekä myös julkisia palveluita. Ratikan ei suoraan nähdä kasvattavan kaupan edellytyksiä. Toisaalta ratikkapysäkit samoin kuin yleisesti risteyskohdat nähdään potentiaalisia palveluiden sijaintipaikkoja. Keskustojen ulkopuolella ratikkapysäkit sopivat mm. lähikaupalle, jonka yhteyteen voi sijoittaa pienliiketilaa. Uusille lähipalveluille nähdään kysyntää mm. Vaaralassa ja Fazerilassa.

Ratikan koetaan vaikuttavan jonkin verran myös toimistokysyntään, vaikkakin vähemmän kuin asuntokysyntään. Ratikan myötä toimistokohteiden sijoittumiseen tulee lisää mahdollisuuksia erityisesti jo olemassa olevissa kiinnostavissa kohteissa kuten Tikkurilassa ja Aviapoliksessa.

Ratikka tuo Vantaalle mielenkiintoa ja vaikuttaa ratikan varren alueiden houkuttelevuuteen investointikohteena. Lisäksi kaupunkirakenteen muuttuessa ja kestävän saavutettavuuden parantuessa ratikka vaikuttaa jo omistuksessa olevien kohteiden uudelleen tarkasteluun ja kehittämispotentiaaliin.



Tampereen Kaleva on kokenut mittavan kaupunkiuudistuksen ratikan myötä. Kaupunginosaan on rakentunut tiivis keskustamainen alue palveluineen. Myös olemassa olevat palvelut ovat hyötyneet ratikan tulosta.

Tampere, Sammonkatu

2.7. Liike- ja palvelutilojen toteuttamisedellytyksiä keskustoissa, hybridirakentaminen

Keskustoissa kaupan ja palveluiden kehittäminen lähtee liikkeelle kaupunkirakenteen, kaupunkiympäristön ja saavutettavuuden kehittämisen ohella kiinteistönkehittämisestä. Seuraavassa esitetään yleisiä näkökulmia erilaisten kiinteistöjen kehittämispotentiaaliin Vantaan keskustoissa. Asiantuntijanäkemystä on täydennetty kaupan edustajien, rakennuttajien ja kiinteistökehittäjien haastatteluilla.

Yleisesti kiinteistökehittämisen lähtökohtana on markkinalähtöisyys ja taloudellinen kannattavuus. Vasta toissijaisena näkökulmana on keskustan yleisen vetovoiman kehittäminen, mikä pitkällä aikavälillä kuitenkin parantaa usein myös taloudellista kannattavuutta.

Hybridirakentaminen

Hybridiratkaisut, joissa samassa rakennuksessa tai kiinteistössä yhdistyvät useat eri toiminnot, tarjoavat enemmän mahdollisuuksia ja mahdollistavat tehokkaamman rakentamisen keskeisellä sijaintipaikalla kuin puhdas liike- tai asuntorakentaminen. Kauppaa ja asuntorakentamista tukevat sekä kaupalliset palvelut että julkiset palvelut. Hybridirakennukseen voi sijoittua esim. terveys- ja hyvinvointipalveluita, sekä varhaiskasvatus-, perusopetus- ja koulutuspalveluita. Kaupan ja palveluiden sijoittelua kannattaa edistää suunnitelmallisesti jo hankekehitys- ja kaavoitusvaiheessa, jotta toimintojen erilaiset tarpeet tulevat joustavasti huomioiduksi.

Haasteita tuovat erilaiset liiketoimintamallit toimitila- ja asuntomarkkinoissa. Hybridirakentamisessa usean toiminnan intressin tulee kohdata, mikä onnistuu ainoastaan aivan keskeisimmillä sijainneilla. Usein sijainti on kiinnostava vain joko kaupan tai asumisen näkökulmasta. Harva toimija hakee erityisesti sijaintia hybridikohteessa.

Kiinteistökehittäjälle hybridirakentamisen ajoitus tuo haasteita ja lisää riskejä, koska kokonaisuus pitää yleensä rakentaa kerralla, jolloin markkinan tulee vetää riittävä määrä asumista yhtä aikaa. Tämä toimii paikoilla, joissa on paljon kysyntää ja alueella vetovoimaa. Hybridikohteen toteutusedellytykset paranevat, jos asuntojen hallintamuotoa ei määritetä etukäteen. Usein helpommin löytyy kysyntää sijoittajille tarkoitetuille vuokra-asunnoille kuin suurelle määrää saman aikaisesti valmistuville omistusasunnoille.

Rakennusten toiseen kerrokseen on vaikea löytää kysyntää. Toinen kerros toimii vain aivan keskeisimmillä sijaintipaikoilla. Jos toista kerrosta käytetään asiakaspalvelutilana, sinne tarvitaan ns. ankkurivuokralaisia. Hyviä ankkureita ovat mm. terveydenhoitopalvelut, kirjasto sekä muut yleishyödylliset palvelut, jolloin kaupungin mukaantulo tasoittaa riskiä. Julkisten ja yleishyödyllisten palveluiden haasteina on kiinteistösijoittajan näkökulmasta alhainen vuokranmaksuhalukkuus tai heikko vuokranmaksukyky.

Toiseen kerrokseen sopii myös joukko kaupallisia palveluita esimerkiksi kuntosalit ja ajanvarausta edellyttävät palvelut kuten lääkäri- tai sijoituspankkipalvelut. Kuntosalien osalta suunnitelmallisuus jo hankekehitysvaiheessa korostuu mm. tilojen rungon ääneneristystarpeiden vuoksi.

Hybridirakennusten toinen kerros tulee yleensä toteuttaa niin, että sen vuokrataso on ensimmäistä edullisempi. Rakennuttajien kiinnostavuutta ylempiä kerroksia voidaan edistää (kaupungin tonteilla) hinnan halpeneminen ylöspäin.

Hybridihankkeet ovat riskienhallinnan ja toteutuksen näkökulmasta haastavia. Tämän vuoksi kiinteistökehittäjät ja rakennuttajat suosivatkin usein ennemmin itsenäisiä vierekkäisten toimintojen hankkeita, joissa riskit ovat helpommin hallittavissa.

2.7. Liike- ja palvelutilojen toteuttamisedellytyksiä keskustoissa, kivijalkaliiketilat

Kivijalkaliiketilat ovat urbaanin keskustan näkökulmasta yksi merkittävistä tekijöistä. Kivijalkaliiketilat toimiessaan elävöittävät keskusta. Kauppakeskusrakentamisella tai yksittäisillä liikerakennuksilla ei saada aikaan samanlaista keskustatunnelmaa kuin ns. kivijalkakeskustalla. Kivijalkaliiketiloja ei saada yleensä toteutettua muuta kuin edellyttämällä niitä kaavoituksessa.

Kivijalkaliiketilat sopivat keskitetysti keskeisille sijaintipaikoille, mutta niitä ei pidä edellyttää joka paikassa. Ne kannattaa toteuttaa tiiviinä nauhoina hyvin näkyvillä ja saavutettavissa olevilla sijaintipaikoilla. Sen sijaan yksittäiset liiketilat ovat kysynnän näkökulmasta haasteellisia. Kivijalkaliiketilojen toimintaedellytyksiä kasvattaa lähiympäristön asumisen tehokkuus. Mitä enemmän lähiasutusta, sitä enemmän palveluiden käyttäjiä.

Kivijalkaliiketilat pyritään myymään, mutta niille löytyy huonosti ostajia, koska palvelualan yritykset eivät tyypillisesti halua omistaa tiloja. Näin ollen kustannukset jyvitetään asuntojen hintaan. Niiden toteuttamista edistää kerrosten lukumäärä. Kivijalkaliiketilojen edellytyksenä pitäisi olla vähintään 4 – 5 asuinkerrosta, mielellään vielä tätä enemmän, jolloin liiketilojen riskiä tasaa suurempi määrä asuntokerrosalaa.

Kivijalkaliiketiloihin sijoittuvat tyypillisesti yksityiset pienyritykset ja palvelutoimijat sekä hyvin erikoistuneet toimijat. Ne hakeutuvat urbaaniin kaupunkirakenteeseen, mutta eivät tyypillisesti kauppakeskuksiin, jotka ovat niille usein liian kalliita liikepaikkoja.

Kivijalkaliiketilojen markkinat löytyvät vasta rakentamisen jälkeen. Pienyritykset eivät pysty sitoutumaan hankkeeseen vuosia etukäteen. Harvat pienyritykset ovat myös riittävän luottokelpoisia, jotta rakennuttaja haluaisi sitoutua.

Asukkaiden näkökulmasta oman asuintalon kivijalkaliiketiloja ei useinkaan nähdä vahvuutena, vaan jopa haittana (melu ja muut häiriöt sekä mahdolliset kustannukset). Mikäli kivijalkaliiketilat jäävät asunto-osakeyhtiön omistukseen ja niihin saadaan pitkäaikaisia ja vuokranmaksukyvyltään hyviä vuokralaisia, ne parhaimmillaan laskevat yhtiövastiketta, kun tuloja saadaan myös muualta. Liiketilan palvelut tuovat myös lisäarvoa asukkaille, jotka hakevat urbaania palvelurikasta sijaintia.

Kivijalkaliiketilojen rungon mitoitus on usein erilainen kuin asunnoilla. Lisäksi kivijalkaliiketilojen julkisivun olisi hyvä olla asunnoista erottuva, jolloin liiketilat erottuvat paremmin ja niiden vetovoima kasvaa. Molemmat edellyttävät suunnittelun perusteiden yhteensovittamista.

Kivijalkaliiketiloja tarvitaan eri kokoisia. Tyypillinen vaihteluväli liikkuu 50 – 200 m^2:n välissä, mutta tätä suurempia tiloja hakevat esimerkiksi ravintolat ja kuntosalit. Erilaiset toiminnot edellyttävät tiloilta myös erilaisia sisäisiä ratkaisuja kuten saniteettitiloja, äänieristystä tai ruokaravintolat rasvanerotuskaivoja yms. Tilojen vuokrauksen kannalta tilojen muuntojoustavuus on hyvä ratkaisu.

Eri toiminnot tarvitsevat kiinteistön alueella myös erilaista ulkotilaa. Asukkaat kaipaavat yksityisempiä pihoja ja sisäänkäyntejä siinä missä liiketiloja palvelevat näkyvyys, näyteikkunat, houkuttelevat sisäänkäynnit, julkinen ulkotila sekä ravintoloiden osalta kadulle levittyvät terassialueet. Palvelut tarvitsevat erilaisia ratkaisuja myös mm. pysäköinnin, varastoinnin, jätehuollon ja muun huollon osalta. Erityisesti keskitetyn jätekeräysjärjestelmän alueilla (esim. Kivistön Putkijäte) on huomioitava liiketilojen jätehuollon tarve. Päivittäistavarakaupan huolto vaatii järeimpiä ratkaisuja, kun taas pienet palveluyritykset voidaan huoltaa asiakasovenkin kautta, mikä vastaavasti edellyttää huoltopysäköintipaikkoja liiketilan välittömässä läheisyydessä.

Jo kaupunkisuunnittelussa huomioon otettavia näkökohtia ovat mm. pysäköinnin ja saavutettavuuden ratkaisut: asiakaspysäköintiä tarvitaan niin autoille, pyörille kuin sähköpotkulaudoille. Lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä tai vastaavaa olisi hyvä löytyä näköetäisyydeltä. Erilliset pyörätiet puolestaan monipuolistavat saavutettavuutta ja parantavat liikkumisen turvallisuutta, mutta samalla vaativat enemmän katutilaa. Myös ravintoloiden katua elävöittävät terassit hyötyvät avarammasta katutilasta.

2.7. Liike- ja palvelutilojen toteuttamisedellytyksiä keskustoissa, päivittäistavarakauppa kivijalassa

Tiiviissä kaupunkirakenteessa kivijalkaan hakeutuu myös korttelikauppoja, eli pieniä lähikauppoja erityisesti siinä tapauksessa ettei niille löydy sijaintipaikkoja liikerakennuksista.

Päivittäistavarakauppaa ei kuitenkaan voi sijoittaa mihin tahansa kiviliiketilaan. Päivittäistavarakauppojen liiketilojen koko vaatii erilaista tilasuunnittelua kuin muiden pienempien palveluiden liiketilojen. Suunnittelussa on otettava koon lisäksi huomioon mm. huonekorkeus, talotekniikka, logistiikka, jätehuolto ja asiakaspysäköinti. Sijoittuminen on haasteellista, mutta ratkaistavissa, jos päivittäistavarakauppa otetaan mukaan hankkeeseen jo suunnitteluvaiheessa.

Hankkeeseen, missä edellytetään päivittäistavarakauppaa, ei tyypillisesti ryhdytä, jos ei ole toimijaa tiedossa etukäteen. Jos ei kukaan kolmesta Suomessa toimivasta pt-kaupan päätoimijasta sitoudu hankkeeseen, ei kiinteistökehittäjä tai rakennuttaja ole kohteesta kiinnostunut. Niiden näkökulmasta pienempien pt-toimijoiden mukaantulo hankkeeseen koetaan liian epävarmaksi. Näin ollen mikäli kortteliin halutaan päivittäistavarakauppaa, on jo asemakaavoitusvaiheessa syytä neuvotella mahdollisten toimijoiden kanssa.

Edellä mainittujen lisäksi kaupunkikehityksessä on huomioitava mahdollisten kylmätilojen, verkkokaupan ja muiden kauppaa tukevien palveluiden tarpeet. Ne yhdessä konseptien kehityksen kanssa kasvattavat päivittäistavarakaupan tilantarvetta. Osa tästä ”tilantarpeesta” kohdistuu fyysisen pt-myymälän ohella mm. pysäköintitaloihin ja asuinkerrostaloihin (verkkokauppatoimituksen tilat) ja katutilaan (verkkokauppajakelijoiden pysäköintitarve).





Alepa, Viertola

Alepa, Jätkäsaari

Korttelirakenteeseen on helpompi upottaa lähikauppa, jos se kokonaan tai osittain sijoittuu omaan siipeensä.

2.7. Liike- ja palvelutilojen toteuttamisedellytyksiä keskustoissa, pysäköintitalon palveluratkaisut

Pysäköintitalojen maatasokerrosten hyötykäyttöä pyritään kehittämään, jotta ne sopisivat perinteistä pysäköintitaloa paremmin kaupunkiympäristöön. Tällöin maantaso saadaan tuottavampaan käyttöön, mutta toteutuakseen ratkaisu edellyttää kustannustehokuutta. Samalla tuotetaan ratkaisu kaupan asiakaspysäköintiin. On kuitenkin huomioitava, että pysäköintilaitosten rinnalla tulee tarjonta nopea asiointipysäköintiä kadunvarressa tai muutoin näkyvällä paikalla.

Pysäköintitalo-liiketila –ratkaisussa ratkaisee usein sijainti. Ratkaisut ovat toimivia tiiviissä kaupunkirakenteessa. Päivittäistavarakaupan aiheuttamat häiriöt ja esim. huolto on usein helpommin ratkaistavissa kuin asuintalojen yhteydessä. Keskeisellä sijaintipaikalla halutaan usein kuitenkin myös näyttävää rakennusta, jolloin rakennuskustannukset nousevat herkästi liian suuriksi.

Pysäköintilaitoshybridissä tulee ratkaistavaksi omistamisen ratkaisut ja hallintamallit. Pysäköintitalo ei usein ole ”sijoittamiskelpoinen”, eli se ei tuota riittävästi. Laitos tarvitsee sopivan sijainnin ja/tai kaavoituksessa kiinteistöyhtiöille velvoitteen sen käyttöön.

Kivistössä on toteutettu ilmeisen onnistuneesti pysäköintitaloon K-Market ja toiseen p-taloon asukastila. Keskustan kaavarungossa on mainittukin tavoitteena pysäköinnin toiminnallisuus. Pysäköintitalot toteutetaan hybridinä, eli maantasoon sijoitetaan liike-palvelu-asukastilaa, jolloin ne toimivat kaavakohtaisina palvelupisteinä alueella.

Pysäköintitaloja voi kysynnän mukaan ottaa väliaikaisesti myös muuhun käyttöön, jolloin muuntojoustavuus huomioitava varhaisessa vaiheessa suunnittelua. Esimerkiksi Redin kauppakeskuksessa Kalasatamassa on osa pysäköintihallista varattu skettiparkin käyttöön. Myyrmäessä toimi kesällä 2022 urbaani katupuisto, Myyr York Park, Myyräncolon parkkipaikalla, pohjoisella eli Liesipolun puolella. Katupuisto on kaikille avoin ja ilmainen, koko perheen oleskelutila.



Kivistön keskustan ensimmäinen päivittäistavarakauppa rakentui pysäköintitalon maantasokerrokseen.



Lidl, Jätkäsaaressa pysäköintihallissa.

Pysäköintihallin ohella tarvitaan muutamia pika-asiointipysäköintipaikkoja kadunvarressa.

2.7. Liike- ja palvelutilojen toteuttamisedellytyksiä keskustoissa, vaiheistus ja julkiset palvelut

Liike- ja palvelutilojen vaiheistus

Uusissa keskustoissa liiketilojen saaminen alueelle on alkuvaiheessa vaikeaa, kun alueella ei ole riittävästi asukkaita. Suunnittelun alkuvaiheessa tulee kuitenkin jo ottaa huomioon alueen tavoitteet ja osoittaa alueelle riittävästi liiketiloja keskeisille sijaintipaikoille. Alueen jo rakennuttua on palvelutiloja hankala enää mahduttaa tiiviiseen kaupunkirakenteeseen. Näin ollen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota vaiheistukseen ja siihen, että eri toiminnoille soveltuvia tiloja osoitetaan riittävästi jo asemakaavassa.

Päivittäistavarakaupan mitoitustarve kasvaa alueen asukasluvun kasvaessa. Ensivaiheessa on kysyntää vain pienelle lähi- tai korttelikaupalle, mutta myöhemmin on tarve kasvattaa sitä suuremmaksi. Kun ensimmäistä kysyntää alueelle on syntynyt, voidaan alueelle rakentaa myös väliaikaisia päivittäistavarakaupan tilaelementtiratkaisuja, kunnes alueelle on mahdollista rakentaa pysyvämpiä kaavan mukaisia liiketiloja. Tämä onnistuu esimerkiksi poikkeusluvalla.

Vaiheistus edellyttää riittävän isoa tonttia tai tonttien aluetta ja sellaisia ratkaisuja, jotka ovat myöhemmin laajennettavissa. Ensimmäisessä vaiheessa tilanne on kaupunkikuvallisesti haastava, jos keskeiselle alueella jää tyhjiä tontin osia.

Toimijan kannalta on oleellista, että alueelle pääsee myöhemmin pysyvämmällä ja laajemmalla ratkaisulla alueen kysynnän kasvaessa. Väliaikainen ratkaisu ei ole kannattava, jos alueelle ei ole mahdollisuutta jäädä ja hyödyntää jo saavutettua asiakaskuntaa. Pop up- ratkaisuja väliaikaiseen tarpeeseen voi sijoittaa myös esimerkiksi aukioille/toreille tai myöhemmin purettavissa oleviin rakennuksiin.

Julkisten palveluiden merkitys

Kaupalliset palvelut saavat synergiaetua julkisten palveluiden läheisyydestä. Myös asiakkaat hyötyvät julkisten ja kaupallisten palveluiden keskittämisestä.

Uusien palvelukeskusten yhteyteen pyritäänkin usein sijoittamaan kaupan palveluiden lisäksi myös julkisia palveluita, jolloin keskus toimii todellisena lähipalvelukeskuksena. Julkiset palvelut tukevat kaupallisten palveluiden toimintaedellytyksiä tuoden asiakasvirtaa palvelukeskukseen. Etuna on myös se, että useampi palvelu (julkinen että kaupallinen)on saavutettavissa samassa sijainnissa ja saman käynnin yhteydessä. Julkisen tahon mukaan tulo hankkeeseen tasaa myös kiinteistökehityksen riskiä ja parantaa hankkeen toteutusedellytyksiä.

Kaupallisten palveluiden yhteyteen sopivat mm. kirjasto-, nuoriso- ja terveyspalvelut. Tyypillisesti nämä toimivat hyvin palvelukeskusten ylemmissä kerroksissa. Uudella alueella ne ovat ensivaiheessa mahdollisia myös kivijalkaliiketiloissa. Esimerkiksi Kivistössä toimii sekä kirjasto että nuorisotilat kivijalkatilassa odottaessaan palvelukeskuksen valmistumista.

Kulttuuri- ja liikuntapalvelut sijoittuvat tyypillisesti omiin rakennuksiinsa tai omille alueillensa mutta kannattaa pyrkiä hyödyntämään niiden tuottamia asiakasvirtoja myös kaupallisille palveluille. Laajempaa aluetta palvelevan julkisen palvelun (esim. uimahalli, jäähalli tai kulttuurikeskus) sijoittaminen keskustaan tai sen tuntumaan voi tukea keskustan vetovoimaa ja sen kehittämistä. Erityisen suuri merkitys tällaisella voi olla haastavan kehityspotentiaalin omaavalle keskustalle.

Kaupan palveluverkkoa suunniteltaessa on hyvä huomioida myös ympäröivän alueen kasvava muun palveluverkon tarve, kuten perusopetuksen ja varhaiskasvatuksen.

2.8. Kaupan sijoittumisen periaatteita keskustoissa (1)

Kaupallisten palveluiden sijainnilla on ratkaiseva merkitys sille, miten ne toimivat ja menestyvät. Sijainnin toimivuudessa merkitsee se, miten helposti ja luontevasti alueen asukkaat voivat hyödyntää palveluita tai useamman palvelun muodostamaa palveluketjua.

Tiivis kaupunkirakenne ja lähiasukkaiden suuri määrä tarjoavat hyvät lähtökohdat tiiviille palvelurakenteelle. Kauppa ja palvelut haluavat sijoittua sinne, missä on luontevat asiakasvirrat. Kun palveluita keskustassa keskitetään, vahvistetaan palveluiden vetovoimaa ja liiketoiminnan synergiaetuja. Myös työpaikat luovat asiakasvirtoja, mutta kaupalliset palvelut hakeutuvat kuitenkin pikemmin lähelle asutusta kuin työpaikka-alueille.

Keskustoissa sekoittunut rakenne (asukkaita, työpaikkoja) tukee palveluiden sijoittumista ja luo edellytykset ympärivuorokautisesti aktiivisemmalle ja elävämmälle alueelle kuin yksipuolinen rakenne. Työpaikkojen määrä rikastuttaa erityisesti keskustan ravintolapalveluita. Keskustojen elinvoiman kannalta työpaikkojen merkitys on suuri.

Liiketilojen sijoittamisessa tulee siis nojautua **keskittymisen ja tiiviyden periaatteeseen.** Hyviä liikepaikkoja saadaan, kun huolehditaan **miellyttävästä kaupunkiympäristöstä** ja selkeistä palvelukeskittymistä. Liikepaikkojen tulee muodostaa yhtenäisiä nauhoja kadunvarressa, pysäkkien ympäristössä ja aukioiden reunoilla. Tällöin ne yhdessä synnyttävät vetovoimaa ja hyötyvät toistensa läheisyydestä, mikä synnyttää palveluille luontevia asiointivirtoja. Mitä enemmän toimijoita on tietyssä pisteessä, sitä enemmän syntyy kysyntää. Päivittäistavarakaupat ja muut ankkuritoimijat lisäävät asiakasvirtoja, mutta kivijalkapalvelut edellyttävät tiiviyttä ja valmiiksi keskeistä sijaintia.

Uusien palveluiden sijoittumisessa keskustaan tulee ottaa huomioon suunnittelualueen vieressä olevat palvelut, jotta keskustaan muodostuu **toimiva ja vetovoimainen palvelukokonaisuus.**



Keskitetyt palvelut tuovat synergiaa ja tekevät tekee miljööstä kaupallisen. Ratikkareitin nurmikkopinta pehmentää miljöötä. Kadunvarsipysäköinti tukee autolla saavutettavuutta. (Kuva Tampereen Sammonkatu)

2.8. Kaupan sijoittumisen periaatteita keskustoissa (2)

Palveluiden toimivuuden kannalta oleellinen tekijä on **saavutettavuus**. Saavutettavuus edellyttää miellyttäviä ja luontaisia kulkureittejä, mikä tukee palveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyörällä. Autosaavutettavuuden näkökulmasta on tärkeää myös asiointipysäköinti kadunvarressa tai muutoin lähellä näkyvällä paikalla.

Saavutettavuuden kannalta yksi näkökulma on myös **toimintojen monipuolisuus**, eli että samalla alueella tai kohteessa on mahdollisuus hoitaa useita asioita kerralla. Tyypillisesti hyviä palveluiden keskittymispaikkoja ovat mm. raideliikenteen pysäkkiympäristöt. Ne keräävät asiakasvirtoja ja niihin tyypillisesti suunnitellaan sujuvat kävely- ja pyöräilyreitit ympyröiviltä asuinalueilta.

Hybridirakennukset ovat yksi tapa keskittää erilaisia toimintoja tiiviisti. Hybridirakennuksella tarkoitetaan rakennusta, jossa on useita eri käyttötarkoituksia, kuten esimerkiksi liike-, toimisto-, hotelli- ja palvelutilaa sekä asumista. Hybridirakennuksessa useampi kuin yksi kerros on muuta toimintoa, eli toiminnallinen maantasokerros ei yksinään muodosta hybridiä. Tyypillisesti keskustoihin sijoittuviin hybridirakennuksiin sijoittuu palveluita ja asuntoja, ja niihin tavoitellaan myös muuta toimitilaa. Palvelut hyötyvät niin asukkaista kuin työpaikoistakin. Palvelut voivat olla joko myymälöitä ja kaupallisia palveluita tai julkisia palveluita. Liiketilojen osuus on usein suurempi kuin perinteisessä asuin-kivijalkaliiketilarakennuksessa.

Hybridirakentaminen keskittyy tyypillisesti keskustojen ytimiin, missä on vähän tilaa yksipuolisille liikerakennuksille ja missä on kysyntää myös asunnoille sekä muulle toimitilalle. Erityisesti toimitilarakentaminen on haastava saada toteutettua, ja toteutumisedellytykset ja kannattavuus ovat paremmat keskeisillä sijainneilla. Usein hybridirakentaminen liittyy myös joukkoliikenteen solmukohtaan. Hybridirakentaminen voi edistää palvelujen sijoittumista keskustaan, toisaalta se voi myös hidastaa, jos kaikille hybridirakennuksiin suunnitelluille toiminnoille ei löydy kysyntää samanaikaisesti.

Toimijoiden näkemyksiä hybridirakentamisesta tarkastellaan luvussa 2.7. Liike- ja palvelutilojen toteuttamisedellytyksiä keskustoissa s. 47.

Liikepaikkojen näkyvyys kaupunkitilassa on olennainen tekijä palveluiden toimintaedellytyksille. Näyteikkunat ja keskeinen sijainti katutilassa on tärkeää. Sen sijaan mm. pimeät arkadit tai korkeat viheristutukset liiketilojen edessä heikentävät näkyvyyttä. Mikrosijainti suhteessa asiakkaiden kulkureitteihin, julkisen liiketeen pysäkkeihin ja asiakaspysäköintiin sekä muihin palveluihin vaikuttaa yritysten toimintaedellytyksiin. Yksittäisten, hajallaan tai näkymättömissä olevien palvelujen vetovoima jää helposti heikoksi.



Kaupunkivihreä parantaa viihtyisyyttä, mutta rehevät pensaat sekä pimeät arkadit heikentävät palvelujen näkyvyyttä ja jopa voivat estää kulkua liikkeeseen, esimerkki Lauttasaaresta

2.9. Suosituksia, liikenteelliset näkökulmat

- Pyörien sekä potkulautojen eli skuuttien pysäköinnille pitäisi varata tilaa lähelle palveluiden sisäänkäyntejä. Pyöriä varten tulisi olla kunnolliset runkolukittavat telineet, jotka eivät saa olla liian ahtaita. Skuuttien pysäköintiä varten tulisi olla selkeästi merkitty alue. Nämä tilat voivat myös muodostua yhdestä tai useammasta sisäänkäyntien läheisyydessä olevasta autojen pysäköintiruudusta, jos sopivaa tilaa ei muuten ole osoitettavissa.
- Kivijalkaliiketilojen edustalle on mahdollisuuksien mukaan hyvä osoittaa tilaa asiakkaiden autojen lyhytaikaiselle pysäköinnille. Paikkojen nopean kierron aikaansaamiseksi pysäköinnin tulee olla aikarajoitettua. Jos liikkeet ovat pääkadulla, jolle asiakaspysäköintiä ei ole mahdollista järjestää, tulee pysäköintipaikkoja asiakkaille osoittaa mahdollisuuksien mukaan hiljaisemmilla lähikaduilla tai mahdollisesti lähellä sijaitsevasta pysäköintitalosta. Pysäköintitalossa paikat on hyvä osoittaa läheltä sisäänajoa. Paikkojen nopean kierron vuoksi pysäköinnin palveluja varten varatuilla paikoilla tulisi olla aikarajoitettua. Paikat voivat yöaikaan olla esimerkiksi asukkaiden käytettävissä.
- Suuriin kauppakeskuksiin tulisi kaikille sisäänkäynneille järjestää sujuvat, turvalliset ja hyvin opastetut reitit kävellen ja pyörällä saapuville. Pyörien pysäköinti pitää järjestää hyvillä runkolukittavilla telineillä ja paikka tulee opastaa hyvin. Skuuttien pysäköintiä varten tulisi olla niille osoitettu paikka.
- Pysäköintitalojen maantasokerrokseen tulisi mahdollisuuksien mukaan sijoittaa palveluja tai muita toimintoja katutilan viihtyisyyden turvaamiseksi. Pysäköintitalot tai osa niistä olisi myös hyvä suunnitella siten, että ne on mahdollista muuntaa myöhemmin joko toimisto- tai asuinkäyttöön.
- Kaavoituksella tulisi estää muusta kaupunkirakenteesta irrallisten yksipuolisten, auton käyttöön perustuvien kaupan palvelukeskittymien syntyminen. Toimivassa, sekoittuneessa kaupunkirakenteessa palvelut tukeutuvat lähiasukkaiden kysyntään. Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso vähentää tarvetta auton käyttöön.
- Kaupan suuret yksiköt olisi hyvä suunnitella katutilaan avautuviksi ja helposti kävellen ja pyörällä saavutettaviksi. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa pitäisi kiinnittää huomiota katutilan viihtyisyyteen ja laatuun sekä kulkuyhteyksiin liiketiloihin jalankulkijoiden ja pyöräillä liikkuvien näkökulmasta. Suuryksiköiden hyvä saavutettavuus joukkoliikenteelle on tärkeää. Autojen pysäköinti on hyvä järjestää liikkeiden taakse, jotta kauppojen väleillä on helpompaa kulkea kävellen ja matkat lyhyempiä kuin autolla.

2.9. Suosituksia, hybridirakentaminen

- Keskustojen kehittämisen näkökulmasta olisi hybridirakennukseen hyvä saada asuntojen ja liiketilojen rinnalle muuta toimitilaa.
- Hybridiratkaisuvaihtoehdot kannattaa ottaa huomioon jo kaavasuunnitteluvaiheessa. Onnistunut hybridirakentaminen tarvitsee usein myös kaupungin palveluiden yhtäaikaista tarkastelua. Esimerkiksi uutta kauppakeskittymää suunniteltaessa, on hyvä tarkastella tarpeita asuntorakentamisen ja erilaisten julkisten palveluiden osalta. Kiinteistösijoittajien, -omistajien, -rakentajien ja kaupungin välillä on hyvä käydä markkinavuoropuhelua mahdollisista yhteishankkeista.
- Kaupan palveluja ja asuntorakentamista tukevat julkiset palvelut. Hybridirakentamisen hankkeiksi sopivat esimerkiksi kirjasto-, nuoriso-, varhaiskasvatus-, perusopetus ja koulutuspalvelut. Niiden saamista mukaan hankkeeseen kannattaa pyrkiä edistämään.
- Kaupungeissa varhaiskasvatusyksiköitä sijoitetaan myös kiinteistöyhtiöiden kivijalkoihin. Varhaiskasvatuksen vaatimukset omasta aidatusta piha- ja ulkoilualueesta voidaan kattaa osoittamalla kaupungin läheinen puistoalue tai leikkipuisto yksikön piha-alueeksi.
- Kiinteistökehittäjien näkökulmasta monin erin kulkumuodoin saavutettavat keskittymät ovat houkuttelevia hybridikohteille. Tyypillisesti joukkoliikenteen solmukohdat, joissa on myös hyvä autosaavutettavuus, ovat toimivia sijainteja hybridirakennuksille.

Esimerkkejä hybridiratkaisuista:

Hybridirakentamisen esimerkkinä toimii muun muassa Kauppakeskus Saari Laajasalossa Helsingissä. Saaren kauppakeskuksessa toimii kaksi päivittäistavarakauppaa, ravintoloita, pienempiä erikoismyymälöitä, kuntosali sekä Helsingin kaupungin kirjasto- ja nuorisopalvelut. Palvelut ovat liikekeskuksessa helposti saavutettavissa ja alueelle suunnitellaan ratikkayhteyttä.

Kauppakeskus Iso-Omenassa Espoossa on kaupan palveluiden lisäksi muun muassa julkisen terveydenhuollon palveluita sekä kirjastopalvelut ja kauppakeskus Triplasta Pasilasta löytyy muun muassa seurakuntapalvelut ja hotelli. Molempiin yhdistyy myös asuntoja sekä toimistotilaa.

Hybridirakentamisen esimerkkejä löytyy myös benchmarking-luvusta 2.11.



Dixi on hyvä esimerkki hybridirakennuksesta keskeisellä sijaintipaikalla joukkoliikenteen solmukohdassa.

2.9. Suosituksia, kivijalkaliiketilat ja muut erikoiskaupan liiketilat

- Kaupat ja palveluyritykset tarvitsevat kaupungin keskustoissa hyvin erilaisia ja eri kokoisia liiketiloja. Liiketiloja kannattaa sijoittaa sekä keskustan korttelirakenteisiin, kauppakeskuksiin että kadunvarsille.
- Tiiviissä kaupunkirakenteessa on hyvä varautua siihen, että pienten liiketilojen joukossa on myös suurempia liiketiloja esimerkiksi ravintoloiden ja pienten päivittäistavarakauppojen tarpeisiin. Ravintolatoiminnalle tulee osoittaa suunnitteluvaiheessa jo sijaintipaikkoja niiden edellyttämien suunnitteluratkaisujen takia (mm. rasvan erottelukaivot, saniteettitilat, äänieristys).
- Yritystoiminnan kasvua voidaan tukea monipuolistamalla liiketilojen tarjontaa keskustoissa. Liiketilojen muuntojoustavuutta (pienten tilojen yhdistäminen tai suurten pilkkominen) kannattaa tukea suunnitteluratkaisuin.
- Kivijalkaliiketiloja kannattaa edellyttää kaavoissa keskeisillä sijaintipaikoilla. Jos ei kivijalkaliiketiloja osoiteta alueelle uuden alueen suunnitteluvaiheessa, palveluille ei voida myöhemmin tarjota liikepaikkoja tiiviissä keskustarakenteessa. Kivijalkaliiketiloja kannattaa pyrkiä osoittamaan vain riittävän korkeisiin asuintaloihin (vähintään 4–5 asuinkerrosta), jotta ne voidaan tuottaa kannattavasti.
- Kadunvarsiliikepaikat keskitetään keskeisille kauppakaduille ja keskustojen ydinalueelle. Yksittäisiä liiketiloja ei kannata sijoittaa etäälle toisistaan. Liiketilaa ei myöskään pääsääntöisesti kannata osoittaa toiseen kerrokseen (pl. kauppa- ja palvelukeskukset). Toiseen kerrokseen voi sijoittua keskeisellä sijainnilla kuitenkin palvelutilaa esimerkiksi ajanvarausta edellyttäville palveluille (lääkäri, terveydenhoito, pankkipalvelut) sekä suurempia tiloja vaativille palvelutoimijoille kuten kuntosaleille.
- Rakennusten maantasokerros, johon tehdään kivijalkaliiketilaa, tulisi suunnitella erottuvaksi muusta rakennuksen julkisivusta. Sillä korostetaan palveluiden olemassaoloa kaupunkitilassa ja tuodaan urbaania ilmettä keskustaan.
- Kivijalkaliiketiloille kannattaa mahdollistaa katutilan käyttö tapahtumille, tuote-esittelylle ja terassipöydille. Katutilan käyttöluvat ja ohjeistus tulee olla selkeää ja helppoa, jotta se kannustaa yrityksiä hyödyntämään katutilaa.
- Kivijalkaliiketiloille näkyvyys on tärkeää. Kadunvarsiliiketiloissa näyteikkunoissa on hyvä suosia suuria ikkunoita ja myös kokonaan avattavia ikkunoita. Kivijalkaliiketilojen ikkunoita ja sisäänkäyntejä ei kannata peittää suurilla istutuksilla.
- Kaupunkiuudistuksen myötä myös ns. rosoisille palveluille tarvitaan sijaintipaikkoja, eli uusia liiketiloja edullisempia tiloja mm. yhteisöllisille toimijoille, uusille pienyrittäjille, kiertotalousliiketoiminnalle tai uudentyyppisille palvelumuodoille. Näin ollen kehitystä on hyvä vaiheistaa ja jättää tilaa eri ikäisille kiinteistöille. Lisäksi tulisi edistää väliaikaistilojenkäyttöä. Olisi myös syytä pohtia, miten muulla tavoin voisi tuottaa kohtuuhintaisia tiloja yritystoiminnalle, mikä edistäisi työpaikkojen syntymistä keskustoihin.
- Erilaiset pop up -palvelut, liikkuvat palvelut ja ketterät kioskit pyrkivät sijoittumaan sinne, missä on ajallisesti paikallisia asiakasvirtoja. Ne hakeutuvat mm. toreille, aukioille, kauppakeskuksiin, tapahtumiin tai liikuntapalveluiden äärelle. Niille pitäisi osoittaa sijoittumispaikkoja keskustoissa sekä laatia niille selkeät lupaprosessit ja säännöt.
- Päivittäistavarakaupan verkon kehittämisen suosituksia löytyy luvussa 4.4. sivulla 87.

2.10. Kestävä kehitys, tavoitteet

Vantaan ekologisen kestävyyden tavoitteet

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030. Kaupungin suunnittelu ja toteutus olisi resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi, asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat olisivat vastuullisia. Rakennettu ympäristö tuottaa nykyään noin kolmanneksen koko Suomen kasvihuonekaasupäästöistä.

Vantaan tärkeimmät toimenpiteet hiilineutraaliuden saavuttamiseksi:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen
- kestävien hankintojen tekeminen
- tilojen ja laitteiden käytön energiatehokkuuden huomioiminen

Vantaan päivitetyssä resurssiviisauden tiekartassa (2/2022) on kuusi kaistaa; yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, hiilineutraali energia, materiaalien elinkaari ja kiertotalous, monimuotoinen luonto, vastuullinen Vantaa sekä hiilinielut ja kompensointi.

Näitä kaikkia tavoitteita ja toimenpiteitä voi huomioida myös Vantaan palveluverkon kehittämisessä. Tarkempia toimenpide-ehdotuksia on annettu seuraavilla sivuilla.

2.10. Kestävä kehitys, toimenpiteitä keskustoissa (1)

Kaupan verkostoon liittyvä kestävä liikenne ja yhdyskuntarakenne

Liikenne on yksi suuri päästöjen aiheuttaja; sen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin 20 prosenttia, josta valtaosa aiheutuu tieliikenteestä. Liikenteen päästöjä voidaan vähentää sekä kestävillä liikkumismuodoilla että liikkumisen tarpeen vähentämisellä.

Alueiden kehittäminen täydennysrakentamisen ja sekoittuneen yhdyskuntarakenteen periaatteilla lisää alueidenkäytön tehokkuutta ja vähentää kodin, työpaikkojen, vapaa-ajankohteiden ja asiointikohteiden välisiä matkoja. Kun uudet palvelut sijoittuvat olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen, voidaan myös hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria, kuten teknisen huollon ja liikenteen verkostoja.

Tulevaisuudessa liikenteen sähköistyminen, automatisaatio ja digitaalisten palvelujen lisääntyminen tulevat muokkaamaan liikkumisen tapoja ja tarpeita.

- Panostetaan jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseen. Parannetaan palvelukeskittymissä kävely- ja pyöräteiden laatua ja sujuvuutta (mm. istutukset, laadukkaat kalusteet, sujuvat reitit, risteyskohtien vähentäminen). Kehitetään pyöräilyn laatukäytäviä, eli yhtäjaksoisia laadukkaita pyöräreittejä. Tehdään myös liikkeiden väliset jalankulkuyhteydet houkutteleviksi ja luonteviksi.
- Panostetaan siihen, että palvelut sijaitsevat toimivan joukkoliikenteen varressa. Eheä ja tiivis kaupunkirakenne parantaa joukkoliikenteen asemaa. Kilometrin säteellä Kehäradan asemista arvioidaan asuvan tulevaisuudessa noin 200 000 asukasta ja sijaitsevan jopa 200 000 työpaikkaa.
- Jakelu myymälöistä asiakkaille. Tavarakuljetuksiin voidaan tarjota kuljetuspalveluita ja asiakkaille lainattavia laatikkopolkupyöriä. Liikkuvat palvelut, konttipalvelut (liikkuva pyörähuolto, liiteri.net). Mahdollistetaan esim. sähköiset kaupparobotit. Mahdollistetaan keskitetyn noutovaraston kehittämistä, jolloin alueella asioidaan jalan ja lopuksi voidaan hakea ostetut tavarat noutovarastosta. Luodaan mahdollisuuksia sijoittaa alueelle keskitettyjä yhteisiä verkkokaupan noutopisteitä joukkoliikenteen solmukohtien ja pyörä- ja kävelyreittien yhteyteen.
- Kaupan kestävämmät kuljetukset keskusvarastoista myymälöihin. Edistetään mm. jakeluliikenteen sähköistymistä rakentamalla raskaan kaluston latauspaikkoja.
- Tilavarauksissa huomioidaan pyörien pysäköintimahdollisuudet ja eri pyörätyyppien tarpeet (ml. laatikko-, tavarapyörät ja sähköpyörien lataus). Akuille turvallisia säilytys- ja latauspaikkoja.
- Pyritään vähentämään auton käyttöä alueen sisäisessä liikkumisessa kauppojen välillä, esim. keskitetään pysäköintiä vähintään muutaman läheisimmän kiinteistön kesken. Sähköautoille tehdään lataus- ja pikalatauspaikkoja, ja ne sijoitetaan lähimmäksi kaupan sisäänkäyntejä. Huomioidaan myös kaasutankkausasemat. Huomioidaan myös pysäköintitarpeen mahdollinen vähentyminen ja pysäköintialueet suunnitellaan muuntojoustaviksi.

2.10. Kestävä kehitys, toimenpiteitä keskustoissa (2)

Kestävä kauppa

Hyödynnetään uusia kiertotalouteen perustuvia toimintamalleja. Yritysten omat kestävät, kierto- ja jakamistalouteen perustuvat liiketoimintamallit ja synergiat eri yritysten välillä voivat osaltaan tuottaa tehokkuutta energian ja resurssien käyttöön. Nämä toimintamallit voivat edellyttää toimenpiteitä myös kiinteistöille energiankäyttöön ja kierrätykseen liittyvien vaatimusten (esim. ympäristösertifikaatit) kautta.

Tuotteet pitäisi suunnitella nykyistä pitkäikäisemmiksi. Lisäksi niitä tulisi korjata ja jakaa. Elinkaaren lopussa materiaalit tulisi ottaa talteen ja hyödyntää uusissa tuotteissa.

Lähipalvelut ja lähituotteet vähentävät liikkumisen päästöjä. Lähituotteiden, erityisesti lähiruoan, etuina voi olla myös tuoreus ja puhtaus, pakkausjätteiden vähäisyys ja paikallinen kierrätettävyys.

Kiinteistöjen energiankulutus

Rakennusten lämmitys aiheuttaa yli kolmanneksen pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöistä. Yhdeksi suurimmista päästövähennyspotentiaaleista liittyy siten olemassa olevien rakennusten energiankäytön vähentämiseen ja energiamuotojen uusimiseen. Vantaa on sitoutunut Kuntien energiatehokkuussopimukseen (KETS), jossa pyritään energiatehokkuuden parantamiseen ja energiankäytön vähentämiseen, ja siihen sisältyy myös uusiutuvan energian käytön lisäämiseen liittyviä toimenpiteitä. Uudisrakentamisessa lähtökohtana ovat matalaenergiaratkaisut.

- Energiatehokkuuden parantaminen ja lämmittämisen vähentäminen: Esimerkiksi ulkoseinien ilmatiiviyden varmistus, ikkunat energiaikkunoina. Yhden asteen pudotus sisälämpötilassa vähentää lämmönkulutusta 5 %. Kiinteistöissä edistetään energiatehokkuutta parantavia älykkäitä ratkaisuja ja talotekniikkaa (lämmitys, ilmanvaihto, valaistus, laitteiden käyttö). Myös tilojen käytön ja käyttöasteen tehostamisella voidaan saada aikaan huomattavia säästöjä energiankulutuksessa ja tilakustannuksissa.
- Uudisrakennukset suunnitellaan nollaenergiarakentamisen tai plusenergiarakentamisen periaatteilla. Edistetään kiinteistöjen energiakorjauksia. Katuvalaistuksessa käytetään ledejä ja valaistuksen älykästä ohjausta.
- Kiinteistöjen lämmityksessä suositaan uusiutuvia energialähteitä myös kaukolämmön ja -kylmän osalta (esim. vesi-, aurinko- ja tuulivoima).
- Tilavarauksissa huomioidaan aurinkoenergian keräämisen mahdollisuudet (katto- ja katospinnat ja niiden suuntaaminen, muu keskitetty tuotanto).
- Huomioidaan muun uusiutuvan energian paikalliset tuotantomahdollisuudet (esim. maalämpö, tuulivoima). Maalämmön toteutettavuutta ja kannattavuutta parantavat sopivat olosuhteet (maakerroksen paksuus ja kallioperän laatu ym. tekijät). Lämpöpumput ovat myös kehittyneet ja ennustetaan kehittyvän edelleen. Myös hukkalämmön hyödyntämistä mahdollisuuksien mukaan. Huomioidaan biokaasuinfran tilatarpeet.

2.10. Kestävä kehitys, toimenpiteitä keskustoissa (3)

Rakennusmateriaalit, rakentaminen ja kiertotalous

Rakentaminen ja siinä käytettävät resurssit muodostavat suuren päästöpiikin, jonka jälkeen ilmastovaikutuksia syntyy erityisesti käytönaikaisesta energiankulutuksesta. Olennaisia keinoja ovat vähähiilisten, kestävien ja kierrätettävien materiaalien suosiminen niin uudis- korjaus- kuin infrarakentamisessa. Yksi merkittävimmistä päästöjä aiheuttavista toimista rakennetussa ympäristössä on rakennusten purkaminen ja uuden rakentaminen.

Uutta rakentaessa suositaan kierrätettyjä ja kierrätettäviä materiaaleja sekä vähäpäästöisiä materiaaleja. Myös muu resurssiviisaus, kuten paikallisten ja käytettyjen materiaalien sekä tilojen tehokas hyödyntäminen ja jakaminen tukevat päästöjen vähentämistä. Yksittäisen suunnitteluhankkeen osalta on olennaista tunnistaa heti alussa, miten kiertotaloutta voitaisiin toteuttaa.

- Pyritään ensisijaisesti säilyttämään ja kunnostamaan vanhat tilat siten, että ne ovat sekä toiminnallisia, miellyttäviä ja kestävämpiä. Pyritään edistämään tilojen väliaikaiskäyttöä, jottei tiloja olisi turhaan tyhjänä.
- Kaikessa rakentamisessa pyritään pitkäikäisyyteen ja korjattavuuteen sekä huomioidaan elinkaaren loppuvaihe materiaalien kierrätettävyyden ja uusiokäytön kannalta. Kaikissa rakennushankkeissa arvioidaan koko elinkaaren aikainen hiilijalanjälki. Rakennusten suunnittelussa huomioidaan tehokas tilankäyttö ja muuntojoustavuus sekä edistetään tilojen yhteiskäyttöä. Edistetään tilojen yhteiskäyttöä ja jakamista esimerkiksi digitaalisten ratkaisujen avulla.
- Rakennusten uusina materiaaleina suositaan vähähiilisiä ja pitkäkestoisia materiaaleja, uusiokäyttö- ja kierrätysmateriaaleja, kennotiiltä ja puuta. Edistetään puurakentamista esimerkiksi myöntämällä puurakentamiseen tontteja / sitomalla vaatimus tontinluovutukseen. Muovin ja kierrättämättömän betonin käyttöä vähennetään.
- Huomioidaan tilatarve kiertotalousalueelle, joka palvelee rakentamisvaiheessa materiaalien uusiokäyttöä ja jätteiden kierrätystä (esim. massat, betonimurske). Huomioidaan tilatarve käytön aikaiselle kiertotalousalueelle, joka palvelee materiaalien uusiokäyttöä (jätteet, tavarat, materiaalit ym.). Huomioidaan jätehuollon tilatarpeet (kiinteistökeräys, lähi- ja korttelikeräys, putkijärjestelmä). Tähdätään massatasapainoon, jossa hyödynnetään paikallisia maamassoja. Huomioidaan rakennettavuus ilmastovaikutusten näkökulmasta.
- Ympäristösertifikaattien yleistyminen ja niiden vaatiminen kiinteistökehityksessä jo rakentamisen aikana – erityisesti kansainväliset sijoittajat vaativat kiinteistöjen sertifioimista (toimitilat, hybridirakennukset).

2.10. Kestävä kehitys, toimenpiteitä keskustoissa (4)

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Esimerkiksi Vantaan kaupungin hulevesiohjelma tarjoaa käytännön sopeutumiskeinoja ilmastonmuutokseen. Tulvariskien pienentämisen lisäksi hulevesien luonnonmukainen hallinta säilyttää veden kiertokulun rakennetuilla alueilla mahdollisimman luontaisen kaltaisena.

- Viheralueita eli hyvin läpäiseviä pintoja lisätään. Pysäköintialueilla hulevedet ohjataan asfaltilta istutuksille ja hulevesiojaan (ei viemäriin). Pysäköintialueita voidaan osin toteuttaa hulevesiä imevänä ja hiiltä sitovana, ja voidaan käyttää avointa asfalttia, joka läpäisee vettä hieman paremmin, muttei sido hiilidioksidia. Tunnistetaan ja minimoidaan tulvariskit rakennusten sijoittelussa ja suunnittelussa. Varataan ulkoalueille lumitilat, ja tavoitellaan niiden hyödyntämistä tulvatilanteiden hallinnassa.
- Rakennusten suunnittelussa ja sijoittelussa huomioidaan tuulisuuden ja aurinkoisuuden vaikutus lämpötalouteen. Huomioidaan kasvillisuuden vaikutus energiankulutukseen (puiden varjostus kesällä, tuulensuoja talvella).

Luonnon monimuotoisuus ja hiilinielut

- Säästetään yhtenäisiä viheralueita, jotka ovat tärkeitä luonnon monimuotoisuuden säilymiselle. Varmistetaan viherverkoston ja alueen sisäisten ja ulkopuolelle suuntautuvien viheryhteyksien yhtenäisyys. Tiiviissä kaupunkirakenteessa mahdollisuus viherrakenteen laajemmalle säilyttämiselle ja kehittämiselle kasvaa.
- Tuetaan biodiversiteettiä rikastavaa viherympäristöä kaupunkitilassa: suositaan paikallisia, vähemmän yleisiä lajikkeita viheralueilla tai viherkatoissa. Mahdollistetaan esim. monimuotoisen niitty- tai ketokasvillisuuden edistämisen nurmikoiden sijaan.
- Tonteilla ja viheralueilla edistetään kestäviä vihreän infran käytäntöjä (esim. kierrätetyt kasvualustat, kotimaiset lajikkeet). Viherkertoimelle asetetaan kunnianhimoiset tavoiteluvut. Luodaan viihtyisää ja monimuotoista katuympäristöä, joka houkuttelee kävelyyn ja pyöräilyyn (vihreät erotusalueet, katupuut ym.). Edistetään viherkattojen ja vertikaalisten viherpintojen toteuttamista. Palvelukeskukset ja viherkatot ja niiden hyödyntäminen vetovoiman näkökulmasta, leikkipihat.
- Säilytetään hiilinieluja ja tutkitaan mahdollisuuksia lisätä niitä (metsitys, katuvihreä, biohiili ym.).

2.10. Benchmarking, palvelukeskukset

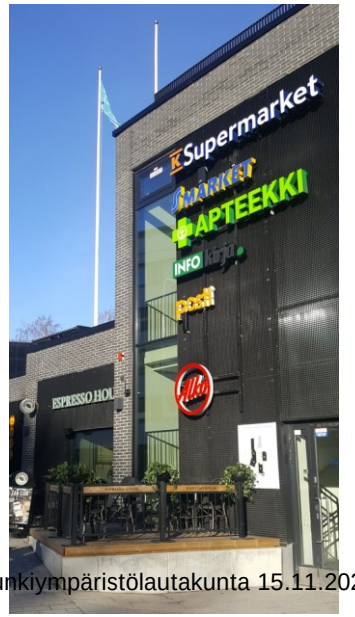
Palvelukeskukset, jotka painottuvat arjen palveluihin, ovat nykyajan uusia ”kauppakeskuksia”. Niihin sijoittuu sekä kaupallisia että julkisia palveluita. Julkisten palveluiden sijoittuminen tuo keskukseen asiakasvirtaa ja tukee keskuksen rakentumista. Parhaimmillaan palvelukeskus avautuu katutilaan ja kaupunkiaukiolle, sen sijaan että kaikki seinät ovat sulkeutuneita. Keskukseen voi yhdistyä myös asuntorakentamista. Tyypillinen palvelukeskuksen pinta-ala on 5000 – 10000 k-m^2.

Tässä muutama esimerkki palvelukeskuksista, jotka palvelevat kaupunginosakeskuksen paikallisia asiakkaita sekä johon on liittynyt kaupungin palveluita tai jotka avautuvat hyvin kaupunkirakenteeseen.

Kauppakeskus Lauttis, pinta-ala noin 6000 m^2. Lauttasaaren asukasluku 24 736 (31.12.2021).

Toimivaa:
- Hybridirakennus: metroasema, palvelukeskus ja kolme asuinkerrostaloa.
- Kauppakeskuksen liikkeet avautuvat kauppakäytävän ohella myös Lauttasaarentielle.







Kauppakeskus Saari, pinta-ala noin 8000 m^2. Laajasalon asukasluku 22 153 (31.12.2021).

Toimivaa:
- Palvelee paikallisia asukkaita.
- Kauppakeskuksen yhteyteen toiseen kerrokseen on sijoitettu kaupungin kirjasto ja nuorisotila.

Kehitettävää:
- Avautuminen kaupunkitilaan





Kauppakeskus Grani, pinta-ala noin 7500 m^2. Kauniaisen asukasluku 10 396 (31.12.2021).

Toimivaa:
- Avautuu usealta sivultaan katutilaan ja keskustan aukiolle.
- Ravintolat ja kahvilat hyödyntävät aukiota terassina.
- Keskuksessa kaupallisten palveluiden ohella kaupungin sosiaalitoimisto

2.10. Benchmarking, päivittäistavarakaupan verkko ja myymäläratkaisut

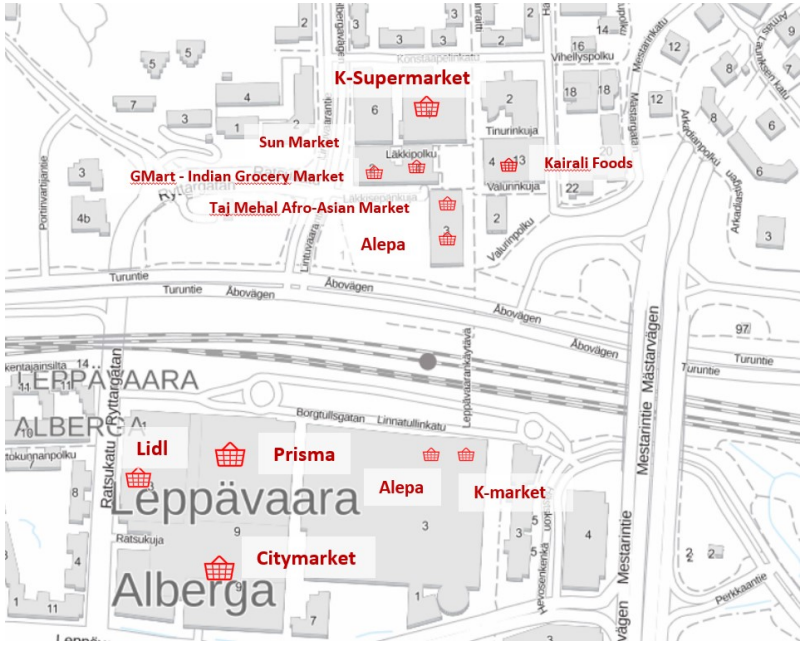
Suurissa keskustoissa on kysyntää usean konseptin mukaiselle päivittäistavarakaupalle. Suuret ja pienet myymälät voivat sijoittua hyvinkin lähelle toisiaan, koska ne palvelevat erilaista asiointia. Samalla toimijalla voi lähekkäin olla useita eri konseptin myymälöitä. Tässä esimerkkinä Tikkurila ja Leppävaara, joissa on monipuolisesti erilaisia päivittäistavarakaupan myymälöitä. Tikkurilaan voi Leppävaaran esimerkin pohjalta hyvinkin monipuolistaa edelleen päivittäistavarakaupan tarjontaa.

Hyvä ratkaisu tuoda lähipalveluita alakeskuksiin tai asuinalueille on sijoittaa päivittäistavarakaupan yhteyteen pienliiketilaa, jotka hyötyvät päivittäistavarakaupan asiakasvirroista. Parhaimmillaan pienliiketilat avautuvat katutilaan, jolloin katutila elävöityy. Yksittäinen myymälä voi tuoda elävää pintaa katutilaan, jos sen ikkunat jätetään teippaamatta ja myymälän sisään tulee näkymä.

Tikkurilan päivittäistavarakaupan verkko



Leppävaaran päivittäistavarakaupan verkko





Esimerkki pienliikkeiden sijoittumisesta pt- myymälän yhteyteen ja etumyymälöiden avautumisesta julkisivuun, tosin liikkeiden eteen voisi jättää enemmän katutilaa mm. terassipöydille. Lähderanta, Espoo



Esimerkki vain puoliksi teipatusta myymäläjulkisivusta, jolloin myymälään näkee sisään ja myymälä myös valaisee katukuvaa pimeällä. Jätkäsaari, Helsinki

Tikkurilan keskustassa
- 1 hypermarket
- 2 supermarkettia
- 3 lähikauppaa
- 5 etnistä pt-myymälää

Leppävaaran keskustassa
alle puolen kilometrin vyöhykkeellä radan molemmin puolin, osa Sellon kauppakeskuksessa
- 2 hypermarkettia
- 2 supermarkettia
- 3 lähikauppaa
- 4 etnistä pt-myymälää

2.10. Benchmarking, urbaani hypermarket

Uudet hypermarketit ovat tyypillisesti perinteisiä hypermarketteja pienempiä. Kaupunkikeskustaan tiiviiseen kortteliympäristöön sijoittuvia hypermarketteja kutsutaan urbaaneiksi hypermarketeiksi. Urbaanin hypermarketin ja hypermarketin raja on häilyvä, eikä uudenlaisia urbaaneja hypermarketteja ole toteutettu vielä montaa.

Pääkaupunkiseudun uusiin kauppakeskuksiin on viime vuosina toteutettu hypermarketteja, joita on kutsuttu myös city-hypermarketeiksi. Niitä on mm. Pasilassa, Triplassa sekä Espoonlahdessa, Lippulaivassa. Lohjalla on kaupunkikortteliin upotettu Prisma keskelle korttelia ja korttelin katutasossa kadulle avautuvia etumyymälöitä. Nämä esimerkit ovat osana toiminnallista kokonaisuutta, jossa yhdistyvät liike- ja toimitilat, asuminen sekä joukkoliikenneterminaali.

Tavoitteena tulisikin olla, että urbaani hypermarket avautuu katutilaan esimerkiksi eteen sijoittuvien pienliikkeiden myötä. Urbaanin hypermarketin yhteyteen voidaan toteuttaa myös asumista. Urbaanin hypermarketin pinta-ala on noin 5500 – 8000 m^2 . Tiiviissä keskustaympäristössä hypermarket pyritään saamaan kahteen tasoon.

Prisma Lohjan keskustassa
sijoittuu keskustakortteliin ja katutasoon aukeaa pienliikkeitä. Lisäksi keskuksessa on kauppakäytävä. Samassa rakennuksessa on myös linja-autoasema. Prisma-keskuksen päällä on asuntoja.
Pinta-ala noin 8000 my-m^2

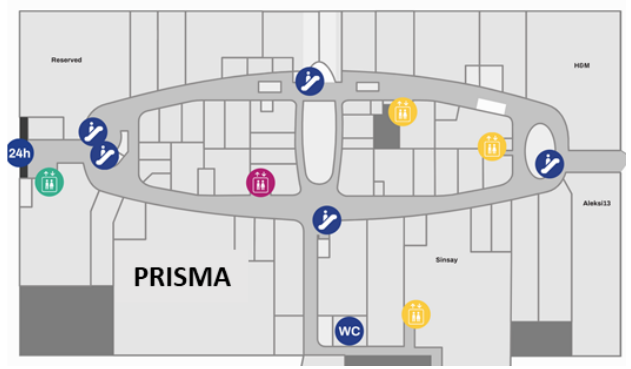


Lohjan Prisma-keskus Laurinkadun puolelta jonne avautuvat asunnot ja pienliikkeitä katutasoon



Lohjan Prisma-keskus Kauppakadun ja linja-autoaseman puolelta, joka on kerrosta ylempänä kuin Laurinkadun puoli. Kauppakadulle avautuu linja-autoasema ja yksi suuri ravintola.





Prisma, kauppakeskus Triplassa
Kahdessa kerroksessa:
Pt-kauppa 1. krs, noin 3500 my-m^2
Käyttötavarat 2. krs, 1700 my-m^2

Vastaava ratkaisu on toteutettu myös Lippulaivassa.

2.10. Benchmarking, entisen logistiikkahallin väliaikainen käyttö, Keran hallit

Espoon Keraan, Inexin entisen logistiikkakeskuksen tiloihin on syntynyt monialainen yrittäjäyhteisö ja kaupunkikulttuurin keskittymä Keran Hallit. Entinen logistiikkakeskus on muuntunut uudenlaiseksi yhteisölliseksi palvelukeskittymäksi. Keran Hallit ovat väliaikaisessa käytössä, kunnes hallit puretaan seuraavien vuosien aikana uuden asuinalueen tieltä. Purkaminen on jo osittain lähtenyt liikkeelle, mutta tapahtuu pikku hiljaa.

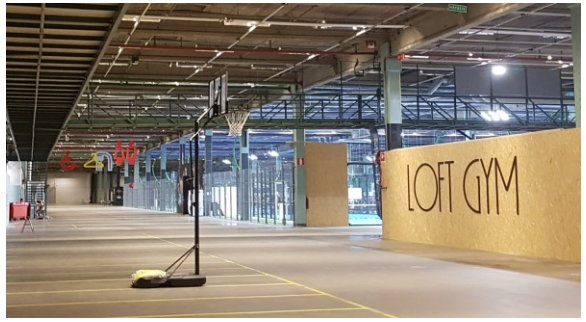
Keran Hallit on kokeilu, jonka tavoitteena on aktiivisesti osallistua kestävämmän tulevaisuuden palveluiden sekä paremman kaupunkirakenteen ymmärtämiseen ja kehittämiseen. Keran Hallit tarjoaa kokeilualustan, jossa innovatiiviset toimijat voivat pilotoida, testata ja kehittää palveluitaan. Tilaa on tarjolla runsaasti ja se on joustavasti muunneltavissa, mikä mahdollistaa hyvin erityyppisten projektien toteuttamisen.

Halleissa on liikuntapalveluita, mm. padel, kuntosali, tennis, golf-simulaattori, snooker, ravintoloita ja pienpanimo sekä suunnittelutoimistoja. Tilaa on taiteelle ja yhteisöllisyydelle. Hallien sisäpihalla on Suomen suurin muraalialue. Alueella järjestetään paljon tapahtumia.

Mukana toteutuksessa ovat alueen kiinteistönomistaja HOK-Elanto, Kerakollektiivi ja Espoon kaupunki.

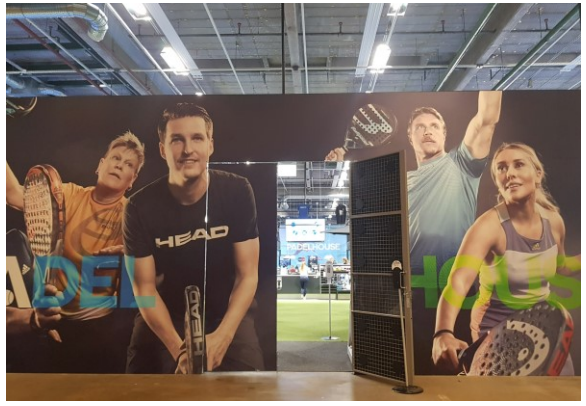
Toimiva esimerkki:

- Tyhjän hallin saaminen palvelukäyttöön
- Tuleva keskustan tunnetuksi tekeminen
- Edullista palvelutilaa kokeiluille
- Yhteisöllisyys
- Yksityisen kiinteistönomistajan aktiivinen ote













2.10. Benchmarking, kivijalkaliiketilat ja pysäköinti

Case Hiedanranta, Tampere

Hiedanranta on tulevaisuudessa läntisen Tampereen keskus. Aluetta suunnitellaan 25 000 asukkaalle. Alueelle on laadittu yleissuunnitelma ja asemakaavoitus on alkanut.

Hiedanrannan Kehitys Oy on Tampereen kaupungin kokonaan omistama, markkinaehtoisesti toimiva osakeyhtiö ja hankintalakia noudattava julkinen hankintayksikkö. Hiedanrantaa kehitetään kiinteistöliiketoiminnan keinoin, sen talous perustuu tontinmyyntituloihin ja muihin kiinteistöliiketoiminnan tuottoihin. Yhtiö omistaa Hiedanrannan maa-alueet ja rakennukset, ja sen tehtävänä on niiden kehittäminen. Yhtiö sitoutuu kustannuksellaan rakentamaan alueellensa yhdyskuntatekniikan ja yleiset alueet sekä luovuttamaan ne kaupungille asemakaavoituksen sopimuskorvauksena.

Hiedanrannassa yksi yhtiö omistaa koko asuin alueen, ei vain muutamaa kiinteistöä alueella. Yhtiö toimii sijoittajana kivijalkaliiketiloille. Näin ollen ei ole paineita maksimoida yksittäisen liiketilan tuottoa, kun tavoitteena on laajan alueen tontinmyyntitulot ei vuokratulot. Tämän takia on mahdollista vuokrata liiketiloja ensin alhaisemmalla vuokralla, ennen kuin alue alkaa kiinnostaa ja sen arvo nousee. Kivijalkaliiketiloja varten perustetaan oma osakeyhtiö, joka ostaa kaikista asuinkerrostaloista liiketilojen osakkeet ja vuokraa tilat keskitetysti eteenpäin. Tällä varmistetaan liiketilojen toteutuminen alueella ehkäistään alueen kehittymistä ns. nukkumalähiöksi.

-> Esimerkki kaupungin omistamasta yrityksestä, joka hallinnoi ja kehittää aluetta kokonaisvaltaisesti palveluineen.

Lähteet: https://hiedanranta.fi/hiedanrannan-kehitys-oy/ ja Tekniikka&Talous 17.6.2022

Case Markkinaehtoinen pysäköinnin periaatteet, Helsinki

Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan, että pysäköinti on tavallinen yksityishyödyke, joka maksaa itse itsensä. Pysäköintipalveluiden menot katetaan pysäköintituloilla. Pysäköinti-investoinnit perustuvat taloudelliseen kannattavuuteen. Jos pysäköinti-investointi ei ole kannattava, se ei toteudu. Pysäköinti ei ole subjektiivinen oikeus kuten esimerkiksi terveydenhuolto tai lasten päivähoito. Saatavuus ja hinta vaihtelevat alueiden välillä kustannusten ja kysynnän vaihdellessa. Kysynnän vaihtelu heijastuu hintojen, ei jonottamisen, vaihteluna.

Osittain markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan, että periaate sisältää markkinatalouden elementtejä, mutta siihen sisältyy myös velvoitteita esimerkiksi paikkojen minimääristä tai liittymisestä alueelliseen pysäköintiyhtiöön. Täysin markkinaehtoisessa pysäköinnissä ei ole asemakaavassa minimimääräyksiä eikä velvoitteita liittyä alueelliseen pysäköintiyhtiöön. Osittain markkinaehtoisia periaatteita voi käyttää tilanteissa, joissa halutaan esimerkiksi varmistaa alueellisen keskitetyn pysäköintilaitoksen toteutuminen.

Kaupunki valitsee tietyt uudet asuinalueet (ehdotettu Hernesaarta, Hakaniemenrantaa ja Kalasataman Nihtiä), joissa kokeillaan asemakaavan pysäköintipaikkamääräyksestä luopumista sekä menetelmää markkinaehtoisesta pysäköinnistä asuntotuotantoprosessissa. Kokeilun kokemusten perusteella päätetään järjestelmän kehittämisestä ja mahdollisesta laajentamisesta.

Markkinaehtoisen pysäköinnin periaatteet asuntorakentamisessa ja periaatteiden kokeilu tietyillä uusilla asuinalueilla hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 16.4.2019.

3. Kaupan markkinoiden kehitys ja kaupan mitoitus

3.1. Markkina-alueet, lähivyöhykkeet

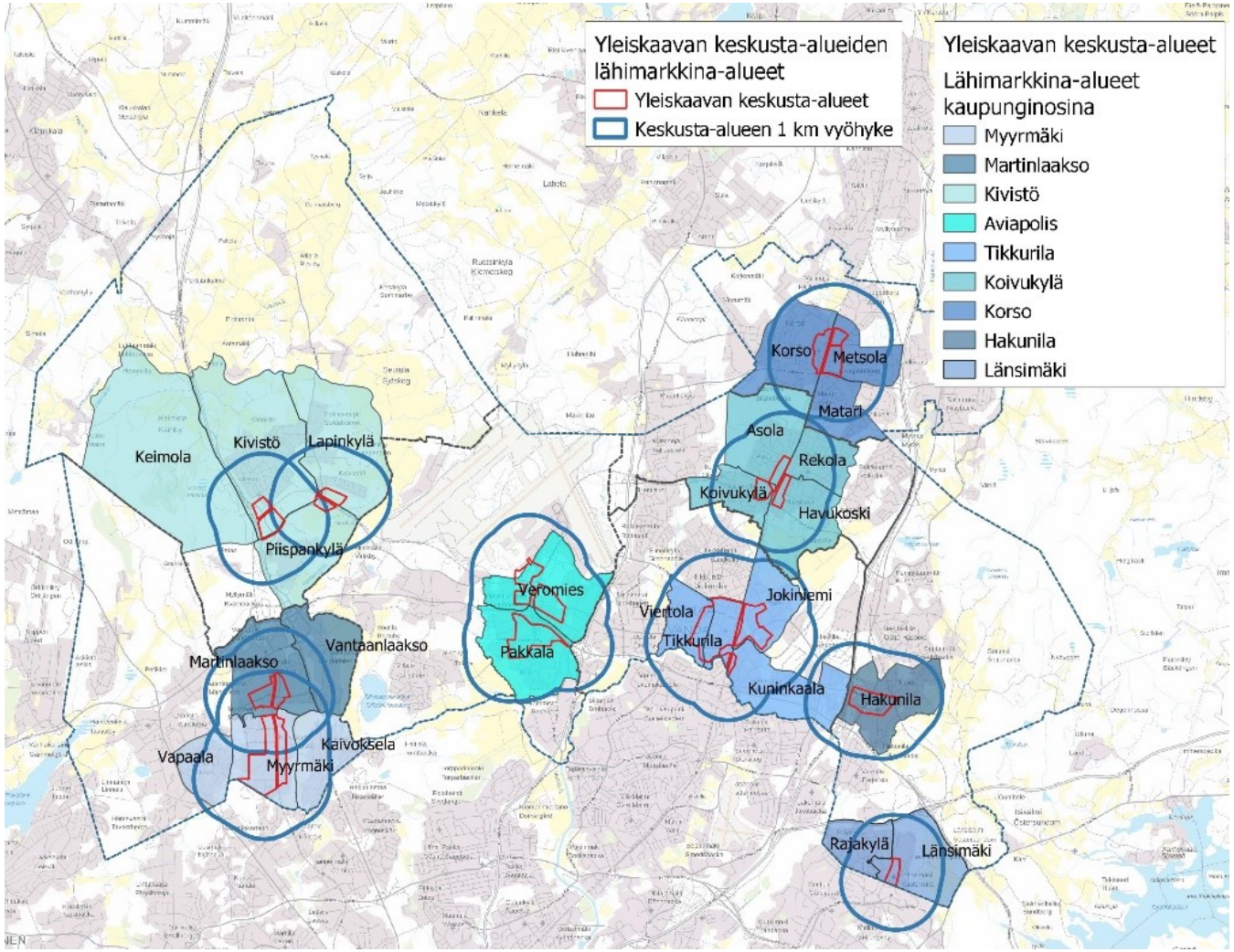
Selvityksessä keskustojen markkina-alueita on tarkasteltu suuralueiden ja kaupunginosien mukaisesti (taulu seuraavalla sivulla). Niiden rajat muodostavat toiminnallisia kokonaisuuksia, jotka tekevät niistä myös luontevia kaupan asiointialueita ja tätä kautta luontevia keskustan markkina-alueita. Keskustat houkuttelevat asiakkaita koko suuralueelta, koska ne ovat sijainniltaan keskeisiä ja niihin on keskittynyt pääosa kunkin suuralueen keskustahakuisista palveluista.

Lähikaupunginosista asioidaan keskustoissa useammin. Sen sijaan kauempana olevista kaupunginosista asioidaan keskustassa harvemmin, ja jonkin verran enemmän asiointia suuntautuu myös oma suuralueen ulkopuolelle. Kaupunginosien ohella selvityksessä tarkastellaan lähivaikutusalueina myös keskusta-alueiden rajausten ympärille ulottuvia 1 km vyöhykkeitä. Ne ovat luontevammin niitä lähialueita, joissa keskusta on pääasiointipaikka myös lähipalveluille.

Todellisessa elämässä markkina-alueet eivät noudata kuntarajoja tai tilastollisia osa-aluerajoja, ja markkina-alueet menevät päällekkäin ja lomittain. Tämä on otettu huomioon selvityksessä, kun tarkastellaan alueiden kaupan kehityspotentiaalia.

Markkina-alue vaihtelee kaupan toimialan sekä konseptien mukaan. Päivittäistavarakaupan ostokset hoidetaan yleensä lähellä, mutta hypermarkettien vaikutusalueet ovat luonnollisesti laajemmat kuin lähikauppojen. Erikoiskaupan ostoksille suunnataan tyypillisesti monipuolisiin keskuksiin, ja asiointimatka on usein pidempi kuin päivittäistavarakaupassa. Näin ollen suurten ja monipuolisten keskustojen vaikutusalueet ulottuvat erikoiskaupan osalta tyypillisesti oman suuralueensa ulkopuolelle.

Keskustojen lähivaikutusalueet kaupunginosina ja 1 km bufferina yleiskaavan keskusta-alueiden ympärillä



3.1. Markkina-alueet, suuralueet ja kaupunginosat

Asiointisuuntautumiseen vaikuttaa lähialueen palvelutarjonta, saavutettavuus (liikenneyhteydet, pysäköinti) sekä muut matkat. Pääkaupunkiseudulla palveluverkko on niin tiheä, että asiointia suuntautuu ristiin rastiin muun liikkumisen ja sen hetkisen asiakastarpeen mukaan.

Kunkin keskustan päämarkkina-alueena tässä selvityksessä pidetään omaa suuraluetta, mutta

- Martinlaakson päämarkkina-alue on sen lähialue, ja Martinlaakso kuuluu myös Myyrmäen markkina-alueeseen.
- Hakunilan suuralueella on kaksi keskustaa. Hakunilan keskustan markkina-alue ulottuu Kehä III:n ulkopuolelle ja Vaaralaan. Länsimäen markkina-alue ulottuu Kehä III:n sisäpuolelle, myös Vaaralaan. Eli Vaaralan lasketaan tässä kuuluvan molempien keskusten päämarkkina-alueeseen.
- Jumbon markkina-alue ulottuu koko Vantaalle sekä kaupungin rajojen ulkopuolelle.

Kunkin keskustan lähimarkkina-alue ulottuu nimensä mukaisesti keskustan läheisimpiin alueisiin. Alakeskusten markkina-alue ulottuu suurelta osin ihan alakeskuksen lähialueelle.

Keskusta	Päämarkkina-alue	Lähimarkkina-alue
Myyrmäki	1 Myyrmäen suuralue	15 Myyrmäki 13 Vapaala 16 Kaivoksela
Martinlaakso	17 Martinlaakso 18 Vantaanlaakso	17 Martinlaakso 18 Vantaanlaakso
Kivistö	2 Kivistön suuralue	21 Piispankylä 22 Keimola 23 Kivistö 24 Lapinkylä
Aviapolis	3 Aviapoliksen suuralue	51 Pakkala 52 Veromies
Tikkurila	4 Tikkurilan suuralue	61 Tikkurila 62 Jokiniemi 63 Viertola 64 Kuninkaala
Koivukylä	5 Koivukylän suuralue	70 Koivukylä 72 Asola 73 Rekola 74 Havukoski
Korso	6 Korson suuralue	80 Matari 81 Korso 83 Metsola
Hakunila	90 Länsisalmi 92 Ojanko 93 Vaarala 94 Hakunila 96 Itä-Hakkila 97 Kuninkaanmäki 98 Sotunki	94 Hakunila
Länsimäki	91 Länsimäki 95 Rajakylä 93 Vaarala	91 Länsimäki 95 Rajakylä

3.2 Keskustojen saavutettavuus ja liikenneverkot

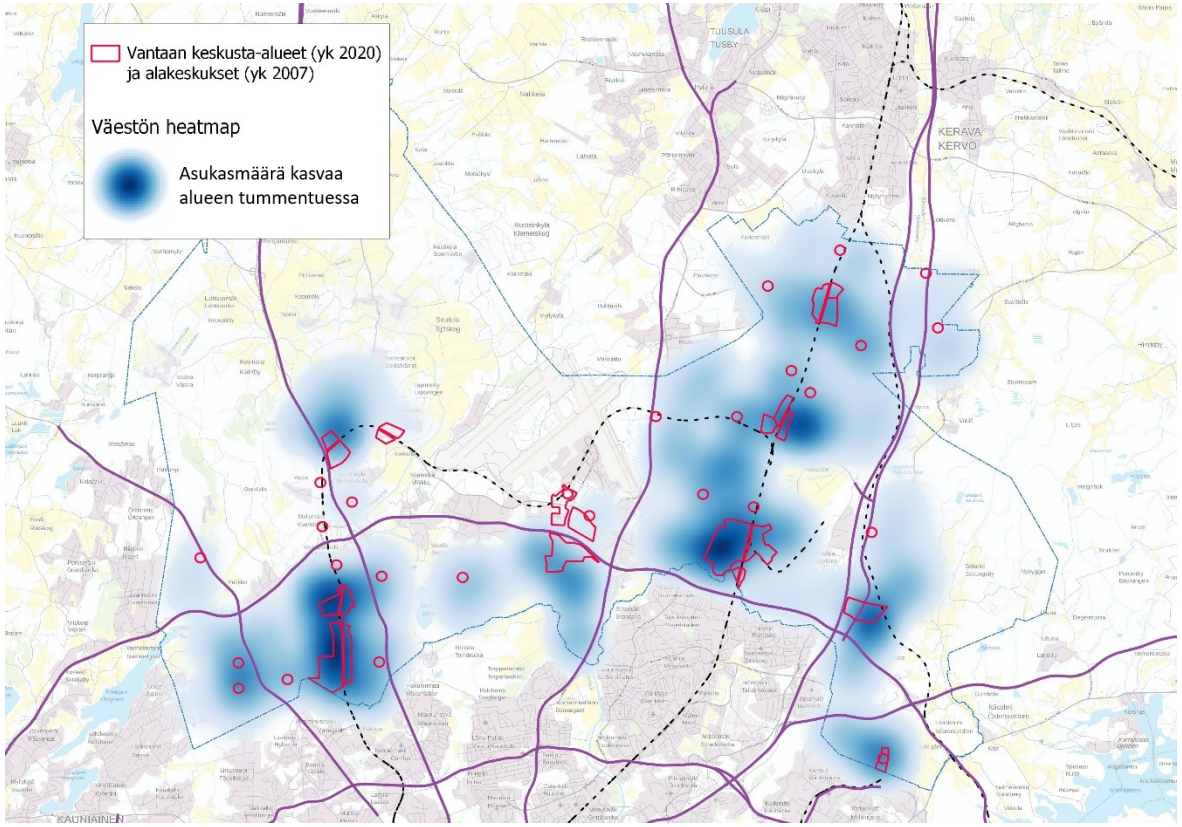
Keskustan palveluiden saavutettavuuteen ja palvelupotentiaaliin vaikuttaa asukkaiden ja työpaikkojen sijoittuminen keskustaan ja sen lähialueelle. Lisäksi saavutettavuuteen vaikuttavat luonnollisesti liikenneverkko, joukkoliikenteen yhteydet ja pysäköintimahdollisuudet. Palvelut hakeutuvat tiiviisiin asukaskeskittymiin sekä hyvin saavutettavissa oleviin sijaintipaikkoihin. Keskustojen etuna on sekoittunut rakenne, samalla alueella on monipuolisesti erilaisia toimintoja, mikä mahdollistaa asioinnin yhdistämisen.

Suurin osa Vantaan keskustoista sijoittuu raideliikenteen varteen. Itä-Vantalla Hakunila ja Länsimäki jäävät vielä tällä hetkellä raideliikenteestä sivuun, mutta Vantaan ratikka toteutuessaan tuo nämäkin keskustat raideliikenteen varteen. Raideliikenne on merkittävä keskustan elinvoimaa tukeva yhteys. Se houkuttelee asukkaita, mikä tuo vastaavasti potentiaalia palveluille.

Kaupan näkökulmasta myös valta- ja seututeillä ja niiden liittymillä on merkitystä keskustan vetovoimaan. Vantaan keskustoista Aviapolis on Kehä III:n ja Kivistö Hämeenlinnantien varressa. Aviapolis (Jumbo) palveleekin seudullisesti laajaa vaikutusaluetta. Kivistöäkin on aikoinaan suunniteltu laajempana seutukeskittymänä, mutta nyt tulossa oleva palvelukeskus on toteutumassa paikallisia palvelevana keskuksena. Hakunila on Lahdentien varressa, mutta moottoritieltä ei ole suoraa liittymää keskustaan.

Muut keskustat jäävät hieman sivuun valtateistä ja palvelevat suurelta osin omaa paikallista aluettaan. Tikkurila Vantaan pääkeskuksena ja merkittävänä asutuskeskittymänä on tästä poikkeus, mutta se sijoittuukin sekä pääradan että kehäradan ja jatkossa myös ratikan varteen. Valtatien läheisyyden puuttuminen on kuitenkin vaikuttanut osaltaan siihen, ettei keskustaan ole sijoittunut merkittävää kauppakeskusta.

Palveluiden saavutettavuuteen vaikuttaa merkittävästi myös kävely- ja pyöräily-yhteydet. Palveluiden toimintaedellytyksiin vaikuttaa myös lähisaavutettavuus, joka yksi keskustaympäristön suunnittelun tärkeistä tavoitteista. Lähisaavutettavuus edellyttää miellyttävää ja ihmismittakaavaista ympäristön laatua sekä toimivia ja sujuvia reittejä.



Asukastihentymät Vantaalla 2020, päätiet ja raiteet (ml. Vantaan ratikka) korostettuna
Lähde: YKR väestö 2020, Tilastokeskus
Pohjakartta, Maanmittauslaitos

Lähde: YKR työpaikat 2019, Tilastokeskus
Pohjakartta, Maanmittauslaitos

3.3. Asutus- ja työpaikkatihentymät

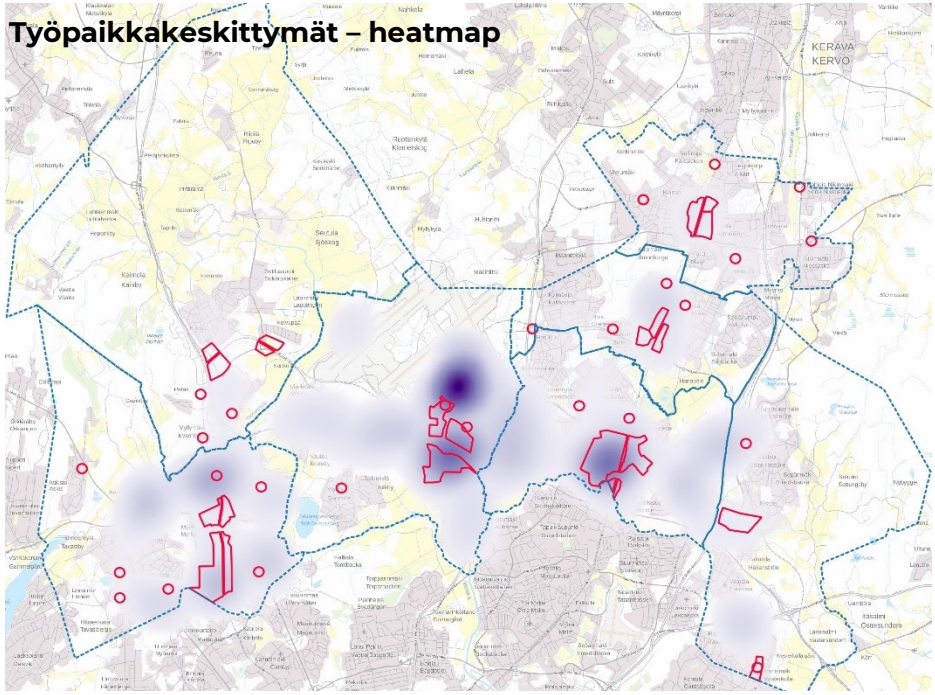
Asutus keskittyy luontevasti keskustoihin (ks. kartta edellisellä sivulla), mutta keskustojen välillä on myös eroja. Myyrmäessä, Martinlaaksossa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä asutustihentymät sijoittuvat keskusta-alueelle ja sen tuntumaan. Kivistössä asutus on vielä tällä hetkellä painottunut hieman sivuun keskusta-alueesta, mutta tilanne on kehittynyt vuodesta 2020 (YKR-aineiston asukasluvu) ja kehittyy edelleen. Aviapoliksen keskustassa väestö painottuu tällä hetkellä keskustan eteläosaan ja keskusta-alueen lähiympäristöön keskustan eteläpuolella, mutta asukasmäärä tulee kasvamaan merkittävästi seuraavien vuosikymmenten aikana keskustan pohjoisosassa. Koivukylässä asukastihentymä löytyy Havukoskelta, radan itäpuolelta, mutta asukasmäärä on kasvamassa myös radan länsipuolella, jonne on sijoittunut myös uutta kivijalkakauppaa. Korson keskustasta ei ole havaittavissa selvää väestöntihentymää, vaan asukkaita on tasaisesti keskustassa ja sen lähialueella.

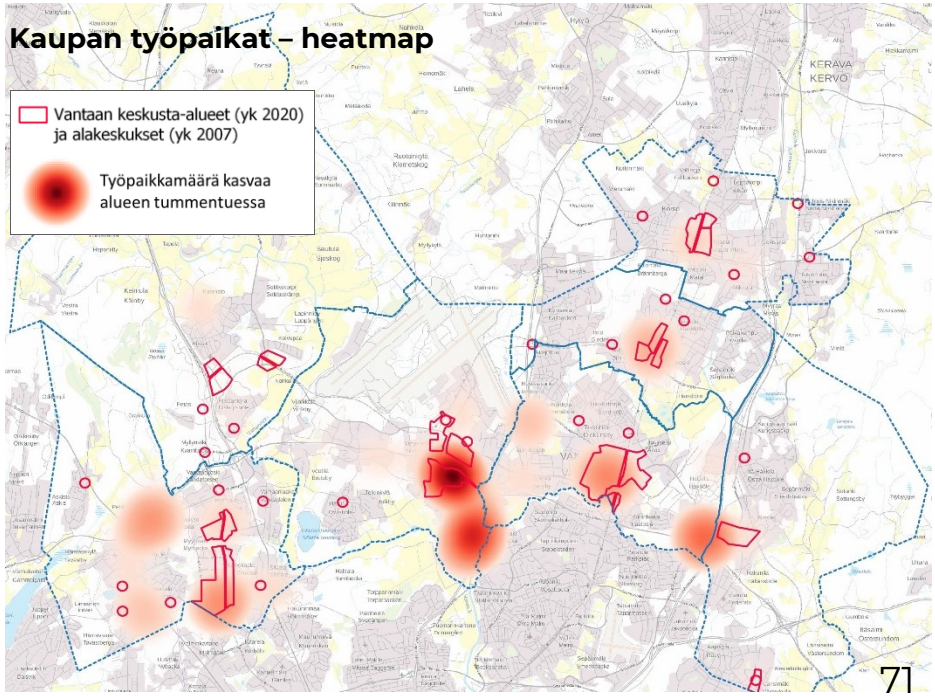
Alakeskuksista osassa on tiiviisti asutusta lähiympäristössä, mutta osa sijoittuu pientalovaltaisille alueille, joissa väestöä on vähemmän. Osa alakeskuksista sijaitsee työpaikka-alueiden tuntumassa. Vehkala ja Petas sijoittuvat lentomelualueelle, eikä alakeskuksen ympäristöön suunnitella asumista.

Työpaikoilla on myös merkitystä kaupan asiakaspotentiaaliin, mutta vähemmän kuin asukkailla. Sekoittunut rakenne tuottaa kuitenkin elävämpää keskustaa ja palveluille tasaisempaa asiakasvirtaa vuorokauden eri aikoina kuin asukaspainotteinen keskusta. Lähipalvelut pyritään sijoittamaan lähelle asutusta. Myös työpaikka-alueille sijoittuu kauppaa, jolloin kauppa palvelee usein lähialuetta laajempaa aluetta.

Vantaan keskustoista ainoastaan Tikkurila ja Aviapolis ovat merkittäviä asutus- ja työpaikkakeskittymiä. Tikkurilassa työpaikat ja asutus on sekoittunut, mikä luo siitä urbaanin keskusta-alueen. Aviapoliksessa asukas- ja työpaikkakorttelit ovat sen sijaan vielä eriytyneet. Keskusta-alueen kehityksen myötä tavoitteena on sekoittunut rakenne. Myös Myyrmäessä on paljon asukkaita ja työpaikkoja. Muissa keskustoissa työpaikkojen määrä jää vähäiseksi.

Kaupan työpaikat painottuvat sekä keskustoihin että kaupan alueille. Merkittäviä kaupan työpaikkojen keskittymiä ovat Tammisto, Aviapolis (Jumbo), Petikko ja Porttipuisto. Myös Tikkurilassa, Myyrmäessä ja Koivukylässä on havaittavissa selvät kaupan työpaikkojen keskittymät.





3.4. Väestönkehitys, keskustojen päämarkkina-alueet

Vantaan väestönkehitystä on tarkasteltu vuoteen 2041 asti. Vuoteen 2031 asti ulottuva väestöarvio pohjautuu kaupungin viralliseen aluekohtaiseen väestöennusteeseen. Vuoteen 2041 ulottuva pidemmän aikavälin arvio pohjautuu kaupungin MAL-asuntorakentamisarvioihin sekä ratikan maankäyttöpotentiaaliin. Näiden pohjalta on laskettu arvio potentiaalisesta asukasmäärän kasvusta keskimääräisen asukasväljyyden avulla (asumisväljyytenä käytetty 48 kem/).

Maankäyttöön pohjautuviin pidemmän aikavälin arvioihin liittyy paljon epävarmuustekijöitä, eikä niissä ole huomioitu mm. muuttoliikkeen, syntyvyyden ja kuolleisuuden vaikutuksia kehitykseen. Osa maankäytöstä, ja näin ollen asukasmäärän kasvusta, voi myös toteutua arvioitua pidemmällä aikajänteellä.

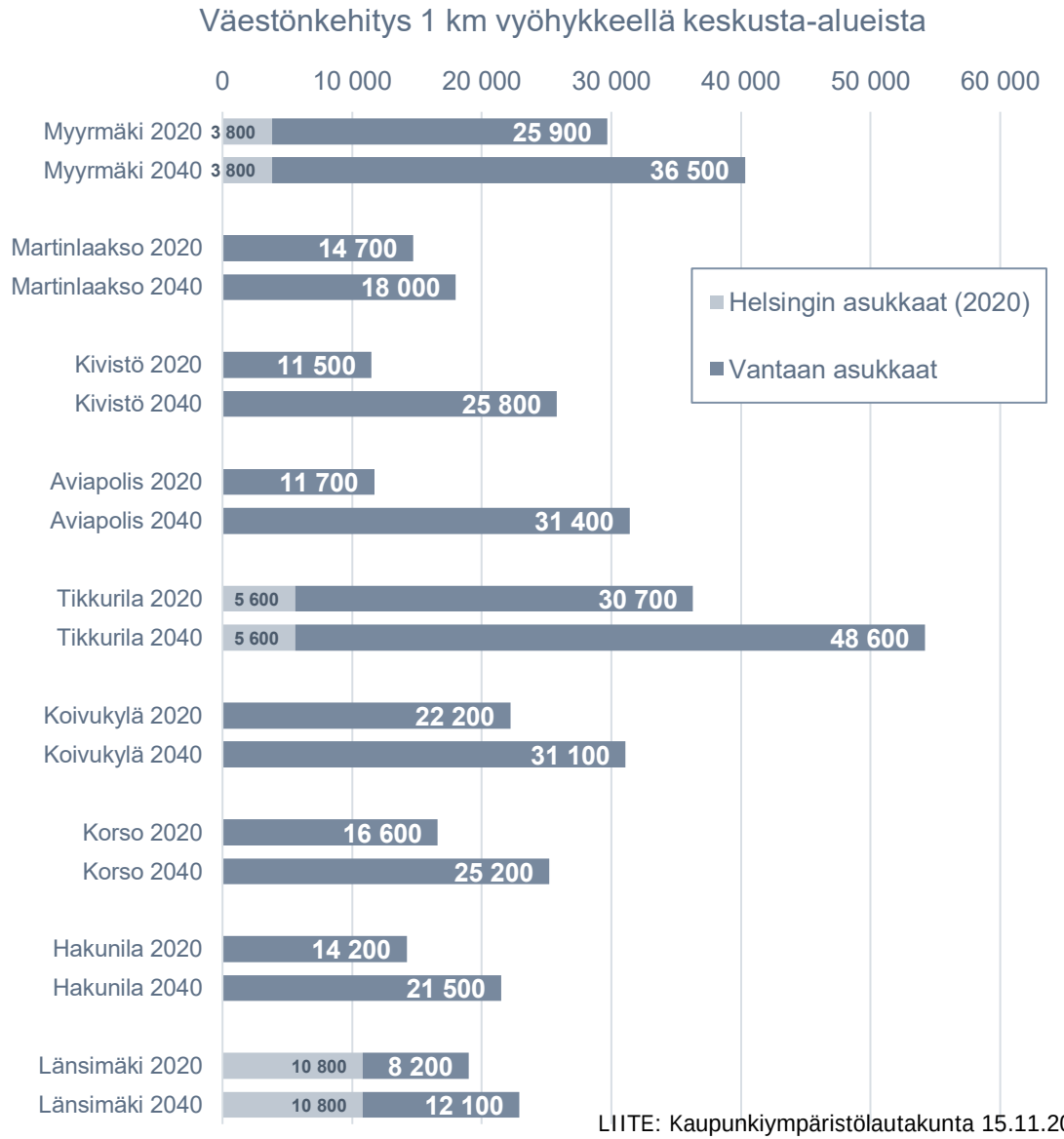
Väestönkasvu tuo potentiaalia keskustojen kehittämiselle ja palveluiden kasvulle. Arvioiden mukainen väestönkehitys on voimakasta jokaisen keskustan markkina-alueella.

Suuralue	2021	2026	2031	2041	Muutos 2021-2031	Muutos %	Vuosi-kasvu 2021-31	Muutos 2021-2041	Muutos %	Vuosi-kasvu 2021-41
1 Myyrmäen suuralue	58 380	63 000	67 600	80 000	9 200	16 %	1,5 %	21 600	37 %	1,6 %
Martinlaakson ma-alue*	16 045	17 200	18 200	19 400	2 200	14 %	1,3 %	3 300	21 %	1,0 %
2 Kivistön suuralue	16 875	22 600	28 200	31 800	11 300	67 %	5,3 %	14 900	88 %	3,2 %
3 Aviapoliksen suuralue	20 023	23 800	28 600	44 100	8 500	42 %	3,6 %	24 000	120 %	4,0 %
4 Tikkurilan suuralue	46 210	50 600	53 000	68 700	6 800	15 %	1,4 %	22 500	49 %	2,0 %
5 Koivukylän suuralue	30 319	32 300	34 400	40 300	4 100	14 %	1,3 %	9 900	33 %	1,4 %
6 Korson suuralue	30 036	30 200	32 600	44 200	2 500	8 %	0,8 %	14 200	47 %	2,0 %
7 Hakunilan suuralue	30 571	32 000	34 800	44 200	4 300	14 %	1,3 %	13 600	44 %	1,9 %
Hakunilan ma-alue	17 663	18 900	20 200	24 400	2 500	14 %	1,4 %	6 800	38 %	1,6 %
Länsimäen ma-alue	9 907	9 900	10 900	13 800	1 000	10 %	1,0 %	3 900	39 %	1,7 %
Vaaralan kaupunginosa**	3 001	3 200	3 700	6 000	700	23 %	2,1 %	3 000	100 %	3,5 %
99 Muu alue	4 817	4 700	4 700	4 800	-100	-2 %	-0,2 %	0	0 %	0,0 %
Vantaa	**237 231**	**259 200**	**283 900**	**358 100**	**53 000**	**22 %**	**1,8 %**	**137 700**	**58 %**	**2,1 %**

Lähes jokaisen keskustan markkina-alueella eli kyseisellä suuralueella väestön arvioidaan kasvavan yli 10 000:lla seuraavan 20 vuoden aikana. Tätä alhaisempaa kasvua on ainoastaan Martinlaaksossa, Koivukylässä ja Länsimäessä. Myyrmäen, Aviapoliksen ja Tikkurilan markkina-alueilla asukasmäärän arvioidaan kasvavan seuraavan 20 vuoden aikana jopa yli 20 000:lla.

Nykytilanteeseen verrattuna väestönkasvu on erityisen voimakasta ns. uusien keskusta-alueiden vaikutusalueella eli Aviapoliksessa ja Kivistössä. Myös ratikan varressa Hakunilan ja Länsimäen lähivaikutusalueilla (eli lähikaupunginosissa) rakentamispotentiaali mahdollistaa suhteellisen suuren väestönkasvun.

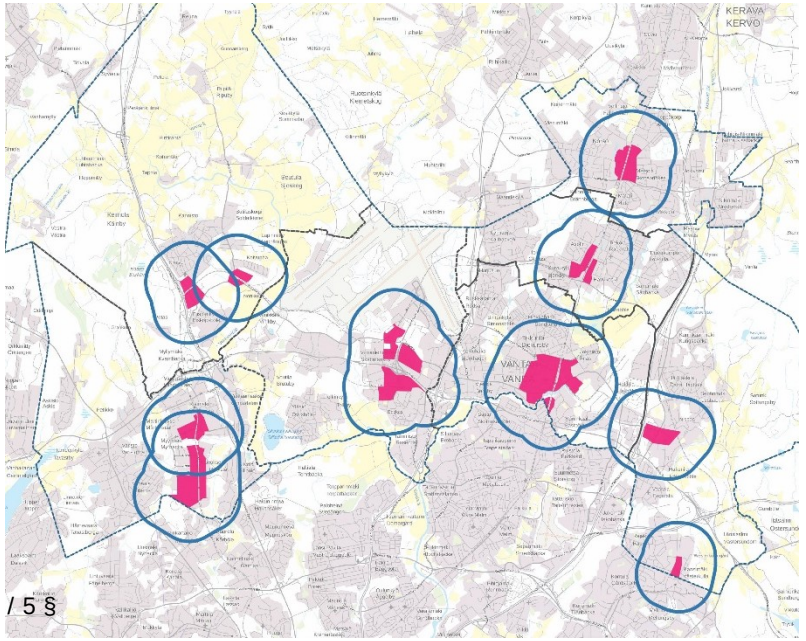
3.4. Väestönkehitys, keskustojen lähialueet



Päämarkkina-alueen rinnalla tarkastellaan lähivaikutusalueen asukasmäärien kehitystä (eli 1 km:n säteellä keskusta-alueista). Kehitys kertoo asutuksen tiivistymisestä keskustan lähiympäristöön ja kaupan palveluiden kasvupotentiaalista. Mitä enemmän keskustassa ja sen lähialueella on asukkaita, sen enemmän on potentiaalia keskustapalveluille. Lähiasukkaiden ostovoima kohdistuu suurelta osin keskustaan, kun taas kauempana olevien asukkaiden asiointia suuntautuu herkästi myös mm. alakeskuksiin tai markkina-alueen ulkopuolelle.

Usean keskustan lähialueella on asukkaita jo tälläkin hetkellä hyvin paljon. Myyrmäki ja Tikkurila nousevat lähialueen nykyisessä ja tulevassa asukasmäärässä yli muiden, mikä kertoo merkittävästä urbaanin keskustan potentiaalista. Niiden lähivaikutusalueet ulottuvat myös kaupungin rajojen ulkopuolelle.

Uusissa kehittyvissä keskustoissa, Kivistössä ja Aviapoliksessa asukasmäärän kasvu tuo potentiaalia palveluiden kehittämiselle.

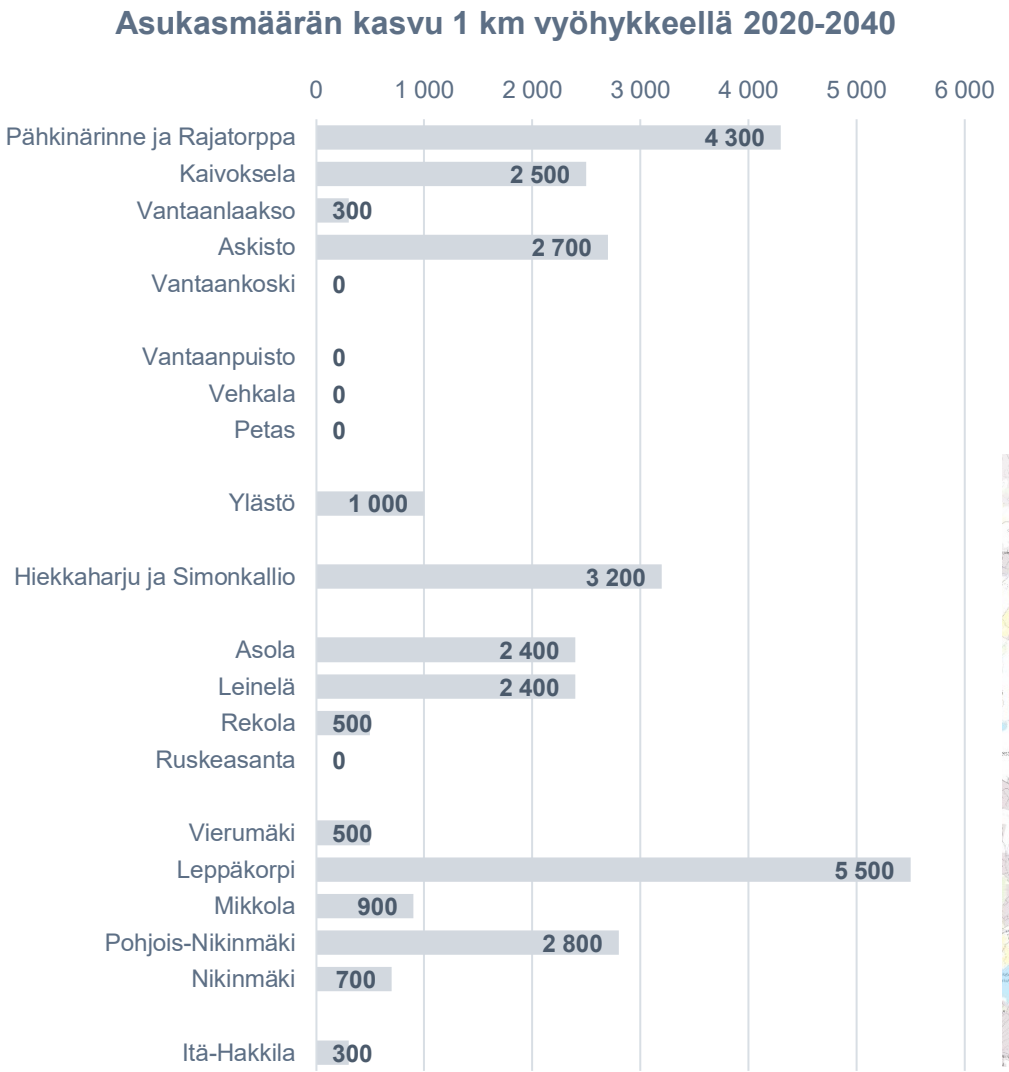


Myyrmäen ja Martinlaakson vyöhykkeet menevät osin päällekkäin. Asukasmäärää on tarkastelu siten, että vaikutusalue menee rajapinnassa kaupunginosien mukaan. Kivistön ja Lapinkylän alueet on tarkastelussa yhdistetty. Potentiaali kohdistuu alkuvaiheessa Kivistöön, pitkällä tähtäimellä osa Lapinlahden keskusta-alueelle.

Osa vaikutusalueesta ulottuu Helsingin puolelle, eikä Helsingin aluista ole esitetty asukasmäärän kasvua, ainoastaan nykyinen asukasmäärä.

Pohjakartta, Maanmittauslaitos

3.4. Väestönkehitys, alakeskusten lähialueet



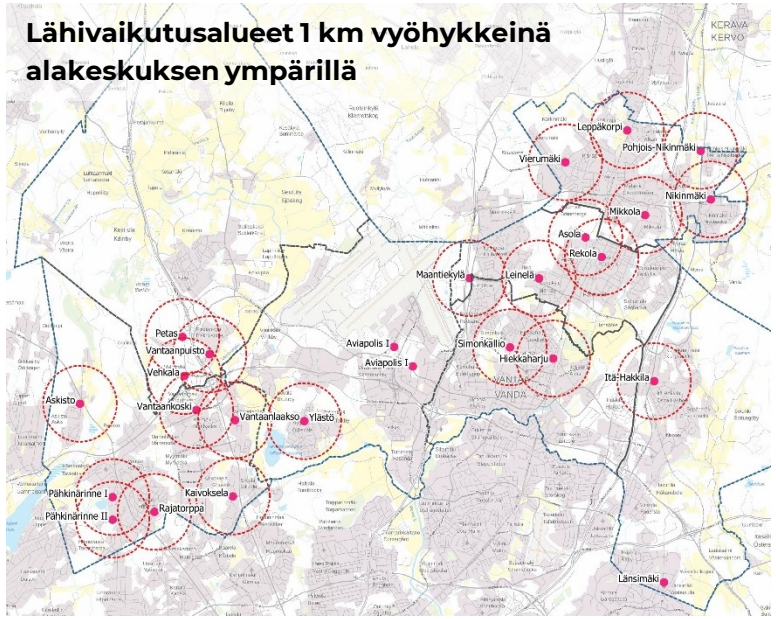
Lähde: Vantaan kaupunki

Alakeskusten palveluiden kehitykseen vaikuttaa oleellisesti lähialueen asukasmäärän kasvu. Säteeksi on valittu 1 km kuvaa suuntaa-antavasti potentiaalisinta alakeskuksen markkina-aluetta.

Oheisessa kaaviossa on kuvattu alakeskusten lähialueen asukasmäärän kasvu kilometrin säteellä. Tiheässä verkossa vyöhykkeet menevät päällekkäin ja näin ollen asukasmäärän kasvuun on laskettu päällekkäisistä osuuksista ainoastaan kyseistä alakeskusta lähempänä oleva potentiaali. Luvuissa ei ole mukana läheisen keskusta-alueen lähivaikutusalueen asukaskasvua, kun se kohdistuu selvästi keskusta-alueelle eikä alakeskukseen. Pähkinärinne ja Rajatorppa on alueina yhdistetty, koska niiden potentiaali kohdistuu osin Pähkinärinteen keskustaan osin Vihdintien alueelle, jossa on jo nyt lähipalveluita. Myös Hiekkaharjun ja Simonkallion vyöhykkeet on yhdistetty, koska alueella on useita lähipalvelukeskuksia.

Tarkastelussa on huomioitu vain Vantaan kaupungin puolella tapahtuva kasvu. Kaaviossa ei ole mukana alakeskuksia, jotka sijoittuva keskusta-alueelle (Aviapolis ja Länsimäki).

Lähivaikutusalueet 1 km vyöhykkeinä alakeskuksen ympärillä



Pähkinärinteen ja Rajatorpan sekä Leppäkorven lähialueella on paljon rakentamispotentiaalia, joka toteutuessaan mahdollistaa merkittävän asukasmäärän kasvun alueilla. Myös Kaivokselassa, Askistossa, Hiekkaharjussa ja Simonkalliossa, Asolassa, Leinelässä ja Pohjois-Nikinmäessä lähialueen asukasmäärä kasvaa arvioiden mukaan kohtalaisen paljon. Huomioitavaa on kuitenkin, että kaikkien alueiden suunnittelu ei ole vielä ajankohtainen ja joidenkin toteutuminen voi siirtyä 2040 vuoden jälkeen.

Vehkala ja Petas sijoittuvat lentomelualueelle, eikä näihin ole osoitettu väestönkasvua. Asukaskasvua ei myöskään ole osoitettu Vantaankosken, Vantaanpuiston ja Ruskeasannan lähialueille.

Pohjakartta, Maanmittauslaitos

3.5. Ostovoiman kehitys keskustojen päämarkkina-alueilla

Ostovoima kuvaa vähittäiskauppaan kohdistuvaa rahankäyttöä eli markkina-alueen kysyntää kaupan näkökulmasta. Tässä tarkastellaan keskustaan hakeutuvan kaupan ja palveluiden ostovoimaa eli päivittäistavarakaupan, keskustahakuisen erikoiskaupan, ravintoloiden sekä kaupallisten palveluiden ostovoimaa. Mukana ei siis ole tilaa vaativaa kauppaa eikä autokauppaa.

Ostovoiman kehitykseen vaikuttavat väestönkehitys sekä muutokset kulutuksessa. Ostovoiman kehityksen arviointi pohjautuu yksityisen kulutuksen kasvuun ja rakenteen muutokseen. Ostovoiman kasvu kuvaa reaalista eli määrällistä kasvua, eli esitetty ostovoimaennuste ei pidä sisällään inflaatiota.

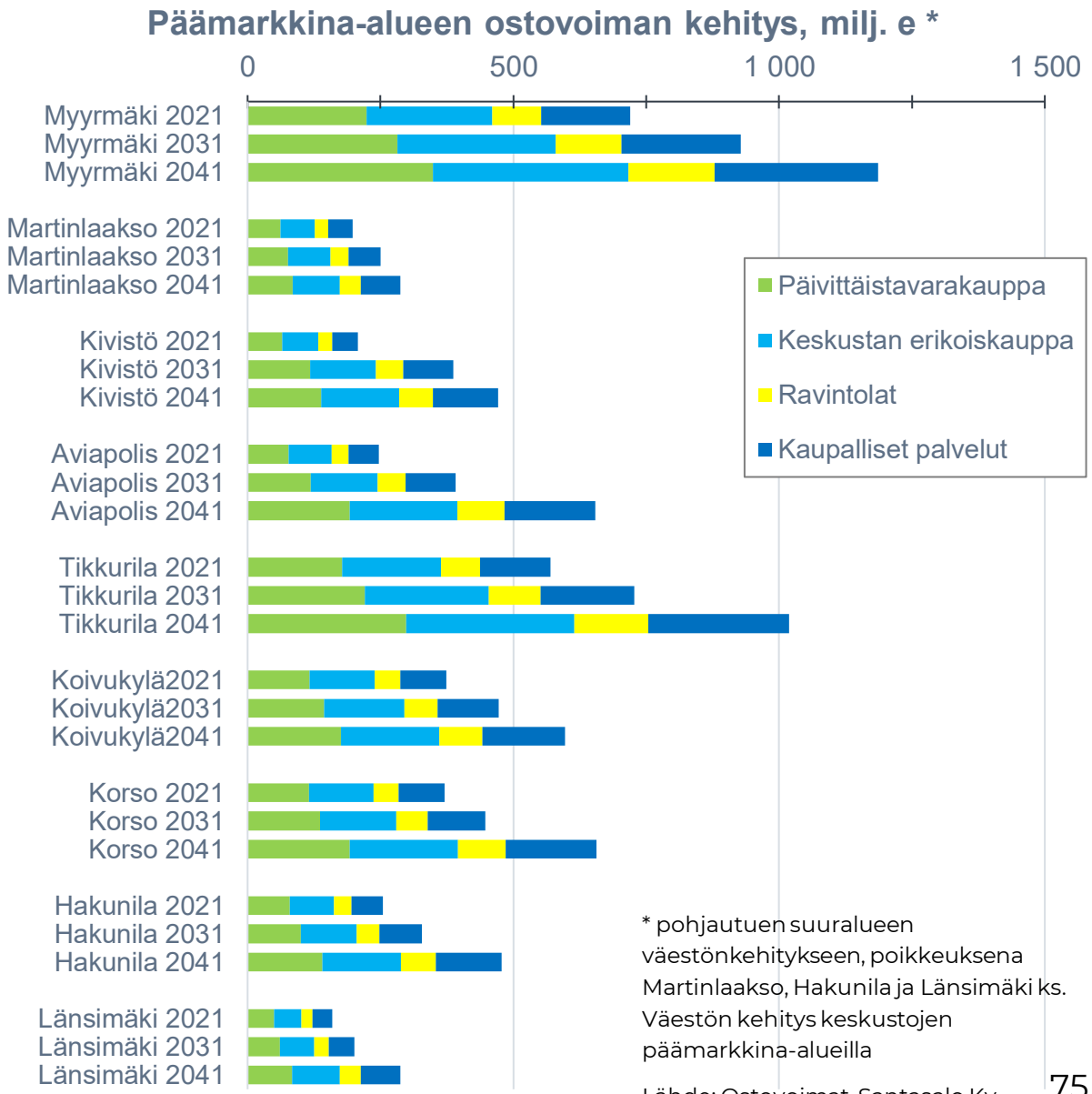
Koska ostovoiman kehitysennuste tehdään pitkälle aikavälille, on ostovoiman kehitys arvioitu varovaisen ennusteen mukaan. Pitkällä aikavälillä ostovoima kasvaa hitaammin kuin ensimmäisen 10 v. aikana. Ostovoiman kasvu asukasta kohden vaihtelee puolen ja puolentoista prosentin välillä toimialasta riippuen.

Ostovoiman kehityksen laskennassa on kuitenkin lukuisia epävarmuustekijöitä niin väestönkasvun kuin ostovoiman kasvunkin osalta. Palvelutarjonnan kehityksen näkökulmasta on kuitenkin tärkeää, että kaupan ja palveluiden kasvulle luodaan riittävästi edellytyksiä.

Koska väestönkasvu Vantaalla on suurta, on sillä merkittävä vaikutus ostovoiman kasvuun. Ostovoiman kasvu on erityisen suurta alueilla, jossa väestö kasvaa paljon kuten Myyrmäessä, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa. Nämä ovat myös alueita, joissa palveluiden kasvulle on suurimmat edellytykset.

Taulu: Ostovoiman kasvu per asukas

Toimiala	2021-2031	2031-2041	2021-2041
Päivittäistavarakauppa ja Alko	0,8 %	0,4 %	0,6 %
Keskustan erikoiskauppa	0,8 %	0,5 %	0,6 %
Ravintolat	1,5 %	1,0 %	1,2 %
Kaupalliset palvelut	1,5 %	1,5 %	1,5 %



* pohjautuen suuralueen väestönkehitykseen, poikkeuksena Martinlaakso, Hakunila ja Länsimäki ks. Väestön kehitys keskustojen päämarkkina-alueilla

Lähde: Ostovoimat, Santasalo Ky

3.6. Kaupan mitoitus
Erikoiskaupan ja palveluiden liiketilan lisätarve

Laskennallinen liiketilan lisätarve Vantaan keskustojen markkina-alueella 2041
jos koko ostovoiman kasvu toteutuisi markkina-alueella, k-m²

	Myyrmäki	Martin-laakso	Kivistö	Aviapolis	Tikkurila	Koivukylä	Korso	Hakunila	Länsi-mäki
Erikoiskauppa	27 000	4 800	16 400	25 800	26 700	12 800	16 900	13 500	7 600
Ravintolat	14 700	2 900	7 900	12 100	13 900	7 100	8 900	6 900	4 000
Muut kaupalliset palvelut	13 700	2 400	8 400	13 300	13 600	6 400	8 600	6 900	3 900
Keskustapalvelut yhteensä	**55 400**	**10 100**	**32 700**	**51 200**	**54 200**	**26 300**	**34 400**	**27 300**	**15 500**

Nykyinen liiketilatarpeen toteutumisaste (nykyiset liiketilat vs. laskennallinen nykyinen liiketarve)

	Myyrmäki	Martin-laakso	Kivistö	Aviapolis	Tikkurila	Koivukylä	Korso	Hakunila	Länsi-mäki
Erikoiskauppa ja palvelut	38 %	15 %	22 %	510 %	81 %	35 %	26 %	15 %	10 %

Liiketilan lisäarpeen tavoitteellinen toteutumisaste ko. keskustassa 2041

	Myyrmäki	Martin-laakso	Kivistö	Aviapolis	Tikkurila	Koivukylä	Korso	Hakunila	Länsi-mäki
Erikoiskauppa	30 %	15 %	20 %	15 %	30 %	15 %	15 %	15 %	15 %
Ravintolat	70 %	60 %	70 %	60 %	80 %	60 %	60 %	60 %	60 %
Muut kaupalliset palvelut	70 %	60 %	70 %	60 %	80 %	70 %	70 %	60 %	60 %

Keskustan erikoiskaupan ja palveluiden liiketilan lisätarve on laskettu ostovoiman kasvusta keskimääräisellä tavoitteellisilla myynnitehokkuuksilla (erikoiskauppa ja ravintolat 5 800 e/my-m², eli 4600 e/k-m²). Kaupallisten palveluiden tilantarve on laskettu vähittäiskaupan tarpeesta (25 %). Päivittäistavarakaupan mitoitusta on tarkasteltu sivulla 78.

Liiketilan lisätarvetta on tarkasteltu markkina-alueittain. Tarkastelussa on otettu huomioon myös se, että koko ostovoiman kasvu ei tule toeutumaan keskustoissa uutena liiketilana, vaan tilatarvetta kohdistuu myös keskustojen ulkopuolelle mm. kaupan alueille sekä Vantaan ulkopuolelle mm. Helsinkiin ja Espooseen. Lisäksi osa ostovoiman kasvusta suuntautuu verkkoon ja osa toteutuu nykyisissä liiketiloissa.

Oheisessa taulukossa on esitetty nykyinen liiketilan toteutumisaste (liiketilat 2022 vs. laskennallinen tarve 2022). Tämän pohjalta on hahmoteltu tulevaisuuden tavoitteellinen toteutumisaste, ei kuinka suuri osa liiketilan lisätarpeesta 2041 toteutuisi Vantaan keskustoissa.

Seuraavalla sivulla esitettään potentiaalinen uuden liiketilan mitoitus keskustoittain.

3.6. Kaupan mitoitus
Erikoiskaupan ja palveluiden mitoitus keskustoissa

Vantaan keskustoihin suuntautuva uuden liiketilan mitoitus 2041, k-m^2, min

	Myyrmäki	Martin-laakso	Kivistö	Aviapolis	Tikkurila	Koivukylä	Korso	Hakunila	Länsi-mäki
Erikoiskauppa	8 000	1 000	3 000	4 000	8 000	2 000	3 000	2 000	1 000
Ravintolat	10 000	2 000	6 000	7 000	11 000	4 000	5 000	4 000	2 000
Muut kaupalliset palvelut	10 000	1 000	6 000	8 000	11 000	4 000	6 000	4 000	2 000
Keskustapalvelut yhteensä	**28 000**	**4 000**	**15 000**	**19 000**	**30 000**	**10 000**	**14 000**	**10 000**	**5 000**
Osuus laskennallisesta keskustapalveluiden lisätarpeesta*	51 %	40 %	46 %	37 %	55 %	38 %	41 %	37 %	32 %

* Keskustoihin suuntautuva uuden liiketilan mitoitus 2041 (keskustapalvelut yhteensä) vs. keskustojen laskennallinen lisätarve (keskustapalvelut yhteensä, edelliseltä sivulta)

Vantaan keskustoihin suuntautuva uuden liiketilan mitoitus 2041 kaavoitusvarauksella, k-m^2, max

	Myyrmäki	Martin-laakso	Kivistö	Aviapolis	Tikkurila	Koivukylä	Korso	Hakunila	Länsi-mäki
Erikoiskauppa	10 000	1 000	4 000	5 000	10 000	3 000	4 000	3 000	1 000
Ravintolat	13 000	3 000	8 000	9 000	14 000	5 000	7 000	5 000	3 000
Muut kaupalliset palvelut	13 000	1 000	8 000	10 000	14 000	5 000	8 000	5 000	3 000
Keskustapalvelut yhteensä	**36 000**	**5 000**	**20 000**	**24 000**	**38 000**	**13 000**	**19 000**	**13 000**	**7 000**

Oheisessa taulussa on esitetty Vantaan keskustoihin suunnattu potentiaalinen erikoiskaupan ja palveluiden uuden liiketilan mitoitus vuoteen 2041.

Minimimitoitus on mitoitus, johon vähintään olisi syytä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Maksimimitoitus (1,3*minimi) ottaa huomioon kilpailun, kaavallisen jouston sekä konseptien kehityksen edellyttämän tilantarpeen kasvun.

Mitoitus kohdistuu mm. kivijalkapalveluihin, hybridikeskuksiin sekä palvelu- ja kauppakeskuksiin. Sijoittumista on tarkastellaan tarkemmin luvussa 5.2 Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa.

Mitoitus pohjautuu Vantaan asukasmäärän ja ostovoiman kasvuun olettaen, että keskustat palvelevat pääosin paikallisesti omaa suuraluettaan. Mikäli haluttaisiin laajamittaisesti palvella ”uutta” seudullista asiointia, se edellyttäisi todennäköisesti kauppakeskustyyppistä mitoitukseltaan suurempaa ratkaisua kuin nyt esitetty. Nykyinen kysyntä on kuitenkin enemmän paikallispalveluita tarjoavissa palvelukeskuksissa.

3.6. Kaupan mitoitus, Päivittäistavarakaupan mitoitus suuralueilla

Päivittäistavarakaupan nykytilanne (2022)

	Myyrmäki	Kivistö	Avia-polis	Tikkurila	Koivu-kylä	Korso	Hakunila	Vantaa
Pinta-ala 2021,	31 400	1 400	28 200	17 400	12 000	9 000	7 800	107 200
Toteutuminen vs. tarve 2021	115 %	18 %	303 %	81 %	85 %	64 %	55 %	97 %

Päivittäistavarakaupan mitoitus 2031

	Myyrmäki	Kivistö	Avia-polis*	Tikkurila	Koivu-kylä	Korso	Hakunila	Vantaa
Liiketilatarve 2031 min, k-m²	31 600	13 200	13 400	24 800	16 100	15 200	16 300	130 600
Liiketilatarve 2031 max, k-m²	41 100	17 200	17 400	32 200	20 900	19 800	21 200	169 800
Tarpeen tavoitteellinen toteutumisaste 2031	115 %	90 %	50 %	100 %	90 %	90 %	90 %	
Mitoitusvaraus 2031 min, k-m²	36 300	11 900	6 700	24 800	14 500	13 700	14 700	122 600
Mitoitusvaraus 2031 max, k-m²	47 300	15 500	8 700	32 200	18 800	17 800	19 100	159 400
Uusi pinta-ala 2031 min, k-m²	4 900	10 500	6 700	7 400	2 500	4 700	6 900	43 600
Uusi pinta-ala 2031 max, k-m²	15 900	14 100	8 700	14 800	6 800	8 800	11 300	80 400

Päivittäistavarakaupan mitoitus 2041

	Myyrmäki	Kivistö	Avia-polis*	Tikkurila	Koivu-kylä	Korso	Hakunila	Vantaa
Liiketilatarve 2041 min, k-m²	39 000	15 500	21 500	33 500	19 600	21 600	21 600	172 300
Liiketilatarve 2041 max, k-m²	50 700	20 200	28 000	43 600	25 500	28 100	28 100	224 200
Tarpeen tavoitteellinen toteutumisaste 2041	115 %	90 %	50 %	100 %	90 %	90 %	90 %	
Mitoitusvaraus 2041 min, k-m²	44 900	14 000	10 800	33 500	17 600	19 400	19 400	159 600
Mitoitusvaraus 2041 max, k-m²	58 300	18 200	14 000	43 600	23 000	25 300	25 300	207 700
Uusi pinta-ala 2041 min, k-m²	13 500	12 600	10 800	16 100	5 600	10 400	11 600	80 600
Uusi pinta-ala 2041 max, k-m²	26 900	16 800	14 000	26 200	11 000	16 300	17 500	128 700

* Aviapoliksessa mitoitus koskee kehittyvää kaupunkikeskustan aluetta Kehän III:n pohjoispuolella

Päivittäistavarakaupan mitoitus on laskettu päivittäistavarakaupan ostovoimasta keskimääräisellä, tavoitteellisella myyntitehokkuudella 11600 e/my-m² (eli 8900 e/k-m²).

Mitoitusta on tarkasteltu suuralueittain, koska suuralueet toimivat hyvin keskustojen ja niiden lähiympäristöjen markkina-alueina. Päivittäistavarakauppaa sijoittuu keskustojen ohella koko alueelle asutuksen mukaan. Tarkastelussa tulee huomioida, että Martinlaakso kuuluu Myyrmäen ja Länsimäki Hakunilan suuralueeseen.

Oheisessa taulukossa minimi on mitoitus, johon vähintään olisi syytä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Maksimi (1,3*minimi) ottaa huomioon ottaa huomioon kilpailun, jouston sekä konseptien kehityksen edellyttämän tilantarpeen kasvun. Laskelmassa on otettu huomioon tarpeen toteutumistavoite alueella, eli kuinka suurta osuutta liiketilatarpeesta alueella voi tavoitella toteutuvan.

Pääosin tavoitteena on palvella omaa aluettaan, mutta alueilta on siirtymiä myös muualle. Toisaalta taas Myymäen ja Tikkurilan alueille tulee jonkin verran asiointia myös läheisiltä kaupunginrajan ulkopuolisilta alueilta.

Aviapoliksen alueella Jumbo ja Tammisto palvelevat seudullisesti, mutta uusien keskusta-alueiden kehityksen painopiste on paikallisissa asukkaissa. Aviapoliksen mitoituksessa Jumbo ja Tammisto on jätetty tarkastelun ulkopuolelle, eli mitoitus on laskettu ostovoiman kasvusta ja koskee uusia keskusta-alueita.

Uuden päivittäistavarakaupan mitoitus on laskettu vähentämällä tulevaisuuden tavoitteesta (mitoitusvaraus) nykyinen päivittäistavarakaupan pinta-ala. Sijoittumista on tarkasteltu seuraavassa luvussa.

4. Vantaan päivittäistavarakaupan verkon kehittäminen

Haastattelut:
- HOK-Elanto
- Kesko
- Lidl

4.1. Päivittäistavarakaupan verkon kehittämisen periaatteita Vantaalla, sijoittuminen

Päivittäistavarakaupan verkon kehittämiseen vaikuttavat mm. asukaskasvu, liikenneverkot, palveluverkko kokonaisuudessaan, kilpailutilanne, kaupan konseptien kehitys ja muut kaupan tarpeet. Alkuun on koottu yhteen yleisiä periaatteita päivittäistavarakaupan verkon kehittämiseen Vantaalla. Yleisiä päivittäistavarakaupan konsepteja ja trendejä on käsitelty luvussa 2.2.

Selvityksen yhteydessä haastateltiin kaupan toimijoita. Haastatteluissa koottiin päivittäistavarakaupan toimijoiden näkemykset päivittäistavarakaupan palveluverkon kehittämistarpeista ja niitä on käytetty hyväksi tuloksissa.

Päivittäistavarakaupan sijoittumisen periaatteita

Kaupan sijoittumiseen vaikuttaa yleisesti mm. lähialueen asukasmäärä, kilpailutilanne sekä saavutettavuus. Saavutettavuuden näkökulmasta optimaalinen sijainti on mm. keskusta- tai asuinalueen portissa, eli alueen pääkulkuväylän suulla ja ison väylän lähellä, jossa se saavuttaa mahdollisimman laajan asiakasvirran. Myös näkyvyys on tärkeä kriteeri sijoittumiselle. Näkyvyys käsittää sekä itse myymälän että mainospylväät. Näkyvyys ei kuitenkaan riitä, jos kulkuyhteydet tontille ovat vaikeat.

Toimijat edellyttävät myös, että olosuhteet (sijainti, saavutettavuus, pysäköinti, koko) tulisi olla yhtä hyvät kuin kilpailijalla, jotta markkinoilla pystytään toimimaan.

Tiiviissä keskustoissa sijainti hybridihankkeissa, pysäköintitalossa tai kivijalkaliiketilassa on myös mahdollinen. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon huolto- ja asiakasliikenne. Rakenteellisen pysäköinnin lisäksi on yleensä tarve myös lyhyelle maantason asiakaspysäköinnille.

Päivittäistavarakaupassa asioidaan tyypillisesti autolla, myös lähikaupassa, eikä sen nähdä suuresti muuttuvan tulevaisuudessakaan. Näin ollen saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla on tärkeää. Lisäksi edellytetään riittävää ja toiminnallista asiakaspysäköintiä. Esimerkiksi lyhytaikaista pysäköintiä tarvitaan lähikaupan vieressä 5-10 autopaikkaa .

Toimijoilla on kiinnostusta ja toiveena päästä jo suunnittelun alkuvaiheessa mukaan hankkeeseen, jotta kaupan ja asiakkaiden tarpeet tulee huomioiduksi. Toiminnallisuusnäkökulmat ovat kaupalle tärkeitä, esimerkiksi huoltoliikenteeseen tarvitaan riittävät tilat ja yhteydet, ja huollon ratkaisut tulee suunnitella niin, ettei se häiritse asukkaita. Myymälän huonekorkeus on myös tyypillisesti suurempi kuin perinteisessä kivijalkaliiketilassa.



Perinteisten päivittäistavarakauppojen rinnalle hakeutuu entisiä myymälöitä. Niitä on parhaimmillaan keskustassa useita. Ne pyrkivät sijoittumaan vastaavien kriteerien mukaisesti kuin perinteisetkin myymälät. Myös näille pitää löytyä keskustoista sijaintipaikkoja.

4.1. Päivittäistavarakaupan verkon kehittämisen periaatteita Vantaalla, kysyntä

Kaupan palveluverkkosuunnittelua tehdään pitkällä tähtäimellä. Kaupan toimijoilla on suuri kiinnostus kasvattaa päivittäistavarakaupan verkkoaan Vantaalla. Taustalla vaikuttavat erityisesti asukasmäärän kasvu mutta myös lähivuosien päivittäistavarakaupan verkon hidas kehittyminen sopivien sijaintipaikkojen puutteen takia. Toimijoiden mukaan Vantaalla on usealla alueella ollut liian vähän sijaintipaikkoja suurille supermarketteille.

Edellisen palveluverkkoselvityksen jälkeen (2015) on Vantaalle avattu kolme uutta Lidliä (Aviapolis, Myyrmäki ja Rajatorppa), yksi S-market (Tikkurila) ja yksi K-market on muuttunut K-supermarketiksi. Uusia lähikauppoja tai korttelikauppoja on tullut Tikkurilan keskustaan Kivistöön, Askistoon ja Leinelään. Lopetetut myymälät ovat pääosin Keskoon yhdistetyn Suomen Lähikauppa Oy:n myymälöitä (Siwa ja Valintatalo).

Kysyntää Vantaalla on erityisesti monipuolisille supermarketeille. Lähikauppojen rakentamisella ei ratkaista kaupan palveluverkkoa. Koska asiakkaat usein hakevat laajaa valikoimaa sekä edullisia hintoja, tarvitaan myös vaihtoehtoja ja laajemman valikoiman eli suuremman kokoluokan myymälöitä.



Uusi Lidl Rajatorpassa sijaitsee asuinalueen reunassa, Vihdintien varressa.

Jokaisessa keskustassa, Martinlaaksoa ja Länsimäkeä lukuun ottamatta, on tuleva asukasmäärä väestöarvioiden mukaan niin suuri, että niissä olisi hyvä varautua 1–2 hypermarkettiin (nykyiset mukaan lukien). Uutta kysyntää on nykyistä pienemmille hypermarketeille (n. 5000–10000 k-m^2). Hypermarketit toimivat yleensä myös alueellisen verkkokaupan tukikohtana.

Suurin tarve Vantaalla on supermarketeille (n. 2000–4000 k-m^2), joita myös asiakkaat toivovat. Verkon laajentumiselle on kysyntää tulevaisuudessa ympäri Vantaata; keskustoissa, alakeskuksissa ja niiden reunoilla sekä asuin- ja työpaikka-alueilla, jos läheisissä keskustoissa ei sijaintipaikkoja ole riittävästi. Jokainen keskusta on tulevaisuudessa asukasmäärältään niin suuri, että keskustasta tulisi löytyä kaikkien kolmen toimijan suuret marketit (super tai hyper), ja suurimmissa niitä voi olla useita, osa keskustan ytimessä osa reuna-alueille. Perinteisten toimijoiden lisäksi myös etniset kaupat hakevat pienehköjen supermarketkokoluokan myymälätiloja (1000–1500 k-m^2).

Supermarkettien rakentaminen ei tarkoita lähikauppaverkon supistumista, myös lähikauppoihin panostetaan. Toisaalta supermarket toimii myös hyvin tervetulleena lähikauppana. Lähikauppa- ja korttelikauppaverkkoa tulee täydentää keskustojen ytimessä, ratikkapysäkkien ympäristössä ja asukasmäärältään kehittyvillä asuinalueilla (erityisesti asuinalueen sisääntuloväylän suulla).

Keskustoissa on rinnakkaista kysyntää usealle päivittäistavarakaupan konseptille, eli keskustoihin voi hyvin rakentua sekä hyper- ja supermarketteja että korttelikauppoja.

Päivittäistavarakaupan tilantarve kasvaa monipuolistuvan valikoiman ja kasvavan palvelutarjonnan myötä. Myös verkkokaupan keräilyratkaisujen kehittäminen myymälöiden yhteydessä edellyttää tilaa. Tilan tarpeen kasvu olisi huomioita suunnittelussa ja kaavoituksessa.

4.2. Päivittäistavarakaupan alueelliset kehitysnäkymät

Päivittäistavarakaupan uuden pinta-alan mitoitus suuralueilla
- 2041 mitoitus muutettuna supermarketeiksi

Suuralue	2031 min	2031 max	2041 min	2041 max	Super-market* lkm 2041 min	Super-market* lkm 2041 max
Myyrmäki	4 900	15 900	13 500	26 900	4	13
Kivistö	10 500	14 100	12 600	16 800	4	8
Aviapolis	6 700	8 700	10 800	14 000	3	7
Tikkurila	7 400	14 800	16 100	26 200	5	13
Koivukylä	2 500	6 800	5 600	11 000	2	6
Korso	4 700	8 800	10 400	16 300	3	8
Hakunila	6 900	11 300	11 600	17 500	3	9
Vantaa	6 900	11 300	11 600	17 500	3	9

* Supermarketin myymäläkoko 2000 k-m^2 (min) – 3500 k-m^2 (max)

Päivittäistavarakaupan mitoitus on esitetty sivulla 78. Yllä olevassa taulussa on mitoitusta tarkasteltu supermarketverkon kehittämisen näkökulmasta, koska ne ovat eniten kaupan ja asiakkaiden toiveiden mukaisia. Mitoitus on muutettu myymälämääräksi, kun myymälän koko vaihtelee 2000 – 3500 kerrosneliömetrin välillä.

Osa laskennallisesta mitoituksesta voi toteutua supermarkettien ohella lähikauppoina. On kuitenkin huomioitava, että neljän lähikaupan (á 500 m^2) tarjonta ei useinkaan vastaa yhden supermarketin (2000 m^2) tarjontaa. Asukas valitsee mieluummin supermarketin asiointipaikakseen, vaikka se sijaitsisi kauempanakin.

Lähikaupoissa ja suurissa super- ja hypermarketeissa asioidaan erilaisista lähtökohdasta. Tyypillisesti ruokakauppaostoksilla haetaan monipuolista tarjontaa ja edullisia hintoja. Näin ollen usein ajetaan kauempana sijaitsevaan supermarkettiin, jos lähialueella on vain lähikauppa. Lähikauppa ei siten yksinään riitä asiakkaiden tarpeeseen, joten tärkeää on kehittää myös supermarketteja. Supermarket sijoittuminen lähialueelle parantaa yleisesti palvelujen saavutettavuutta lyhentäen asiointimatkoja. Lisäksi supermarketin ohella samassa rakennuksessa voi toimia myös muita lähipalveluita.

Seuraavilla sivulla tarkastellaan päivittäistavarakaupan verkon kehitysnäkymiä alueellisesti. Potentiaalisia uusia sijaintipaikkoja on esitetty s. 86 kartassa. Sijaintipaikkoja tarkastellaan lähemmin myös keskustoja ja alakeskustoja kuvaavissa luvussa 5.2. ja 5.3. Sijaintipaikat ovat ehdotuksia kaupan palveluverkon täydennyksen näkökulmasta. Osa sijaintipaikoista on vaihtoehtoisia, eikä niiden toteutusedellytyksiä (maanomistus, kaavatilanne, riittävä tila, liikenne, viheralueet ja muut suunnitteluratkaisut) ole tarkemmin tarkasteltu.

Esitettyjen kehitysnäkymien lisäksi lähikauppoja ja korttelikauppoja voi sijoittaa kaupunkirakenteeseen asukkaiden lähialueelle, niin paljon kuin kysyntää toimijoiden puolelta löytyy, eli lähikauppaverkon rakentumista ei ole tarve rajoittaa. Seuraavan 20 vuoden aikana Vantaalla on kysyntää lukuisille pienille myymälöille suurempien myymälöiden rinnalla. Ne voivat olla esimerkiksi perinteisiä lähikauppoja, korttelikauppoja, delikauppoja tai etnisiä pt-myymälöitä (200-1000 k-m^2).

Laskennallisen mitoituksen lisäksi myös kilpailutilanne vaikuttaa kaupan kysyntään. Tärkeää on, että toimijoilla olisi tasaisesti mahdollisuuksia sijoittaa supermarket-kokoluokan myymälöitä jokaisen keskustan vaikutusalueella.

Tyypillisesti lähikauppa edellyttää noin 2000 asukasta ja supermarket 5000-10 000 asukasta. Asukasmäärät ovat kuitenkin vain hyvin suuntaa-antavia arvioita. Päivittäistavarakaupan sijoittumiseen vaikuttaa asukasmäärän ohella lähialueen mm. muu palvelutarjonta, alueen saavutettavuus ja alueella muutoin liikkuvat.

4.2. Päivittäistavarakaupan alueelliset kehitysnäkymät, Länsi-Vantaa

Myyrmäki

Myyrmäen suuralueella on jo suunnitelmia päivittäistavarakaupan verkon kehittämiseksi. Myyrmanniin on tulossa uusi Prisma ja Lidl, joka siirtyy pois Iso-Myyristä. Myyrmäen asemanseutua kehitetään ja Iso-Myyrin tilalle on suunnitteilla uusi pt-myymälä, joka voi olla supermarket –kokoluokkaa. Nykyisin Iso-Myyrissä on Lidlin lisäksi Yalla-market, joka joutuu kehityksen myötä etsimään uuden toimitilan.

Asemanseudun kehityshankkeessa on myös varaus lähikaupasta asemalle. Se tukee nopeaa asiointia ja toimii hyvin kauppakeskuksen suurten myymälöiden rinnalla.

Voimakkaan asukasmäärän ja ostovoiman kehityksen myötä Myyrmäen alueella on tulevaisuudessa kysyntää edellisten muutoksen lisäksi myös uusille supermarketeille esim. keskustan reuna-alueilla.

Vihdintien ympäristössä on epätasapainoinen markkinatilanne, ja kilpailutilanteen tasaamisen vuoksi olisi tarvetta löytää sijoittumispaikka uudelle supermarketille. Pähkinärinteeseen on rakenteilla Alepa, mutta se vastaa vain Pähkinärinteen ytimen tarpeeseen.

Kaivokselassa on Silvolan puolella asumisen kasvun myötä tarvetta uusille päivittäistavarakaupoille. Muutos työpaikka-alueesta asumiselle tulee tapahtumaan kuitenkin vasta pitkällä tähtäimellä. Sijaintina Hämeenlinnanväylän itäpuoli tukee uusia asukkaita paremmin kuin nykyinen alakeskus, jossa on jo hyvin pt-tarjontaa. Mahdolliset uudet päivittäistavarakaupat palvelisivat myös Helsingin puolen Kuninkaantammen aluetta.

Martinlaakso (osa Myyrmäen suuraluetta)

Martinlaakso kuuluu osana Myyrmäen suuralueeseen. Martinlaaksossa on suunnitelma uuden Lidlin rakentumisesta keskustan tuntumaan Hämeenlinnanväylän itäpuolelle. Se palvelee myös Vantaanlaakson asukkaita.

Lähikauppaa voidaan tutkia sijoitettavan Martinlaaksontien varteen esim. nykyisen huoltamon läheisyyteen.

Potentiaalista kysyntää saattaa olla myös pohjoisen supermarketin laajennukselle. Sijainti keskellä asutusta tiiviissä rakenteessa voi olla laajennukselle haastava.

Kivistö

Kivistö kehittyy vauhdilla ja alueella on hankkeita vireillä. Keskustaan rakentumassa palvelukeskus, jonne sijoittuu S-market ja Lidl. Keskustaan suunnitteilla myös uusi supermarket.

Keimolan puolella on Alepalle varaus. Alueella on asukkaita tulevaisuudessa niin paljon, että alueelle voisi tutkia myös pienen supermarketin sijoittamista.

Tulevaisuudessa keskustassa voi olla kysyntää myös 1–2 urbaanille hypermarketille pitkällä aikavälillä.

Lapinkylän asemanseudulle kannattaa tehdä varaukset supermarketeille (1–3). Lisäksi Lapinkylän ja Kivistön välistä palvelukatua voi pitkällä aikavälillä tutkia uusien päivittäistavarakaupan sijaintipaikkana. Ensisijaisesti supermarketit sijoitetaan kuitenkin Kivistön ja Lapinkylän keskustoihin.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 5 §

4.2. Päivittäistavarakaupan alueelliset kehitysnäkymät, Vantaan keskiosat

Aviapolis

Aviapoliksessa uusien päivittäistavarakauppojen rakentumisen painopiste on Kehä III:n pohjoispuolella olevalla keskusta-alueella. Tällä hetkellä ja vielä jonkin aikaa Jumbon hypermarketit ja Vantaanportin supermarket palvelevat alueen asukkaita. Tulevaisuudessa alueelle on kuitenkin syytä varata omiakin päivittäistavarakauppoja, alkuvaiheessa lähikauppoja, myöhemmin myös supermarketteja. Lähikaupat eivät alueella yksinään riitä tulevaisuuden palvelukysyntään.

Supermarketteja kannattaa Kehä III:n pohjoispuolella osoittaa sekä länsi- että itäpuolelle Aviapolista. Aviapolikseen on suunniteltu kauppaa ratikkapysäkkien ympäristöön ja niiden lähelle sopivat tulevaisuudessa myös supermarketit. Aviapoliksen asemaympäristöön on kaavassa varaus palvelukeskukselle, johon voi sijoittaa päivittäistavarakauppaa. Tarjontaa olisi hyvä tuoda myös Muuran ympäristöön, jossa lähikauppa riittänee asemanympäristön ja Vantaanportin tarjonnan rinnalla.

Itäpuolella Huberila–Annefred -akselilla on tarvetta supermarketeille, ja kaupalla on kiinnostusta erityisesti Tikkurilantien varteen, kun alue alkaa rakentumaan. Tulevaisuudessa on alueella hyvä varautua pariinkin supermarkettiin, jotka toteutuvat vaiheittain. Luonteva sijaintipaikka löytyy Annefredin ratikkapysäkin tuntumasta. Toinen tutkittava sijaintipaikka voisi olla Huberin hallit. Ratkaisu voisi tuoda mielenkiintoisen ja omaleimaisen päivittäistavarakaupalle alueelle.

Jumbossa on tällä hetkellä hyvä päivittäistavarakaupan tarjonta, mutta sen lisäksi Kehä III:n eteläpuolella voi tutkia korttelikauppojen sijoittamista esim. ratikkapysäkkien tuntumaan tai Etelä-Pakkalaan. Ne helpottaisivat lähiasiointia alueella. Toki Jumbon vetovoima on alueella suuri, mutta sen rinnalla voi löytyä toteuttamisedellytyksiä myös nopean pistäytymisen korttelikaupoille.

Ylästöön on tutkitaan lähikauppaa suurempaa yksikköä, joka parantaisi alueen nykyistä tarjontaa merkittävästi.

Tikkurila

Tikkurilassa ja sen lähiympäristössä on kysyntää supermarketeille jo nykytilassa. Kysyntää kohdistuu erityisesti Tikkurilan pohjoispuolella Läntisen Valkoisenlähteentien ja Valkoisenlähteentie varteen sekä myös Hiekkaharjun ympäristöön, Tikkurilan ja Koivukylän väliin. Kiinnostusta on enemmän Talvikkitien tai Koivukyläntien ympäristössä kuin Hiekkaharjun asemalla.

Radan itäpuolen kehittyessä supermarketteja voidaan sijoittaa myös mm. Jokiniemeen ja Väritehtaan läheisyyteen.

Keskustassa voi olla kysyntää myös toiselle urbaanille hypermarketille, tai vähintään on turvattava nykyisen K-supermarketin kehitysmahdollisuus.

Kuusikkoon on suunnitteilla K-market, joka parantaa alueen lähipalveluita. Myös muiden ratikkapysäkkien vieressä kannattaa varautua lähikauppojen rakentumiselle.

Porttipuistoon on tulossa S-market, joka palvelee yhtälailla myös Hakunilan kuin Tikkurilankin aluetta. Muillakin toimijoilla on kiinnostusta sijoittua Porttipuistoon, mutta maakuntakaava rajoittaa keskustahakuisen kaupan sijoittumista alueelle.

Tavoitteena on, että alueen kaupan tarjonta pohjautuu alueen asukasmäärän kehitykseen eikä vaikuta haitallisesti Hakunilan keskustan kehittämiseen.

4.2. Päivittäistavarakaupan alueelliset kehitysnäkymät, Itä-Vantaa

Koivukylä

Koivukylään tavoitellaan uutta hypermarkettia keskustaan keskustan eteläosaan. Tälle vaihtoehtoinen sijaintipaikka olisi Citymarketin vieressä, mutta tilaa ei todennäköisesti ole riittävästi. Hypermarketin vahvuutena on laaja käyttötavaratarjonta, mikä vähentäisi erikoiskaupan asioinnin siirtymiä pois Koivukylästä.

Asolaan on rakentumassa supermarket ja toista paikkaa voidaan tutkia esimerkiksi Sydäntien ja Asolanväylän läheisyyteen. Koivukylän puistotie voisi olla myös kiinnostava kohde, se yhdistää kehittyvän Leinelän Koivukylään. Leinelässä kysyntää päivittäistavarakaupalle asumisen kasvun myötä, mahdollisesti myös supermarketille, jolle on haastava löytää sijaintipaikkaa.

Korso

Korsossa voidaan pitkällä aikavälillä varautua urbaaniin hypermarkettiin. Yhtenä sijaintivaihtoehtona on keskustan pohjoisosan ns. Toyotan alue, mutta keskeisempi sijaintipaikka olisi aseman tuntumassa nykyisten supermarkettien ympäristössä, jos alueelta löytyy tilaa. Supermarketille vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja voisi tutkia Kulomäentien varressa.

Leppäkorvessa on kysyntää päivittäistavarakaupalle asumisen kasvun myötä alkuvaiheessa lähikaupalle, mutta pitkällä tähtäimellä alueen rakentumisen myötä mahdollisesti myös supermarketille.

Hakunila

Hakunilan tämän hetkinen tarjonta ei vastaa alueen kysyntää. Tarvetta on uudelle supermarketille ja olemassa olevien myymälöiden kehittämiselle ja laajentamiselle sekä myöhemmin mahdollisesti myös hypermarketille. Tilaa löytyy mm. Hakunilan keskustan laajennusalueelta, mikä myös kiinnostaa kauppaa. Myös keskustan eteläpuolelle voidaan tutkia uuden päivittäistavarakaupan sijoittumista asukasmäärän kasvaessa. Parempi paikka olisi ratikkapysäkin läheisyydessä, mutta täältä ei löytyne tilaa.

Porttipuistoon tulossa oleva S-market lisää alueen tarjontaa, vaikka sijoittuukin Tikkurilan suuralueelle. Tästä huolimatta myös Hakunilassa on kysyntää päivittäistavarakaupan kehitykselle ja uudelle supermarketille. Mikäli Porttipuistoon kuitenkin sijoittuu useampi suuri supermarket, se voi hidastaa Hakunilan keskustan ja sen laajennuksen kehitystä.

Ratikkapysäkkien yhteydessä kannattaa varautua lähikauppojen sijoittumiseen. Vaaralassa löytyy mahdollisesti kysyntää pitkällä aikavälillä myös supermarketille.

Länsimäki (osa Hakunilan suuraluetta)

Länsimäessä on nykyisin vain lähikauppoja, eikä tarjonta vastaa kysyntään. Ostovoimaa suuntautuu mm. Jakomäkeen ja Mellunmäkeen. Länsimäki voisikin toimia ns. kaksinapaisena keskustana Mellunmäen kanssa, jossa on nyt yksi supermarket ja toinen suunnitteilla. Länsimäki saattaisi olla rakentamisolosuhteilta kiinnostavampi uuden supermarketin sijoittumispaikka kuin Mellunmäki.

Ensisijainen pt-kaupan kehityspaikka olisi Länsimäen keskustassa tulevan ratikkapysäkin ympäristössä, jonne on alustavasti suunniteltu palvelukeskusta. Toissijainen sijaintipaikka löytyy keskustan pohjoisen ratikkapysäkin läheisyydestä, Länsimäentien ja Maratontien risteyksestä.

4.3. Päivittäistavarakaupan uudistuva verkko

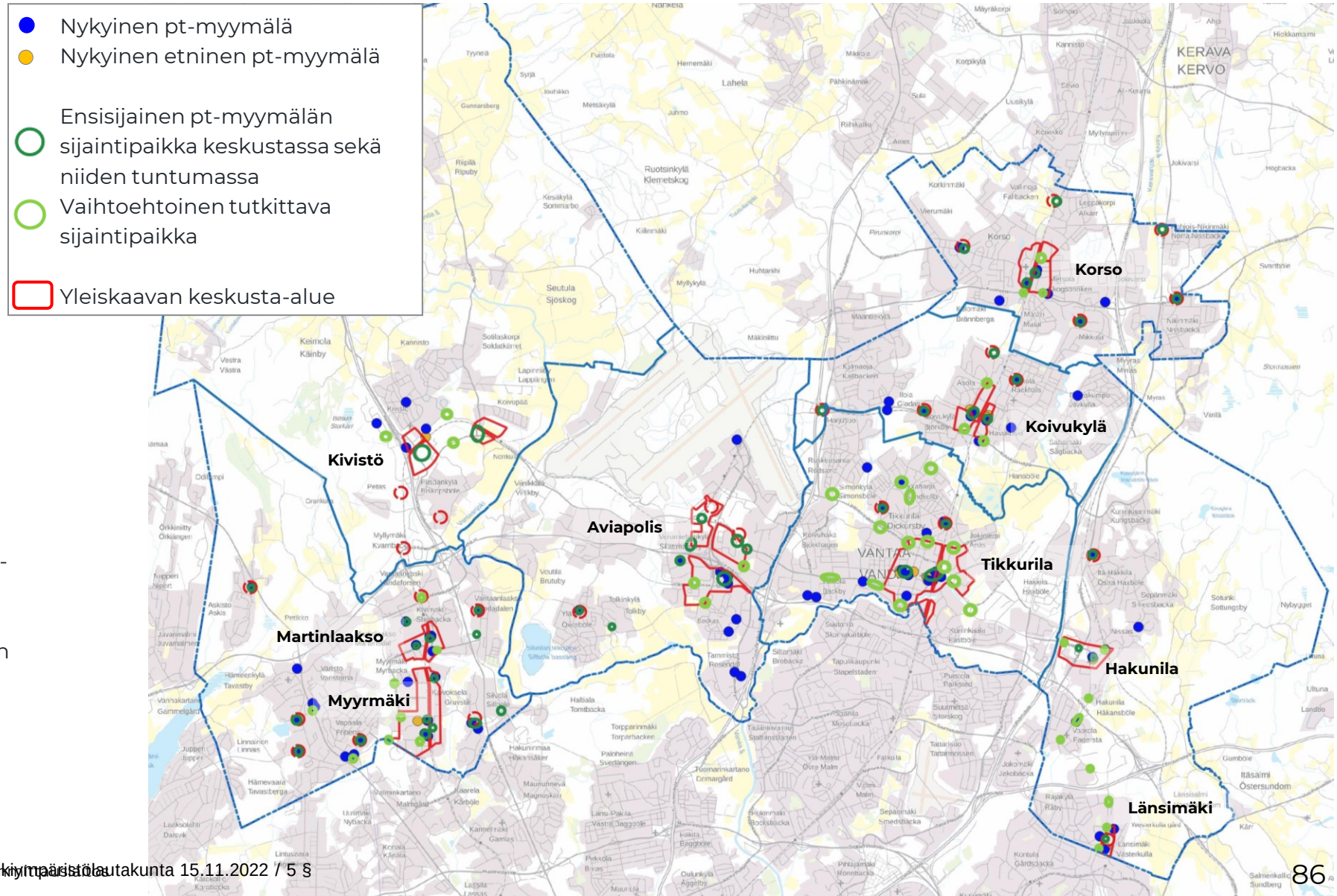
Oheisessa kartassa on esitetty koonti edellisillä sivuilla esitetyille päivittäistavarakaupan verkon alueellisille kehitysnäkymille. Potentiaaliset sijaintipaikat on osoitettu kartalle mm. seuraavien kriteerien pohjalta:

- Nykyisen pt-verkon täydennystarpeet
- Lähialueen asukaspotentiaali
- Saavutettavuus
- Toimijoiden kiinnostus
- Kilpailutilanne

Sijaintipaikat ovat ehdotuksia kaupan palveluverkon täydennyksen näkökulmasta. Osa sijaintipaikoista on vaihtoehtoisia, eikä niiden toteutusedellytyksiä (maanomistus, kaavatilanne, riittävä tila, liikenne, viheralueet ja muut suunnitteluratkaisut) ole tarkemmin tarkasteltu.

Oheiseen karttaan ei ole merkitty kaikkia keskusta-alueelle sijoittuvia potentiaalisia lähi- tai korttelikauppoja. Muutoinkin pieniä lähikauppoja voi hyvin sijoittaa kaupunkirakenteeseen asumisen mukaan, jos niille löytyy kysyntää.

Päivittäistavarakaupan yhteyteen sijoittuu luontevasti myös muita kaupallisia palveluita. Alakeskusten kehityspotentiaalia on näiltä osin avattu luvussa 5.3.

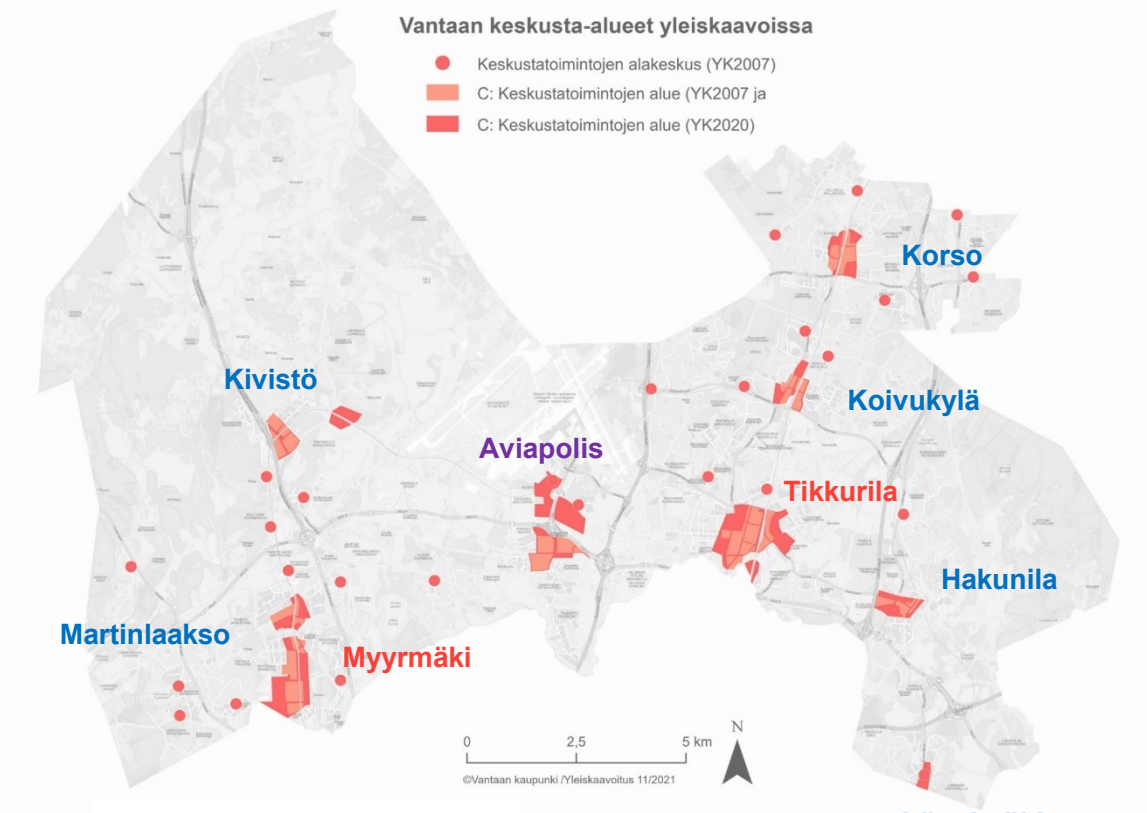


4.4. Päivittäistavarakaupan verkon kehittämisen suosituksia

- Päivittäistavarakaupan verkkoon tulisi varata riittävästi sijaintipaikkoja supermarketeille. Tärkeää on turvata kilpailun edellytykset siten, että jokaisen keskustan vaikutusalueella on kaikille kaupan toimijoille mahdollisuuksia supermarket-kokoluokan myymälöille. Kilpailutekijät ovat markkinoilla merkittäviä, joten kaupan toimijat edellyttävät sijainniltaan vastaavia ominaisuuksia (koko, pysäköinti, näkyvyys) kuin kilpailevalla toimijalla.
- Kaupan toimijat toivovat liiketiloilleen joustonvaraa ts. riittävää kerrosalaa, jotta kaupan konseptien mukaisten myymälöiden kehittäminen on mahdollista kysyntätilanteen muuttuessa.
- Kaavoihin tulisi osoittaa riittävästi tilavarauksia siten, että lähikauppakonseptin mukainen myymälä voi alueen asukaskasvun myötä laajentua supermarket-konseptin kokoiseksi myymäläksi.
- Jos asuintalon tms. kivijalkaliiketilaan osoitetaan kaavassa päivittäistavarakauppa, olisi hyvä selvittää etukäteen, että liikepaikalle löytyy kysyntää ja toimintaedellytyksiä alueen markkinoilla sekä myös toimijoiden kiinnostusta kohdetta kohtaan. Muutoin koko hankkeen toteutus voi vaarantua tai pitkittyä.
- Konseptien kehitys ja mm. kylmätilojen, verkkokaupan ja muiden kauppaa tukevien palveluiden tarpeet kasvattavat tilantarvetta, mikä tulisi ottaa huomioon alueen liiketilojen suunnittelussa ja mitoituksessa. Mitoitustarpeesta kannattaa olla yhteydessä mahdollisiin kaupan toimijoihin jo suunnitteluvaiheessa.
- Kivijalkaliiketilan suunnittelussa on erittäin tärkeää ottaa huomioon päivittäistavarakaupan huoltotarpeet ja jättää huollolle riittävästi tilaa, niin ettei se häiritse asukkaita.
- Päivittäistavarakaupan verkon suunnittelua ei kannata perustaa vain kolmen perinteisen kaupan toimijat tilatarpeisiin, vaan uusille toimijoille (mm. etniset myymälät ja uudet konseptit) tulee olla mahdollisuus saada käyttöönsä liiketiloja kaupallisesti hyviltä paikoilta erityisesti keskustoista. Entiset myymälät edellyttävät tiloiltaan samoja ominaisuuksia kuin ns. perinteinen päivittäistavarakauppakin.
- Päivittäistavarakauppa hakee sijaintipaikkoja, jotka ovat näkyvillä ja hyvin saavutettavissa. Näin ollen asuinalueelta tulisi löytää sijaintipaikkoja enemmin alueen sisääntuloväylän läheisyydestä kuin alueen keskiosista.
- Päivittäistavarakaupan toimivuudelle helposti saavutettava ja riittävän kokoinen asiakaspysäköinti on merkittävä menestystekijä. Pysäköinti tulisi kuitenkin ratkaista tiiviissä kaupunkirakenteessa niin, ettei siitä tule kaupunkikuvallista tai urbaania kaupunkitilaa heikentävää tekijää.
- Päivittäistavarakauppojen yhteyteen kannattaa tutkia mahdollisuuksia sijoittaa etumyymälöitä. Niiden avulla voidaan tukea päivittäistavarakaupan ja arjen palveluiden tarjontakokonaisuutta erityisesti pienissä keskuksissa ja asuinalueilla. Etumyymälöihin sijoittuu luontevasti lähipalveluita, (esim. kahvila-ravintola, kioski, kukkakauppa tai kampaamo). Tavoitteena tulisi olla, että etumyymälät avautuvat kaupunkitilaan.

5. Keskustojen kehittäminen ja tulevaisuuskuvat

5.1. Kaupan palveluverkko Vantaalla, keskustat 2040



Kaupan palveluverkko 2040

Kaupan pääkeskustat
- Tikkurila
- Myyrmäki

Seudullinen keskus/ paikallinen keskusta
- Aviapolis

Paikalliset keskikokoiset keskustat
- Martinlaakso
- Kivistö
- Koivukylä
- Korso
- Hakunila
- Länsimäki

Selvityksessä tarkastellaan kaupan palveluverkkoa keskustojen näkökulmasta ja lähtökohtana on yleiskaavan 2020 keskustatoimintojen alueet ja yleiskaavan 2007 alakeskukset.

Keskustat ovat luonteeltaan erilaisia. Niissä vaihtelevat mm. kaupan määrä ja rakenne. Tulevaisuudessa keskustojen palvelutarjontaa on tavoitteena kasvattaa, jotta keskustojen vetovoima säilyy ja paranee, ja keskustat pystyvät entistä paremmin palvelemaan paikallisia asukkaita. Palvelut lisäävät viihtyisyyttä ja oikein sijoitettuna luovat turvallisuuden tunnetta. Lisäksi palveluilla voidaan pyrkiä estämään alueiden eriytymistä. Tässä myös julkisten palveluiden rooli on suuri.

Keskustojen palveluverkon lähtökohtana on nykyinen kaupallinen tarjonta ja tulevaisuuden kasvuodotukset.

Kaupan pääkeskustoja ovat edelleen Tikkurila ja Myyrmäki. Aviapolis on seudullinen keskus Jumbon osalta, mutta varsinainen keskusta-alue on paikallinen keskusta.

Muut keskustat ovat paikallisia keskustoja. Nykyisten pienten keskusten Kivistön, Hakunilan ja Länsimäen tavoitellaan kasvattavan palvelutarjontaansa. Länsimäki yhdessä Mellunmäen kanssa tarjoaa hyvät paikallistasoiset kaupan palvelut.

5.1. Kaupan palveluverkko Vantaalla, keskustojen tulevaisuuden palveluprofiilit

Myyrmäki
- Kaupunkikeskusta
- Kaupan palvelut kauppakeskuksessa
- Tiivis kivijalkakeskusta
- Kulttuurikeskus ja monipuoliset liikuntapalvelut

Martinlaakso
- Paikalliskeskus
- Lähipalvelukeskus (”kauppakeskus”)
- Lähipalveluita kivijalassa
- Myyrmäen alakeskus

Kivistö
- Moderni kaupunkikeskusta
- Palvelukeskukset
- Tapahtumakeskus
- Kivijalkakeskusta
- Lapinkylän asemanympäristö keskustan laajennusalue/alakeskus

Aviapolis
- Moninapainen keskusta
- Seudun monipuolinen kauppa- ja viihdekeskus
- Modernit tiiviit kaupunkikeskustaparit; Aviapolis keskusta & Annefred
- Lähipalvelut Muuran pysäkkiympäristössä
- Huberilan pöhinäkeskus

Tikkurila
- Vantaan pääkeskusta
- Urbaani kaupunkikeskusta ja laaja kivijalkakeskusta
- Pienet kauppakeskukset sekä korttelikeskukset
- Vapaa-ajan, kulttuurin ja matkailun keskus
- Hyvinvointipalveluiden ja koulutuksen keskus

Koivukylä
- Hypermarket-keskukset
- Tiivis kivijalkakeskusta näiden välillä
- Lähipalvelu- ja kivijalkakeskusta radan itäpuolella

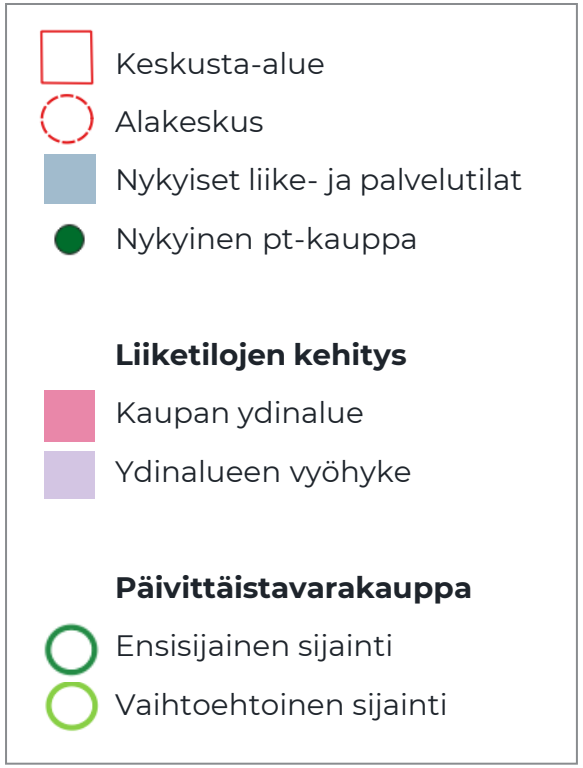
Korso
- Super- ja/tai hypermarket-keskukset
- Uusi keskustan ydin
- Perinteinen tiivis kivijalkakeskusta
- Kulttuuripalvelut Lumossa

Hakunila
- Paikalliskeskus
- Palvelukeskus – hybridikeskus
- Lähipalveluita kivijalassa
- Supermarketit ja kivijalkapalvelut läntisen ratikkapysäkin ympäristössä keskustan laajennusalueella
- Urbaani hypermarket (pitkän aikavälin varaus)

Länsimäki
- Paikalliskeskus
- Lähipalvelukeskus – hybridikeskus
- Lähipalveluita kivijalassa, Länsimäentie selkeä keskustakatu palveluineen
- Keskustapari Mellunmäen kanssa

5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa

Keskustojen palveluiden kehitystä tarkastellaan kukin keskustan osalta tarkemmin. Tässä on seuraavilla sivuilla olevien karttojen selite sekä avattu, mitä kartalle osoitettu vyöhyke tarkoittaa.



Kaupan ydinalue

- Tiivis kivijalkakeskusta, maantasokerros pääosin aktiivisessa palvelukäytössä: Muodostaa urbaania keskustaa. Alueelle sijoittuu ravintola- ja kahvilapalveluita, kaupallisia palveluita sekä korttelikauppoja ja erikoistuneita kaupan myymälöitä.
- Kauppakeskus, palvelukeskus: Keskukseen sijoittuu supermarketteja ja ketjuvetoisia erikoiskauppoja, ravintoloita ja kaupallisia palveluita, myös julkisia palveluita.
- Kävelykeskusta: Tukee urbaania keskustaa ja lisää viihtyisyyttä.
- Kaupunkiaukiot ja torit: Paikantavat usein keskustan ja niitä voidaan hyödyntää tapahtumapaikkoina sekä liikkuvien palveluiden sijaintipaikkoina.

Ydinalueen vyöhyke

- Kivijalkapalveluita keskitetysti sopiviin sijaintipaikkoihin, mutta ei niin tiiviisti kuin ydinalueella. Maantasossa voi olla myös muuta kuin liiketilaa.
- Lähikaupat ja kaupalliset palvelut
- Muut toimitilat ja muu yritystoiminta

Kivijalkaliiketiloja kannattaa osoittaa keskeisille paikoille mieluummin enemmän kuin liian vähäisesti, jotta saavutetaan tavoitteet keskustamaisesta kaupunkirakenteesta palveluineen.

Päivittäistavarakaupan ensisijainen sijainti

- Nykyiset suuret myymälät keskustoissa ja niiden tuntumassa
- Uudet myymälät
- (kaikkia tiiviin ydinalueen korttelikauppoja ei ole osoitettu)

Päivittäistavarakaupan vaihtoehtoinen sijainti

- Mahdollinen uuden myymälän sijainti
- Osittain toistensa vaihtoehtoja

Sijaintivaihtoehtojen toteutusedellytyksiä (maanomistus, kaavatilanne, riittävä tila, liikenne, viheralueet ja muut suunnitteluratkaisut) ei ole tarkemmin tarkasteltu.

Esitettyjen päivittäistavarakauppojen sijainnin lisäksi voi keskustarakenteeseen sijoittaa pieniä lähikauppoja ja korttelikauppoja kysynnän mukaan. Ne voivat olla mm. perinteisiä lähikauppoja, korttelikauppoja, deli-kauppoja tai etnisiä pt-myymälöitä (200-1000 k-m^2). Niitä ei ole syytä rajoittaa keskustoissa, jos niille löytyy kysyntää.

Päivittäistavarakaupan yhteyteen kannattaa tutkia myös pienliiketilojen sijoittamista. Päivittäistavarakaupat kokoavat asiakasvirtoja, ja niiden yhteydessä muilla lähipalveluilla on tyypillisesti hyvät toimintamahdollisuudet.

5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Myyrmäki

Kauppa- ja palvelukeskukset

Erikoiskaupat sekä hyper/supermarketit keskittyvät kauppakeskukseen, Myyrmanniin, joka toimii kaupan vetovoimatekijänä keskustassa. Kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelut keskittyvät kulttuurikeskukseen, jonka olisi hyvä sijoittua keskustan ydinalueelle tai sen välittömään läheisyyteen.

Kaupunkikeskusta

Aseman, Paalutorin, Liesitorin ja kauppakeskuksen ympäristöön tulee tavoitella tiivistä kivijalkakeskustaa. Myyrmäenraitin ja keskeisten pääteiden varteen kannattaa sijoittaa soveltuviin keskittymiin lähi- ja kivijalkapalveluita alueen asukkaille.

Myyr York Business avenue soveltuu pienyritysten bulevardiksi, toimitiloille sekä myös palvelutoiminnalle.

Luonnehdinta kehityksestä

Aseman ympäristö kehittyy uudeksi kaupunkikeskustaksi, jolloin kaupan palveluiltaan vetovoimaisen kauppakeskuksen ympärille muodostuu urbaania kaupunkikeskustaa kivijalkapalveluineen ja korttelikauppoineen.

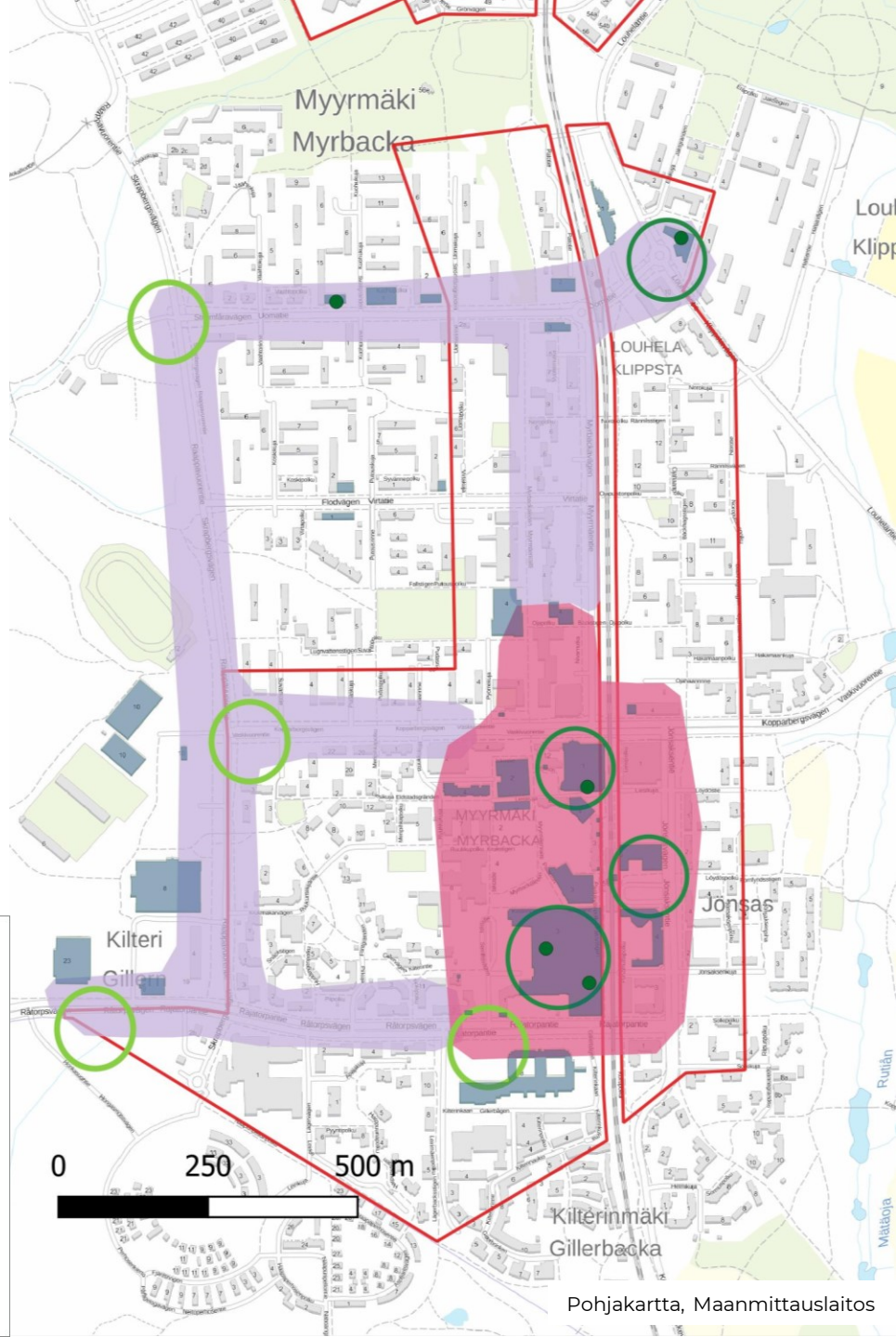
Keskustassa on tarve myös uudelle kulttuurikeskukselle. Sen tulisi sijoittua ytimeen, jossa se tuo synergiaa myös kaupallisille palveluille.

Kaupunkiuudistuksen myötä myös ns. rosoisille palveluille tarvitaan edelleen sijaintipaikkoja, eli uusia liiketiloja edullisempia tiloja mm. yhteisöllisille toimijoille, uusille pienyrittäjille tai uudentyyppisille palvelumuodoille. Näin ollen kehitystä on hyvä vaiheistaa ja jättää tilaa eri ikäisille kiinteistöille.

Päivittäistavarakauppa

Hypermarketit ja supermarketit sijoittuvat keskustan ytimeen. Niiden ohella ytimeen tarvitaan myös korttelikauppoja, jotka palvelevat mm. pika-asiointia. Ytimessä on kysyntää myös pienille ja suurille etnisille myymälöille.

Koska keskusta on laaja ja alueella paljon asukkaita, tulisi keskustan reunoilta tulisi löytyä ainakin pitkällä tähtäimelle sijaintipaikkoja supermarketille, jolloin arjen palveluita saadaan alueelta useasta paikkaa.



Pohjakartta, Maanmittauslaitos

5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Martinlaakso

Palvelukeskus

Kaupan palvelut keskittyvät Martinlaakson ostarille, joka toimii monipuolisen arjen kauppakeskuksena Martinlaaksossa.

Kivijalkakeskusta

Aseman ympäristöön pyritään saamaan kivijalkapalveluita. Ostarin eteläpuolelle, nykyisen bussiaukion tilalle voisi hahmotella kaupunkiaukiota, josta muodostuu keskustan viihtyisä ydin.

Kivijalkapalveluita kannattaa sijoittaa kaupunkirakenteen uudistuessa keskitetysti Kivivuorentien sekä Martinlaaksontien varteen radan länsi- ja itäpuolelle.

Luonnehdinta kehityksestä

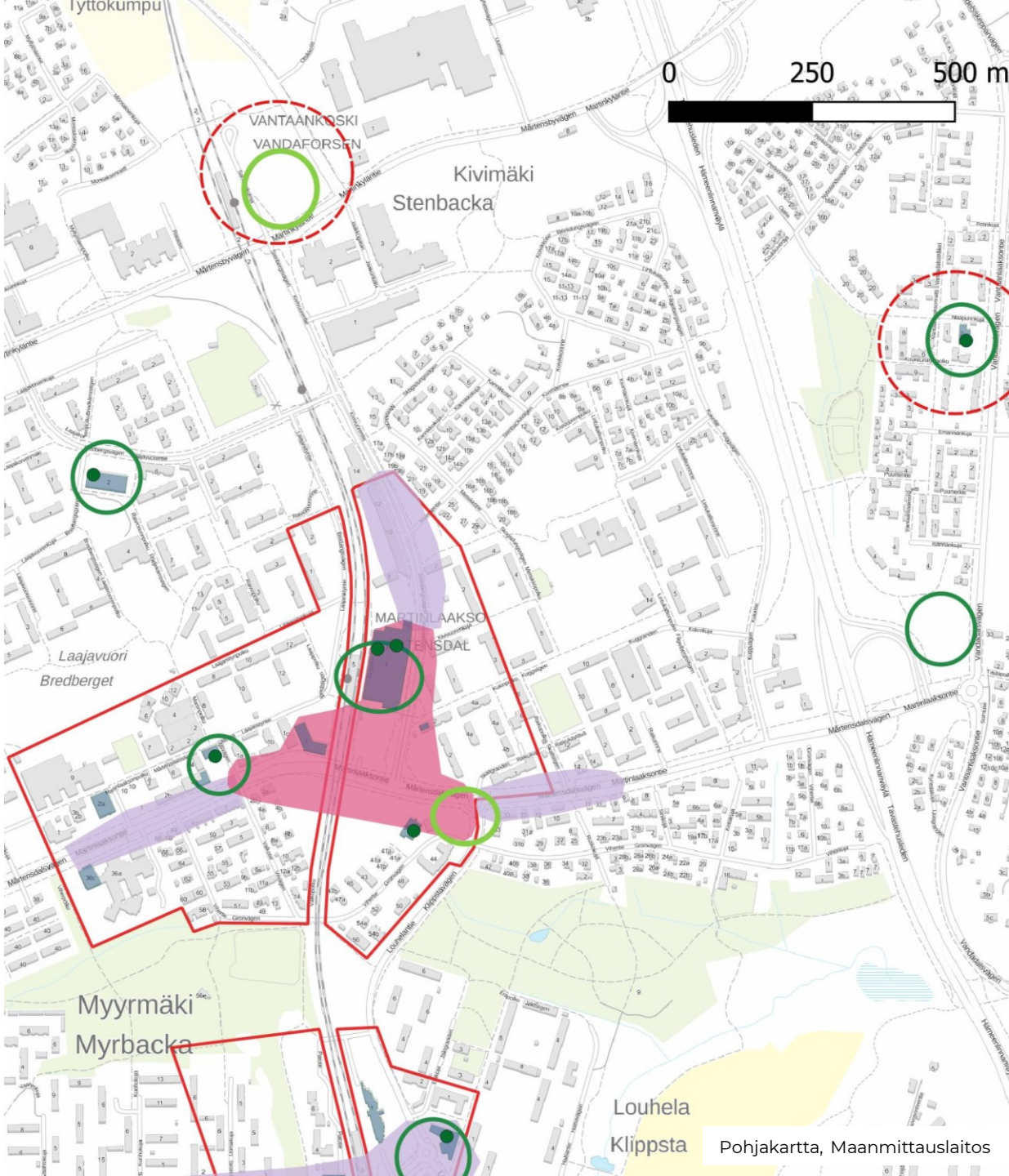
Aseman ympäristö kehittyy kivijalkapalveluiden keskittymä, joka tunnistetaan alueen keskustaksi.

Kaupan lähipalvelut laajenevat kaupunkimaisesti nykyisen palvelukeskuksen lähiympäristöön. Kivijalkapalveluiden myötä keskustasta muodostuu nykyistä kaupunkimaisempi.

Päivittäistavarakauppa

Supermarketit sijoittuvat Martinlaakson ostarille ja asuinalueelle. Keskustan ytimeen luodaan mahdollisuuksia myös korttelikaupoille. Yksi vaihtoehtoinen sijaintipaikka voi olla nykyisen Nesteen ympäristössä. Tärkeää on, että myös radan länsipuolella on vähintään lähikauppa.

Uutta supermarkettia suunnitellaan Martinlaaksontien ja Vantaanlaaksontien risteykseen, jossa se tarjoaa vaihtoehtoisen asiointipaikan ostarille.



5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Kivistö

Palvelukeskukset

Kaupan palvelut keskittyvät sekä Kivistön palvelukeskukseen että sen lähiympäristön kaupunkikortteleihin. Ydinalueen viereen voi rakentua tapahtumakeskus, joka painottuu kaupan sijaan vapaa-ajan palveluihin.

Tulevaisuudessa myös Lapinkylän aseman ympäristöön voidaan sijoittaa palveluita, joista muodostuu oma lähipalvelukeskuksensa.

Kaupunkikeskusta

Kivijalkapalveluiden keskittymiä sijoittuu asemanympäristöön ja pääkatujen varteen keskeisille paikoille kaupunkirakenteessa.

Kivistön ja Lapinkylän asemaseutujen väliin voidaan kehittää keskustoja yhdistävät palvelukadut, joihin tiivistetysti sopivissa sijaintipaikoissa varaudutaan kaupan palveluihin. Koko matkalle ei kysyntää kuitenkaan riitä. Tikkurilantien vartta voidaan pidemmällä aikavälillä tutkia suurehkojen myymälöiden sijaintipaikkana, mutta ensisijaisesti tulee asemanympäristöt saada rakentumaan.

Päivittäistavarakauppa

Supermarketeja voi sijoittaa keskustan ytimiin molempien asemakeskusten ympäristössä. Keskustaan kannattaa jättää myös tilavaraus 1-2 urbaanille hypermarketille, jotka voivat toteutua esimerkiksi jo rakenteilla tai suunnitteilla olevien palveluiden laajennuksena pitkällä aikavälillä. Korttelikaupoille tulee jättää laajasti mahdollisuuksia kaupunkirakenteessa. Ne täydentävät hyvin supermarkettarjontaa.

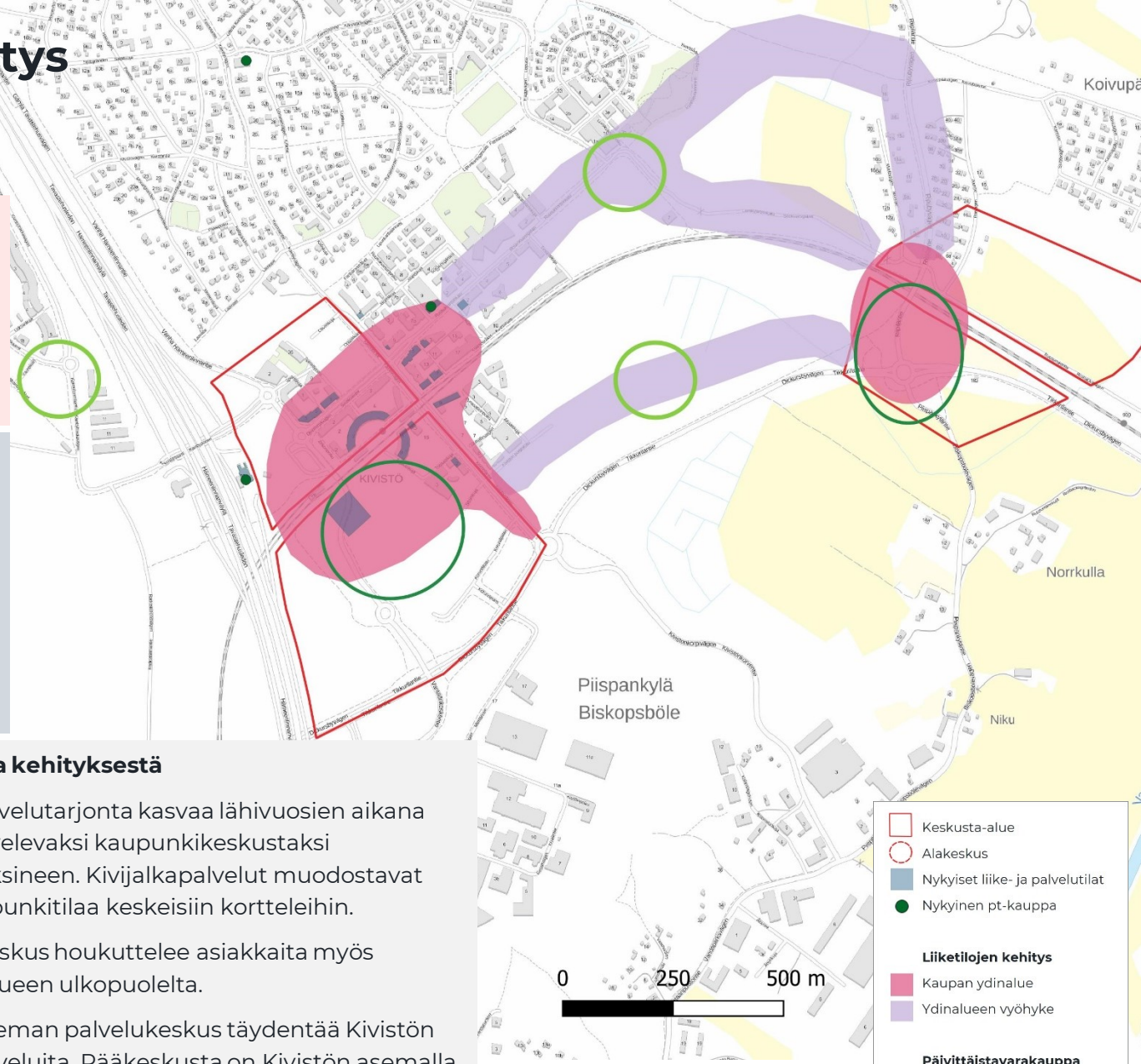
Asemakeskusten väliin voi alueen rakentuessa tulla tarvetta lähikaupoille tai jopa supermarketeille. Supermarketit tulee kuitenkin ensisijaan keskittää asemakeskuksiin. Keimolan puolella on arvion mukaan tulevaisuudessa asukkaita pienelle supermarketille.

Luonnehdinta kehityksestä

Keskustan palvelutarjonta kasvaa lähivuosien aikana asukkaita palvelevaksi kaupunkikeskustaksi palvelukeskuksineen. Kivijalkapalvelut muodostavat urbaania kaupunkitilaa keskeisiin kortteleihin.

Tapahtumakeskus houkuttelee asiakkaita myös päävaikutusalueen ulkopuolelta.

Lapinkylän aseman palvelukeskus täydentää Kivistön keskustan palveluita. Pääkeskusta on Kivistön asemalla. Asemaympäristöt yhdistyvät palvelukaduilla, jotka tunnistetaan keskustamaisina pääkatuina, palvelukaduille sijoittuu liiketilaa sopiviin keskittymiin.



Pohjakartta, Maanmittauslaitos

5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Aviapolis

Kauppa- ja palvelukeskukset

Monipuoliset kaupan palvelut, hypermarketit, erikoiskauppa sekä vapaa-ajan palvelut keskittyvät Jumbon kauppakeskukseen, joka toimii seudullisena kauppapaikkana.

Kauppaa sijoittuu myös Vantaanportin Retail Parkkiin, jonka palvelutarjonta voi kehittyä ratikan myötä.

Aviapoliksen juna-asemalle (core) sijoittuu keskusta-alueen asukkaita ja alueella työssäkäyviä palveleva palvelukeskus.

Päivittäistavarakauppa

Aluetta ja laajempaa seutua palvelevat hypermarketit ovat Jumbon kauppakeskuksessa. Vantaanportissa on supermarket.

Uusia supermarketteja voidaan sijoittaa asukasmäärän kasvun myötä sekä Aviapolksen länsi- että itäosiin: Aviapolis core-Muura ja Huberila-Annefred -akseleille. Molemmilla akseleilla on syytä varautua useampaan supermarkettiin pitkällä aikavälillä.

Alkuvaiheessa, kun asukasmäärä lähtee kasvuun, kysyntä toteutunee lähikauppoina. Myös tulevaisuudessa korttelikaupoille jää kysyntää sekä ns. uudella keskusta-alueella että Kehä III:n eteläpuolella ratikkapysäkkien tuntumassa.

Kaupunkikeskusta

Aviapoliksen keskusta levittyy laajalle alueelle, mutta kaupan palvelut keskittyvät muutamaan keskittymään. Aviapoliksesta muodostuu moninapainen kaupunkikeskusta, jossa jokaisella keskuksella on oma profiilinsa.

Kaupunkikeskustat muodostuvat ratikkapysäkkien ympäristöön Aviapoliksen juna-asemalle sekä Annefredin alueelle, joista molemmat palvelevat pääosin omaa lähialuetta.

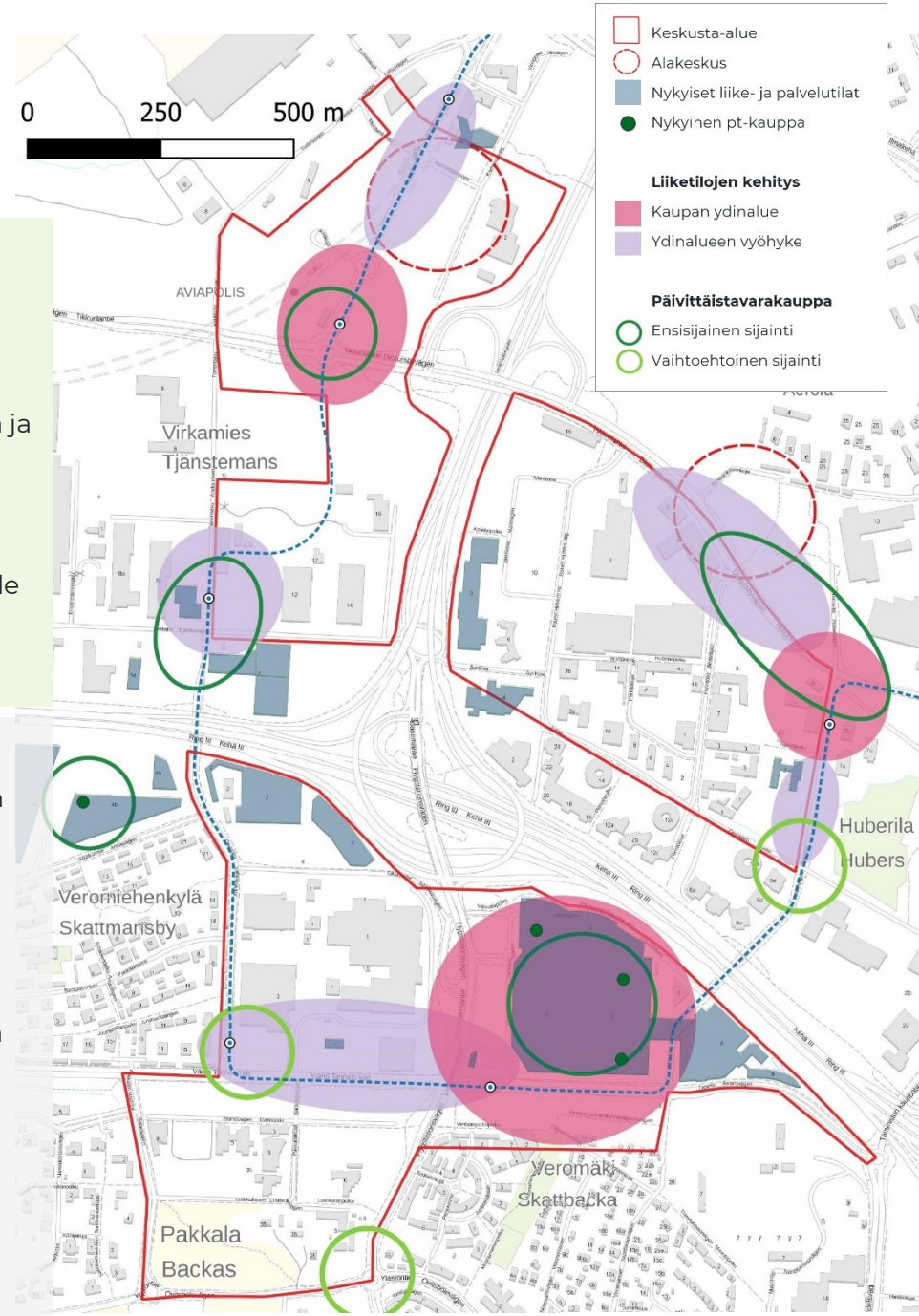
Elon ja Dahlin hallien ympäristöihin voidaan kehittää vapaa-ajan palveluiden elävät boheemit keskittymät, jotka palvelevat erikoistuneella tarjonnalla koko keskusta-aluetta.

Luonnehdinta kehityksestä

Pohjoisen keskusta-alueen palvelutarjonta kasvaa asukaskasvun myötä monipuoliseksi kaupunkikeskustaksi, jossa arjen palvelut hoituvat lähellä. Keskusta-alue on laaja, jolloin palveluiden keskittäminen pariin keskittymään tuo vetovoimaa hajasijoittumisen sijaan. Tärkeää on saada keskusta-alueesta luotua ns. kivijalkakeskustaa päivittäistavarakauppojen rinnalla.

Työpaikka-alueen sekä matkailun kehittäminen tuo merkittävää potentiaalia kaupan palveluille, mutta suurin potentiaali kaupunkikeskustan syntymiselle on alueen omilla asukkailla.

Jumbo täydentää kaupunkikeskusta-alueen tarjontaa monipuolisella erikoiskaupan ja vapaa-ajan palveluiden tarjonnallaan. Jumbon lähiympäristöön voisi sijoittaa lähipalveluita ratikkapysäkin ympäristöön, jos kaupunkirakenne täydentyy asumisella.



Pohjakartta, Maanmittauslaitos

5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Tikkurila

Kauppa- ja palvelukeskukset

Keskustaan sijoittuu suuren kauppakeskuksen sijaan useampia pienehköjä kauppa- ja palvelukeskuksia tai –kortteleita.

Kauppakeskusten painopiste on radan länsipuolella, jotta kaupan palvelut eivät hajaudu liikaa. Joen itäpuolelle voi sijoittua palvelukeskus (terveys/koulutus), jossa painopiste on kaupan sijaan palveluissa.

Kaupunkikeskusta

Tikkurilan identiteetti muodostuu kauppakeskusten sijaan laajasta ja tiiviistä urbaanista kivijalkakeskustasta sekä monipuolisiin palveluihin painottuvasta tarjonnasta.

Alueelta on tunnistettavissa selkeät ja vetovoimaiset pääkävelyakselit sekä pääkadut kauppoineen ja palveluineen.

Luonnehdinta kehityksestä

Tikkurila kehittyy tunnistetuksi Vantaan kaupungin pääkeskustaksi monipuolisine kaupunkipalveluineen. Alueen sekoittunut rakenne, tiivis asuminen, työpaikat, kulttuuripalvelut ja julkiset palvelut tukevat kaupallisia palveluita.

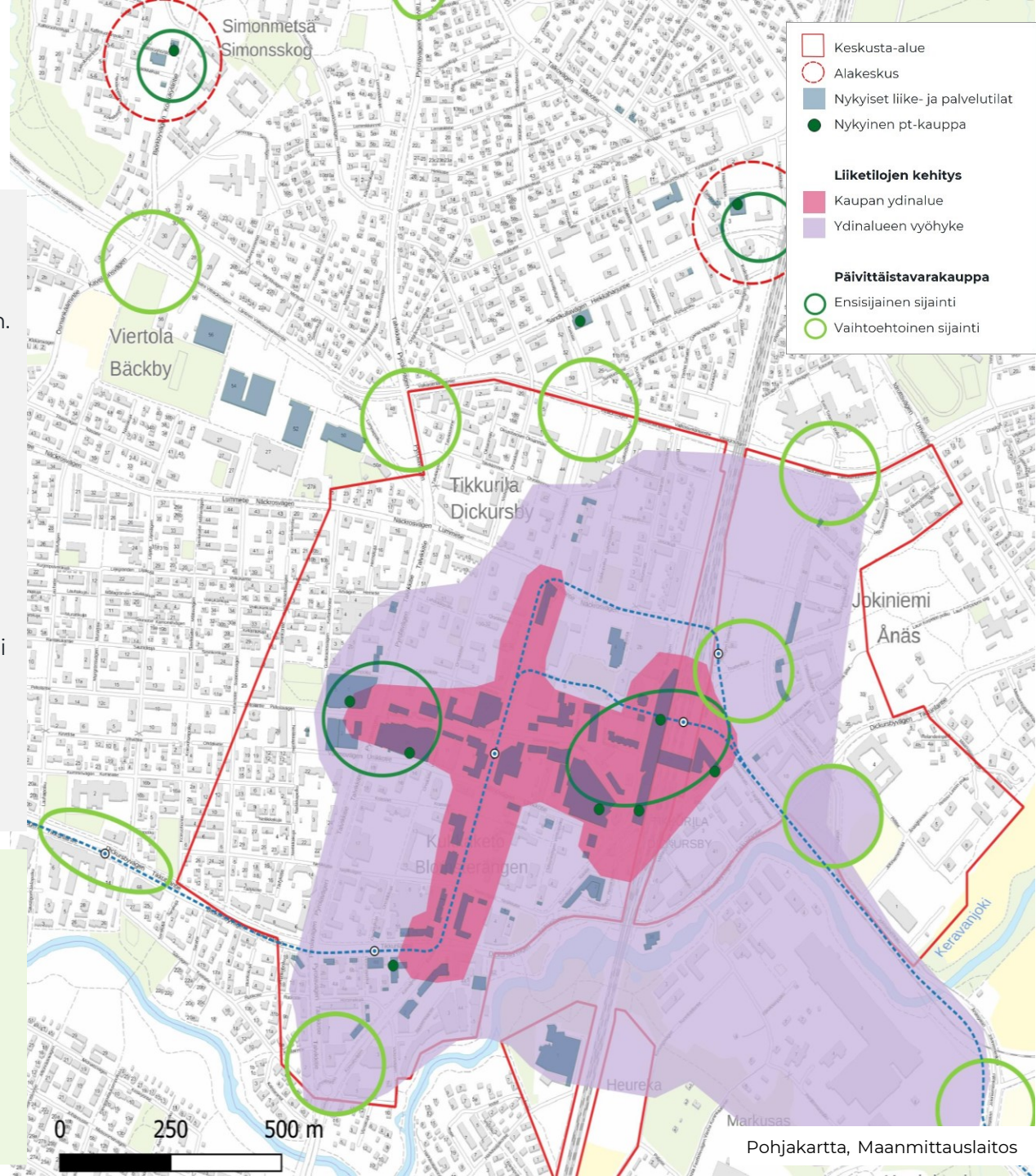
Kaupunkikeskusta laajenee Jokiniemeen ja Väritehtaan alueelle. Hyvinvointikeskus tuo uusia asiakasvirtoja ja monipuolistaa edelleen Tikkurilan palvelutarjontaa. Merkittävimmät kaupan palvelut olisi kuitenkin hyvä säilyttää radan länsipuolella. Näin länsi- ja itäpuolen keskustaprofiilit eroavat toistaan, jolloin vältytään kaupan hajautuminen (vrt. Malmi).

Päivittäistavarakauppa

Tulevaisuudessa tulee turvata nykyisen hypermarketin kehitysmahdollisuus sekä varautua toisen urbaanin hypermarketin rakentumiseen tai vähintään supermarkettien laajentamiseen.

Supermarketeille kannattaa osoittaa useita sijaintipaikkoja keskustassa sekä sen reuna-alueilla ja alakeskusten alueilla. Uusille supermarketeille on kysyntää nykytilanteessa.

Myös useita korttelikauppoja tulee varautua sijoittamaan keskustaan. Ne täydentävät mm. nopeaa asiointia keskeisillä alueilla.



Pohjakartta, Maanmittauslaitos

5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Koivukylä

Kauppa- ja palvelukeskukset

Nykyisen hypermarketkeskuksen rinnalle voisi rakentua toinen hypermarket mahdollisine etumyymälöineen tai asuntojulkisivuineen. Tavoitteena tulee olla julkisivun avautuminen Asolanväylälle. Radan itäpuolelta löytyy lähipalvelukeskittymä.

Kaupunkikeskusta

Asolanväylästä voi muodostua uusi pääkeskustakatu ja kivijalkapalveluiden akseli. Mahdollisen hypermarketin sijoittuminen keskustan eteläpäähän edistäisi palveluiden rakentumista kadun varteen. Lähipalveluita pyritään sijoittamaan Leinelään kulkevan yhteyden varrelle.

Kivijalkapalveluita tulee sijoittaa myös radan itäpuolelle mm. Kytötien varteen. Tornien alustoja kannattaa hyödyntää lähi- ja yhteisöllisten palveluiden sijoittumispaikkoina. Kaksinapaisen keskustan yhdistää miellyttävä ja luonteva kulkuyhteys radan ali.

Päivittäistavarakauppa

Marketeille osoitetaan ensisijaisesti sijaintipaikkoja keskustassa, mutta kysyntää on myös keskustan reuna-alueilla ja alakeskuksissa. Asolaan on suunnitteilla supermarket. Leinelä on suunniteltu niin tiiviiksi, ettei sieltä ole helposti löydettävissä tilaa uusille palveluille. Korttelikaupoille pyritään löytämään mahdollisuuksia kaupunkirakenteessa.

Keskustaan nykyisen hypermarketin rinnalle on kiinnostusta sijoittaa toinen urbaani hypermarket.

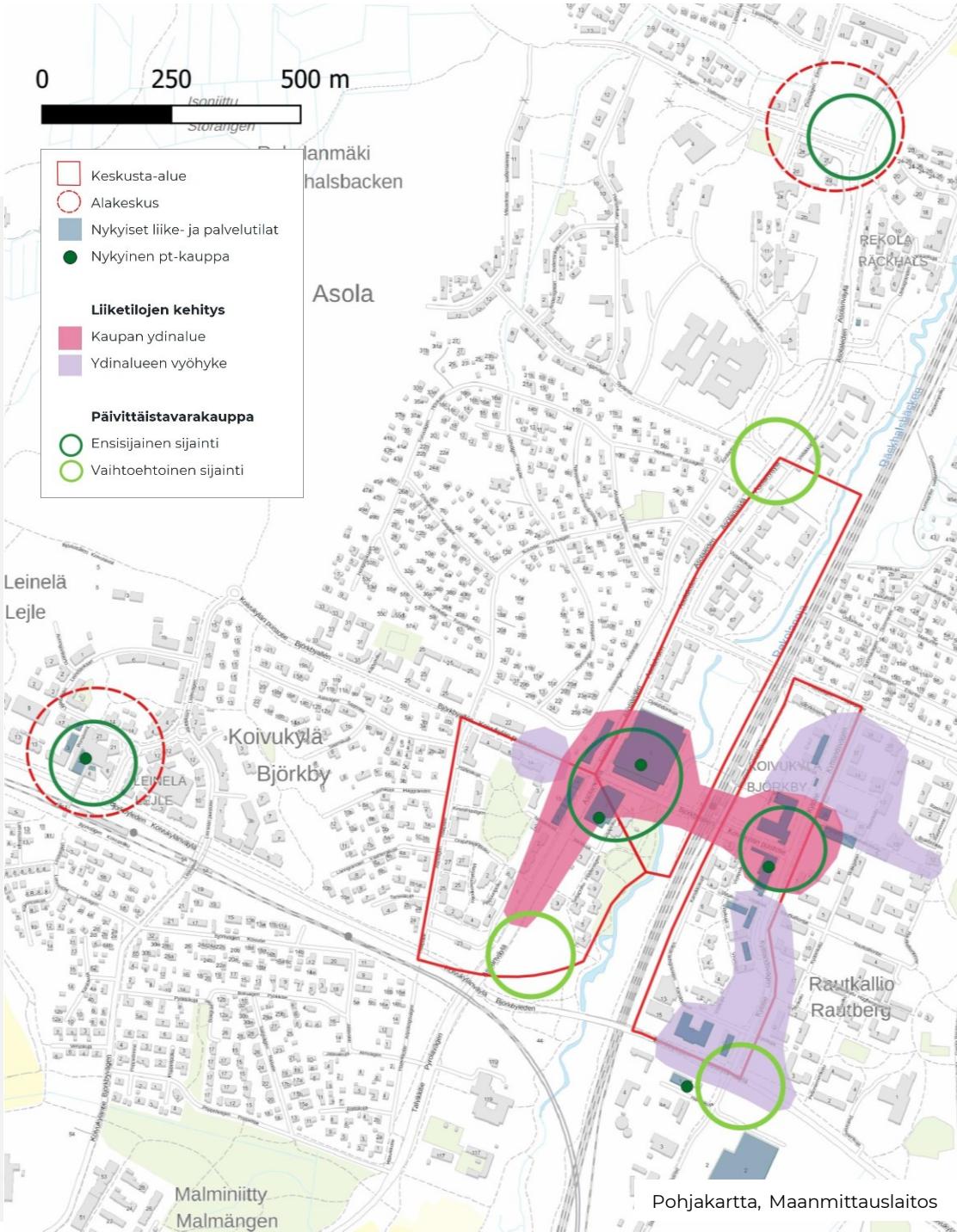
Luonnehdinta kehityksestä

Ratkaisu hypermarketista vaikuttaa keskustan kehitykseen ja hypermarket toteutuessaan laajentaa keskustan tarjontaa käyttötavarapuolella.

Ensisijainen sijaintipaikka olisi nykyisen hypermarketin vieressä, jossa ei kuitenkaan ehkä ole riittävästi tilaa. Tässä ratkaisussa keskustan länsiosa painottuu suurten markettien keskittymänä vähäisine kivijalkapalveluineen.

Keskustan eteläreuna tarjoaisi hieman ydintä väljemmän sijaintipaikan ja edistäisi uuden palvelukadun syntymistä Asolanväylän varteen. Tärkeää on suunnitella hypermarket niin, että se avautuu Asolanväylään pienliikkeinä. Vaihtoehtoisesti kadun varteen voi tutkia asumista, jonka taakse/yhteyteen hypermarket sijoittuu.

Itäpuolella meneillään olevan uudistushankkeiden myötä myös itäisen puolen kaupallista tarjontaa aj vetovoimaa voidaan vahvistaa. Itäpuolen rooli on toimia arjen lähipalveluiden sekä yhteisöllisten palveluiden keskustana.



5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Korso

Palvelukeskukset

Radan molemmin puolin löytyvät supermarketkeskukset niihin yhdistettyine palveluineen. Lumoon on sijoittunut kulttuuri ja liikuntapalveluita.

Kaupunkikeskusta

Keskusta näyttäytyy perinteisenä kivijalkakeskustana supermarkettien rinnalla. Kivijalkakauppaa tulee sijoittaa tiiviisti keskustan ytimeen jatkaen perinteisen kauppakadun tunnelmaa. Radan itäpuolelle tulee osoittaa mahdollisuuksien mukaan lähi- ja kivijalkapalveluita.

Päivittäistavarakauppa

Supermarketit sijoittuvat keskustassa molemmin puolin rataa. Hypermarketille voi olla kysyntää alueella pitkällä aikavälillä, joten sille kannattaa tutkia sijaintipaikkaa etukäteen.

Vaihtoehtoisia uuden supermarketin (tai hypermarketin) paikkoja voi löytyä esim. Toyotan alueelta tai Kulomäentien varresta, joka voi kyllä olla liikenteellisesti hankala. Tärkeää on kuitenkin, että supermarketteja on myös keskustan ytimessä.

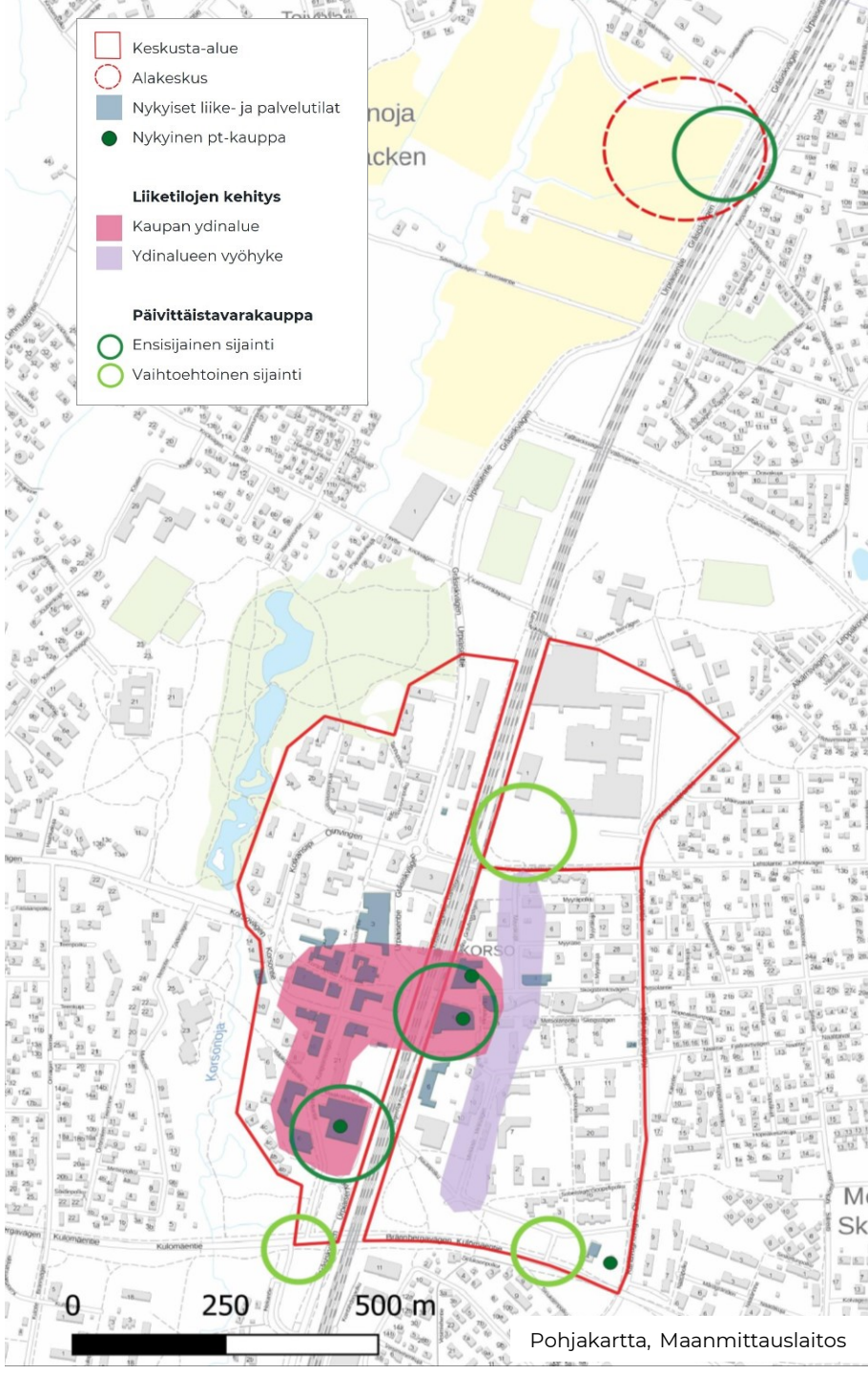
Myös kortteli- ja lähikaupoille tulee jättää mahdollisuuksia keskustarakenteessa.

Luonnehdinta kehityksestä

Keskustan vetovoiman säilymiseksi tarvitaan keskustan ytimen uudistusta nostamaan keskustan profiilia. Ytimeen sijoittuu asumista ja kivijalkakauppaa, jotka täydentävät alueen ilmettä.

Korson asema kaupallisena keskuksena paranisi Koivukylän rinnalla, jos myös Korsoon saataisiin hypermarket. Hypermarketille voidaan tutkia sijaintipaikkaa keskustan reunassa. Sen sijoittuminen keskustan pohjoisreunaan edellyttää kävely/palveluakselin kehittämistä nykyisestä keskustan ytimestä hypermarketille. Pohjoista reunaa keskeisempi sijainti olisi aseman tuntumassa nykyisen supermarket-keskittymän tilalla. Sijainti saattaa kuitenkin olla liian ahdas.

Vaihtoehtoisesti Korso voi kehittyä omalla profiilillaan supermarket-kivijalkapalveluvetoisena keskustana, jolloin sen rooli on toinen kuin hypermarket-vetoisella keskustalla. Tällöin asiointia tulee todennäköisesti siirtymään enemmän alueen ulkopuolelle, kun erikoiskaupan/käyttötavaran tarjonta jää todennäköisesti heikommaksi kuin hypermarket-keskustalla. Hypermarkettien vahvuus on monipuolisen pt-kaupan lisäksi niiden laajassa käyttötavaratarjonnassa, jolla on erityisesti merkitystä keskustassa, jossa ei ole kaupunkikeskusta.



5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Hakunila

Palvelukeskus

Keskustan vetovoiman kehittäminen edellyttää nykyisen ostarin uudistumista. Tulevaisuudessa ostarin tilalle tulisi kehittää uusi arjen palvelukeskus, mahdollisesti hybridikeskus, jonka ympärille muodostuu keskustan vetovoimainen ydin.

Kivijalkakeskusta

Kivijalkakauppaa osoitetaan tiiviisti keskustan ympäristöön sekä Kyytitien että Hakunilantien varteen.

Ratikkapysäkkien ympäristöön tulisi suunnitella kivijalkapalveluiden ja lähipalveluiden keskittymiä.

Luonnehdinta kehityksestä

Hakunila kehittyy kaksinapaisena keskustana, johon liittyy ostarin uudistus ja toisen tätä pienemmän keskustapalveluiden keskittymän rakentuminen Lahdentien risteyksekseen. Ensisijaista on saada liikkeelle ostarin uudistus, ja yhtenä liikkeelle panevana voimana voi olla kilpaileva tarjonta keskustan laajennusalueella.

Kaupunkimainen keskustarakenne muotoutuu ratikan varteen ja sen pysäkkien ympäristöön.

Nykyinen S-market voi siirtyä keskustan ytimeen ja tilalle rakentua asumista.

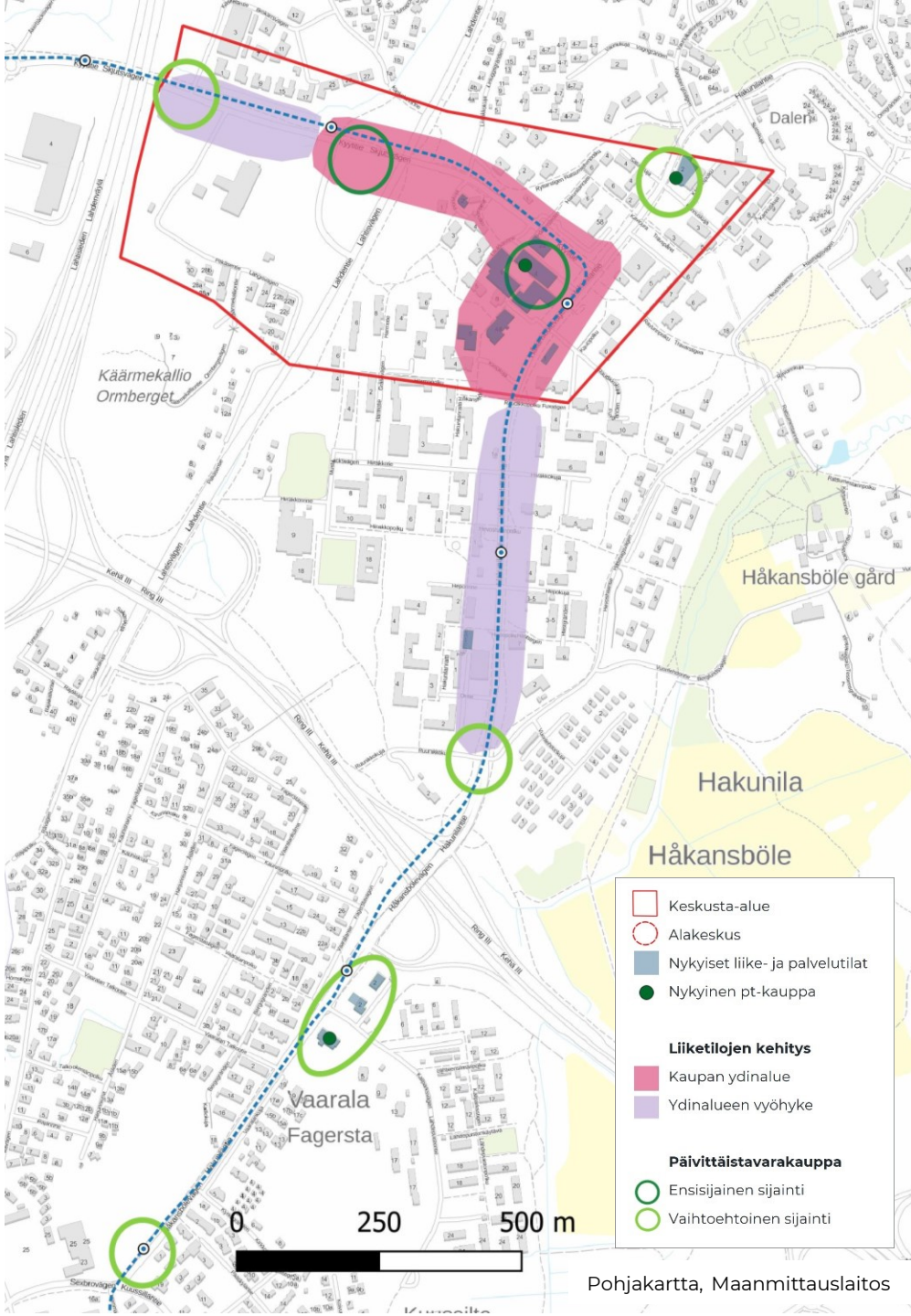
Päivittäistavarakauppa

Supermarketit tulisi sijoittaa keskustan uuteen palvelukeskukseen (vanhan ostarin tilalle) sekä keskustaan Kyytitien varrelle ratikkapysäkin ympäristöön. Vaihtoehtoisena tai täydentävänä sijaintipaikkana voisi toimia keskustan läntinen reuna Kyytitiellä. Keskustassa olisi hyvä varautua kaikkien toimijoiden supermarketeille. Nykyinen S-market jää hieman sivuun asiakasvirroista ja sillä voi olla tarve hakea uutta sijaintipaikkaa keskustassa.

Supermarkettiin kannattaa varautua myös sekä Vaaralan että mahdollisesti myös Fazerilan ratikkapysäkkien ympäristössä asumisen kasvun myötä. Ne voi toteutua myös lähikauppana.

Korttelikaupalle osoitetaan mahdollisuuksia ratikkapysäkkien ympäristössä Hakunilassa sekä Hakunilan ja Länsimäen välissä.

Hakunilaa palvelee myös Porttipuistoon sijoittuva supermarket, mutta kysyntää supermarketeille löytyy myös Hakunilan keskustasta, eikä Porttipuiston yhden supermarketin nähdä merkittävästi vaikuttavan tähän. Sen sijaan useampi supermarket tai hypermarket Porttipuistossa voisi heikentää päivittäistavarakaupan ja täten myös muun kaupallisen palvelutarjonnan kehitysmahdollisuuksia Hakunilan keskustassa.



Pohjakartta, Maanmittauslaitos

5.2. Kaupan palveluiden kehitys keskustoissa, Länsimäki

Palvelukeskus

Länsimäen keskustan ytimeen ratikkapysäkin viereen voisi sijoittua uusi lähipalvelukeskus, mahdollisesti hybridikeskus, johon sijoittuisi supermarket sekä muita lähipalveluita ja asumista.

Kivijalkakeskusta

Kivijalkakauppaa tulee sijoittaa uuteen kaupunkirakenteeseen tiiviisti uuden lähipalvelukeskustan ympäristöön ja Länsimäentien varteen. Se muodostaa yhdessä palvelukeskuksen kanssa tunnistettavan Länsimäen keskustan.

Päivittäistavarakauppa

Supermarketeille sopivia sijaintipaikkoja ovat mahdollinen uusi palvelukeskus sekä toisena vaihtoehtona pohjoisen ratikkapysäkin ympäristö.

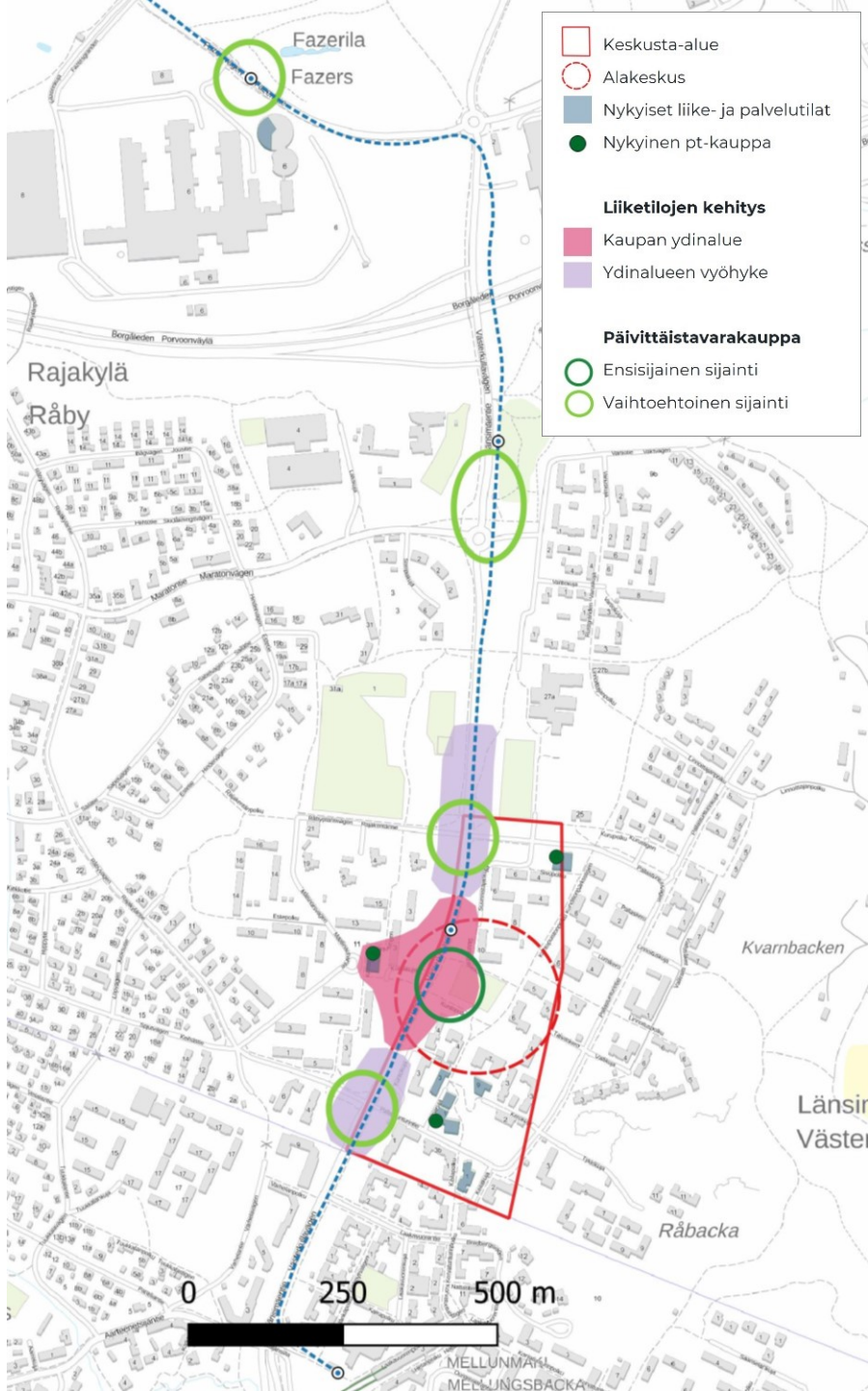
Korttelikaupoille tulee luoda mahdollisuuksia sekä keskustassa että asuinalueilla kysynnän mukaan, painopiste sijaintipaikoissa on ratikkapysäkkien ympäristössä. Ensisijaista on kuitenkin saada alueelle supermarkettasoista tarjontaa keskustan ytimeen.

Luonnehdinta kehityksestä

Länsimäen keskusta rakentuu ja muotoutuu ratikkapysäkin ympäristöön palvelukeskukseen. Keskustailmettä täydentää kivijalkapalveluiden sijoittuminen palvelukeskuksen rinnalle Länsimäentietä rajaamaan.

Selkeän keskustan tunnistettavuus lisää vetovoimaa. (vrt. nykytilan hajanaiset lähipalvelut). Tärkeää on, että Länsimäentien varteen tuodaan kaupallinen julkisivu keskustan ytimeen ja ratikkapysäkkien ympäristöihin.

Tulevaisuudessa Länsimäen keskustan uudistuessa ja kaupunkirakenteen kehittyessä Mellunmäen metroasemalla muodostuu keskustapari Länsimäki – Mellunmäki, jossa palvelut täydentävät toisiaan ja palvelevat laajasti koko asutusaluetta kuntarajoista välittämättä.



5.3. Alakeskusten kehittäminen, yleiset periaatteet

Alakeskuksia kehitetään lähipalveluiden ja arjen peruspalveluiden keskittyminä. Tavoitteena on että alakeskukset palvelevat omaa lähialuettaan ja alueita, joista omat palvelut puuttuvat. Ne täydentävät keskustojen palveluverkkoa lähipalveluiden osalta. Uudessa yleiskaavassa 2020 ei ole osoitettu alakeskuksia ja tässä tutkitut alakeskukset sijoittuvat tyypillisesti uuden yleiskaavan asuinalueille. Asuinalueille ei saa yleiskaavan mukaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Muutoin alakeskusten kaupan tarjontaa ei ole syytä kovin herkästi rajoittaa, koska alakeskuksiin sijoittuva kauppa parantaa palvelujen saavutettavuutta ja lisää niiden vetovoimaa. Niiden tarjonta jää niin pieneksi, ettei alakeskusten tarjonnalla ole merkitystä keskustojen vetovoimaan.

Tyypillisesti hyvätasoisen lähipalvelukeskuksen mitoitus on noin 5000 k-m^2, mutta voi toki olla tätäkin suurempi, jos keskus sijoittuu päätien läheisyyteen ja palvelee laajempaa kuin omaa lähialuettaan. Tällä hetkellä alakeskusten kaupallisten palveluiden pinta-ala vaihtelee 500 – 11 500 k-m^2:n välillä. (ks. sivu 17). Tyypillinen alakeskusten palvelupinta-ala on noin 2000 k-m^2.

Alakeskusten palvelupotentiaaliin vaikuttaa merkittävästi lähialueen asukasmäärä ja erityisesti sen kasvu, joka on esitetty sivulla 74.

Tarjonnan kehittämisen mahdollisuuksia on suuressa osassa alakeskuksia. Ne voivat realisoitua uutena lähikauppana tai olemassa olevan myymälän uudistumisena tai laajentumisena. Tyypillisesti kysyntää on päätien varressa tai alueen sisääntuloväylän tutumassa, jossa myymälä voi palvella mahdollisimman laajaa aluetta. Uudistuvan päivittäistavarakaupan yhteyteen kannattaa tutkia mahdollisuuksia sijoittaa liiketilaa kaupallisille palveluille, esimerkiksi kauneus- ja hyvinvointipalveluille, kahviloille ja ravintoloille sekä liikuntapalveluille.

Kivijalkapalveluja voidaan saada alakeskuksiin myös asuntorakentamisen yhteydessä. Jos keskeiselle paikalle rakennetaan uusia asuntoja, kannattaa harkita kivijalkaliiketilojen osoittamista niiden maantasokerroksiin. Edellytyksenä on, että sijainti on keskeinen ja lähialueella on muutakin asiakasvirtaa eli tyypillisesti päivittäistavarakauppa tai muu vilkas asiointikohde.

Joidenkin alakeskusten lähialueen asukasmäärä jää niin alhaiseksi, ettei alueella ole edellytyksiä lähipalveluille. Näitä ovat Vehkala ja Petas, jotka ovat lentomelualueella, eikä niihin suunnitella asuntorakentamista. Vantaanlaakson lähialue painottuu työpaikkarakentamiseen, ja alueelle voisi sijoittaa pienen lähikaupan aseman tuntumaan, jos sille löytyy kysyntää. Vantaanpuistossa asukasmäärä jää alhaiseksi, eikä sieltä todennäköisesti löydy edellytyksiä lähikaupan uudelleen perustamiselle. Alueella on kuitenkin muita lähipalveluita. Kehittämisedellytykset jäävät alhaisiksi, koska asukasmäärän ei lähialueella ennusteta kasvavan.

5.3 Alakeskusten kehittäminen, merkittävät alueelliset potentiaalit

Merkittävää palvelupotentiaalia nähdään alakeskuksissa, jossa on myös väestönkasvua. Tässä keskitytään väestöltään kasvaviin alakeskuksiin, muihin alakeskuksiin pätevät edellisen sivun yleiset periaatteet. Alakeskusten päivittäistavarakaupan kehityspotentiaalia on tarkasteltu myös luvussa 4.2. Päivittäistavarakaupan alueelliset kehitysnäkymät. Karttatarkastelu löytyy sivulta 86.

Pähkinärinteessä ja sen lähiympäristössä nähdään palvelupotentiaalin kasvua pohjautuen asukasmäärän kehitykseen sekä nykyiseen lähialueen kilpailutilanteeseen nähden, ja keskustaan onkin rakentumassa uusi lähikauppa. Lisäksi uutta kysyntää kohdistuu erityisesti Vihdintien varteen, jossa kauppa pystyy saavuttamaan suuremman asiakaspohjan, myös läheisiltä pientaloalueilta.

Rajatorpan potentiaali kohdistuu niin ikään Vihdintien varteen ja yhdistyy Pähkinärinteen potentiaaliin. Rajatorpan keskustassa ei uutta merkittävää palvelupotentiaalia löydy. Koko laaja lähialue Pähkinärinne, Rajatorppa, Hämeenkylä, Vapaala ja Varisto kuuluvat päivittäistavarakaupan yhtenäiseen asiointialueeseen, jossa uuden supermarketin kysyntä kohdistuu Vihdintielle, missä se parhaiten palvelee näitä alueita kaiken kaikkiaan.

Kaivokselassa nähdään asukasmäärän kasvun osalta palvelupotentiaalin kasvua, tosin kasvu toteutunee vasta pitkällä aikavälillä, koska asukaskasvu liittyy nykyisen Silvolan työpaikka-alueen uudistumiseen Hämeenlinnanväylän itäpuolella. Näin ollen suurin palvelukysyntäkin kohdistuu hieman sivuun nykyisestä alakeskuksesta eli Vaskivuorentien ja Vantaanlaaksontien risteyksen läheisyyteen, jossa se tavoittaa myös Kuninkaantammen asukkaat. Kaivokselan nykyisen ostarin kehitysmahdollisuudet rajautuvat uusien asuintalojen kivijalkaliiketiloihin. Uusia palveluita voi pyrkiä saamaan myös Vaskivuorentien varteen, nykyisen ostarin alapuolelle, mutta tila on hankalasti hyödynnettävissä.

Hiekkaharjun ja Simonkallion lähiympäristössä on merkittävää asukaskasvua, mutta alue on laaja ja kasvu voi kohdistua useaan keskittymään. Alakeskusmerkintä Hiekkaharjun asemalla ei ole houkutellut kauppaa hankalan saavutettavuuden ja näkyvyyden takia. Uutta kysyntää kohdistuukin alueella pääteiden varsiin, Talkootien, Talvikkitien sekä Valkoisenlähteentien ja Läntisen Valkoisenlähteentien, joissa kauppa tavoittaa laajemman alueen asukkaat.

Asola on tiivis uusi asuinalue, jonne on suunnitteilla Lidl. Asukaskasvu on suurta ja alueella on kysyntää myös yhtä supermarkettia monipuolisimmille kaupallisille palveluille. Elmon urheilupuiston ja uimahallin kehittäminen alueella tukee lähipalveluiden toimintaedellytyksiä.

Leinelään on onnistuneesti saatu lähipalveluita. Alueen väestönkasvu on edelleen suurta, joten kysyntää tulee olemaan kaupallisten palveluiden laajentumiselle sekä supermarketille. Hyvin palvelevia sijaintipaikkoja olisi Leilelä-Koivukylä –akselilla, mutta tiiviissä rakenteesta on vaikea löytää riittävästi tilaa. Hyvä olisi, että kaupalliset palvelut keskittyisivät pt-kaupan lähelle.

Leppäkorvessa ei tällä hetkellä ole lainkaan palveluita. Alue on pientalovaltaista. Yleiskaavassa varaudutaan pidemmällä aikavälillä tiiviimpään rakenteeseen, jolloin alueelle syntyy kysyntää myös lähipalveluille eli päivittäistavarakaupalle ja kaupallisille palveluille.

Pohjois-Nikinmäen lähiympäristössä varaudutaan myös asukaskasvuun. Leppäkorven ja Nikinmäen alakeskukset palvelevat myös tätä kasvua, joskin myös Pohjois-Nikinmäen alueelta löytynee kysyntää lähikaupalle ja kaupallisille palveluille.

6. Vaikutusten arviointi ja johtopäätökset

6.1. Vaikutusten arviointi, keskustat ja lähipalvelut

Tässä arvioidaan selvityksessä esitettyjen kaupan ja palveluiden kehittämisratkaisujen kaupallisia vaikutuksia keskustoihin, palveluverkkoon sekä palveluiden saavutettavuuteen ja asiointiin.

Vaikutusten arviointi pohjautuu asiantuntijanäkemykseen ja sitä on tehty koko selvityksen ajan ratkaisujen ja suosituksen laadinnan taustalla. Tavoitteena on ollut keskustojen vetovoiman säilyminen ja kehittyminen luomalla keskustamaista palveluverkkoa sekä kasvattamalla kaupan palvelutarjontaa. Tavoitteena on edistää sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa keskeisenä asiointikohteena on alueen oma keskus ja jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia.

Tässä esitetään vaikutukset tiivistetysti koko palveluverkon näkökulmasta.

Vaikutukset keskustoihin ja lähipalveluihin

Suosituksissa on keskustojen ja päivittäistavarakaupan mitoituksen pohjana paikallisen markkina-alueen ostovoima ja sen kehitys. Tavoitteena on mahdollistaa paikallisen ostovoiman toteutuminen keskustassa ja lähialueen päivittäistavarakaupan verkossa.

Keskeisimmät palvelut ohjataan keskustan ydinalueelle. Tiiviit kivijalkapalvelujen keskittymät toteutuessaan muokkaavat keskustan ydintä urbaaniksi keskusta-alueeksi, jossa kaupalliset palvelut sekä osin myös julkiset palvelut ovat merkittävä vetovoimatekijä. Kivijalkaliiketiloja sijoitetaan myös ydinalueen tuntumaan, mm. pääreittien ja pysäkkien ympäristöihin, jossa ne täydentävät keskustan palvelutarjontaa.

Jotta palvelutarjonta keskustassa kasvaa, on asemakaavoissa edellytettävä liiketilaa maantasoon, muuten se ei pääsääntöisesti toteudu. Kivijalkapalveluilla luodaan keskustaa keskustamaiseksi. Suuret yksiköt tuovat vetovoimaa, mutta usein niiden merkitys kaupunkikuvaan on kielteinen.

Suuret päivittäistavarakaupan yksiköt on suosituksissa ohjattu ensisijaisesti keskustaan, koska ne tuovat merkittävimmän asiakasvirran ja tukevat tällöin keskustan muita palveluita. Suurin osa on osoitettu keskustan ytimeen ja osa muualle keskusta-alueelle. Jos supermarket sijoittuu ytimen ulkopuolelle, on tärkeää vahvistaa yhteyksiä sen ja ytimen välillä mm. katuympäristön kehittämisellä sekä osoittamalla uuteen rakenteeseen palvelutilaa.

Keskustan päivittäistavarakaupat eivät yksinään ratkaise kysyntää, joten supermarketeille on etsitty myös vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja keskustojen tuntumasta. Tärkeää on osoittaa riittävästi vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja, jotta tarjonnalla on mahdollista kasvaa kysynnän kasvaessa ja kilpailulle luodaan edellytyksiä. Sijaintipaikat ovat nimensä mukaisesti vaihtoehtoisia eikä niiden toteutusedellytyksiä on tarkemmin tutkittu. Näin ollen osa jää toteutumatta ja vain soveltuvimmat voidaan ottaa käyttöön.

Supermarkettien toteuttamisella ei nähdä olevan merkittävää vaikutusta lähikauppaverkkoon. Asukaskasvu on niin suurta, että kaikille konsepteille löytyy toimintaedellytyksiä. Pääkaupunkiseudulla on viimeisten vuosien aikana lopetettu vain hyvin yksittäisiä lähikauppoja. Suurin osa lopetuksista on liittynyt Suomen Lähikaupan myymälöiden yhdistymisestä Keskon palveluverkkoon.

Lähikaupat ovat harvoin pääasiallisia asiointipaikkoja, koska ne eivät ole riittävän monipuolisia eivätkä hinnaltaan kilpailukykyisiä super- ja hypermarketteihin verrattuna, jolloin joka tapauksessa osa asioinnista suuntautuu muualle. Mitä lähemmäksi monipuoliset palvelut saadaan, sen parempina lähipalvelut koetaan.

6.1. Vaikutusten arviointi, seudullinen palveluverkko ja saavutettavuus

Seudulliseen palveluverkkoon

Selvityksessä kaupan mitoituksen lähtökohtana ovat paikalliset asukkaat. Uudet liiketilat ovat suurelta osin pienehköjä palvelukeskuksia, kivijalkapalveluita tai päivittäistavarakaupan myymälöitä, jotka palvelevat lähtökohtaisesti paikallisia asukkaita. Niiden vetovoima ei ylitä kuntarajoja muuta kuin siinä tapauksessa että keskusta on lähellä kuntarajaa, kuten Myyrmäessä (Malminkartano), Tikkurilassa (Puistola) ja Länsimäessä (Mellunmäki, Jakomäki). Tällöinkin asiointi on lähtökohdiltaan paikallista lähialueen asiointia, vaikka ylitetäänkin kuntaraja. Ja asiointia voi tapahtua molempiin suuntiin, eli myös Vantaalta asioidaan läheisissä naapurikuntien keskuksissa.

Keskustoihin ei ole näissä suosituksissa osoitettu uusia merkitykseltään seudullisia kauppakeskuksia, joissa asioidaan yli kuntarajojen. Toki keskustoissa asioidaan jonkin verran myös Vantaan ulkopuolelta, kuten tälläkin hetkellä, mutta asioinnin ei arvioida merkittävästi kasvavan selvityksen suositusten myötä.

Palveluiden saavutettavuuteen ja asiointiin

Palveluiden saavutettavuutta tarkastellaan tässä päivittäistavarakaupan ja lähipalveluiden saavutettavuutta painottaen, koska niillä on suurin merkitys asukkaiden arkeen, asiointimääriin ja täten liikkumiseen.

Asukkaat painottuvat Vantaalla keskustojen tuntumaan, joten suurella osalla vantaalaisista ovat vähintään arjen peruspalvelut hyvin saavutettavissa.

Asutuksen kasvun myötä kaupallisten ja myös julkisten palveluiden tarve alueella kasvaa. Kun palveluiden tarjonta alueella kasvaa, houkuttelee se asukkaita asioimaan omassa keskustassaan nykyistä enemmän. Ja kun asutuksen kasvu painottuu keskeisille alueille, mahdollistaa se yhä useammalle hyvät lähipalvelut. Arjen palveluissa asioidaankin pääosin lähellä.

Asukaskasvua on Vantaalla osoitettu merkittävästi myös ratikan vaikutusalueelle, joten palveluverkon kehittäminen ratikkapysäkkien ympäristössä parantaa palvelujen saavutettavuutta. Myös alakeskuksiin, joiden lähiympäristössä on merkittävää asukaskasvua, on suosituksissa esitetty palvelutarjonnan kasvua.

Palvelut on selvityksessä pyritty osoittamaan asutuksen mukaan, siten että ne ovat lähellä asutusta, eli hyvin saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla, mutta saavutettavissa myös autolla (päivittäistavarakauppa). Autosaavutettavuus on usein edellytyksenä päivittäistavarakaupan uusperustannalle.

Riittävän tiheä supermarket –verkko edistää lyhyitä asiointimatkoja. Useimmiten asioidaan lähimmissä super- tai hypermarketeissa, joten mitä lähempänä niitä on, sitä vähemmän asiointimatkakertymää syntyy.

Erikoiskaupan palveluita haetaan edelleen monipuolisista keskuksista. Erikoiskauppa hakeutuu kauppakeskuksiin, monipuolisiin kaupunkikeskustoihin ja kaupan alueille. Vantaalla merkittävät erikoiskaupan keskustat ovat Aviapolis, Myyrmäki ja Tikkurila. Näissä tullaan edelleen asioimaan, kun oman keskustan tarjota ei riittävä. Vantaalta asioidaan edelleen myös Vantaan keskustojen ulkopuolella, kaupan alueilla ja pääkaupunkiseudun muissa keskuksissa.

6.2. Johtopäätökset

Vantaalla asukasmäärä kasvaa voimakkaasti ja sen myötä myös palveluiden kysyntä on kasvussa. Verkkopalveluiden määrä kasvaa, mutta fyysisten myymälöiden ja keskustojen vetovoima ei tule katoamaan. Fyysinen kauppa ja verkko elävät rinnakkain saaden synergiaa toisistaan. Keskustat ovat monipuolisten palveluiden keskittymiä ja tarjoavat sosiaalisia kohtaamisia ja elämyksiä.

Keskustahakuinen kauppa ja palvelut keskitetään Vantaalla keskustoihin. Keskustoja uudistetaan entistä urbaanimmiksi, mikä edellyttää palveluihin sijoittamista keskeisille kadunvarsille ja kortteleihin. Keskustoissa pitää ottaa huomioon myös verkkopalveluiden kasvu, sillä se heijastuu myös kaupunkirakenteeseen (mm. ”darkstoret”, noutopisteet, toimitusketjut).

Keskustoja kehitetään pääosin paikallisen ostovoiman varaan. Seudullinen vetovoima edellyttäisi yleensä kauppakeskustyyppistä suurta ratkaisua. Niiden sijaan on keskustoissa ennemminkin nähtävissä pienempien palvelukeskusten kasvua. Palvelukeskuksiin sijoittuu kaupan ohella sekä kaupallisia että julkisia palveluita. Tiiviissä rakenteessa ne pyritään tuottamaan hybridiratkaisuina, jolloin kaupan ohelle rakennetaan mm. asuntoja ja muuta toimitilaa.

Seudullisia asiointivirtoja voivat houkutella myös pienet erikoistuneet toimijat. Ne voivat olla merkittäviä vetovoimakohteita ja jopa profiloida keskustaa, mutta niiden merkitys kaupan mitoituksessa jää pieneksi, koska ne eivät edellytä poikkeuksellisen paljon tilaa. Tikkurilassa hyvänä esimerkkinä voi toimia Tikkurin kehittäminen, sen uudelleen profilointi voi tuottaa keskustaan uusia asiakasvirtoja ja keskeisellä sijaintipaikalla se voi entisestää monipuolistaa Tikkurilan profiilia.

Vantaan keskustat ovat luonteeltaan erilaisia ja niillä jokaisella omat vetovoiman kohteensa ja oma profiilinsa. Nykyisiä vahvuuksia tulee vaalia, mutta niiden rinnalle tulee löytyy uusia ratkaisuja keskustapalveluiden monipuolistamiseksi. Uutta liiketilaa tulee osoittaa keskeisiin sijaintipaikkoihin, jotta keskustaan saadaan kauppaa ja palveluita. Monipuolisella palvelutarjonnalla (sisältäen myös julkiset palvelut) voidaan myös pyrkiä ehkäisemään alueellista segregaation riskiä.

Sekoittunut rakenne tekee keskustasta keskustamaisen ja estää osaltaan eriytymistä. Keskusta muodostuu monipuolisesta palvelurakenteesta, yritystoiminnasta sekä asumisesta. Vetovoimaisesta keskustasta löytyy kaupan palvelut, julkiset palvelut sekä kulttuuri- ja liikuntapalvelut. Palveluiden näkökulmasta sekä asukkaat että työpaikat ovat tärkeitä, ja sekoittuneen rakenteen myötä saadaan keskusta eläväksi vuorokauden eri aikoina.

Erilaisille toiminnoille tulisi tarjota moninaisia mahdollisuuksia keskustoissa ja niiden välittömässä läheisyydessä, kuten eri kokoisia ja tyyppisiä liiketiloja (kivijalkaliiketilat, suuret myymälät) sekä erilaisia toimitilaratkaisuja (muuntojoustavuus ja kohtuuhintaiset tilat). Myös ulkotilojen hyödyntämistä palveluille (terassit, liikkeiden ulostulot, liikkuvat palvelut) tulisi kannustaa. Lisäksi olisi hyvä, että keskustassa olisi tarjolla erilaisia asumismuotoja, myös suuria asuntoja ja kaupunkipientaloja, jotta väestörakenne muodostuu monipuoliseksi.

Vetovoimaisiin keskustoihin liittyy olennaisesti miellyttävä ja palveluita tukeva kaupunkiympäristö. Kävelypainotteisuus, vihreys, miellyttävät ja laadukkaat kaupunkitilat palveluineen merkkaavat keskustaa ja muokkaavat keskustaa viihtyisäksi asiointipaikaksi. Kun kaupunki panostaa kaupunkiympäristön laatuun, houkuttelee se palvelutoimijoita ja myös kiinteistönomistajat ovat valmiimpia panostamaan omiin kiinteistöihinsä.

Hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla on perusedellytys kaupan ja palveluiden toimivuudelle. Saavutettavuus edellyttää turvallista ja sujuvaa kaupunkiympäristöä kulkuväylineen, joukkoliikenteen pysäkkejä sekä myös asiointipysäköintiä (autot, pyörät yms.).

Suunnittelussa tulisi panostaa avoimeen vuoropuheluun alueen asukkaiden, kaupan ja palvelutoimijoiden sekä kiinteistökehittäjien ja rakennuttajien kanssa. Tällä voidaan edistää kysynnän kohtaamista ja keskustapalveluiden tarjonnan monipuolistumista.

6 § **Asemakaava ja asemakaavamuutos 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena / TLA**

VD/7365/10.02.04.00/2019
TLA/A-RK/NRI/VIK

Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien kuten konserttien järjestämisessä.

Asemakaava koskee osaa korttelista 23192 sekä katualueita kaupunginosassa 23, Kivistö.

Asemakaavan muutos koskee osaa korttelista 23192 muutettavassa asemakaavassa Kivistön kaupunkikeskus 1 (230800) kaupunginosassa 23, Kivistö

Tonttijako koskee korttelia 23192 kaupunginosassa 23, Kivistö

Alue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Kivistön aseman välittömässä läheisyydessä ja on kooltaan noin 4 hehtaaria.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Kaava-alueen maanomistaja on Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaavatyö on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Marja-Vantaan osayleiskaavassa (kv 19.6.2006, lainvoimainen 9.7.2008) suunnittelualue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi C. Alue varataan toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille.
Alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 2 (Lden 55–60 dB), jolle ei sallita uuden asutuksen eikä muiden melulle herkkien toimintojen sijoittamista.

Asemakaava
Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola-, liike-, urheilu-, ja toimistotilaa. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen sallima rakennusoikeus on yhteensä 64 800 k-m². Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m² ja hotellin 13 000 k-m².

Monitoimiareena sijoittuu Kivistön aseman läheisyyteen, kehäradan eteläpuolelle, Vantaankoskentien ja Hämeenlinnanväylän väliselle alueelle. Kaupunki on antanut hankkeelle suunnitteluvarauksen kesäkuussa 2019. Suunnittelun edetessä on todettu, että hankkeen toiminnallisuus edellyttää enemmän tilaa, mistä johtuen suunnitteluvarausaluetta on laajennettu ja varausta jatkettu toukokuussa 2021.

Monitoimiareenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Tapahtumista on laadittu alustavat liikenteelliset toimivuustarkastelut.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Monitoimiareenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Eteläosaan ollaan suunnittelemassa myös toista sisäänkäyntiä areenalle mikä keventää katsojavirtoja pohjoispäässä. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Suurtapahtumien aikainen henkilöautojen pysäköinti järjestetään osittain kaava-alueen ulkopuolella erikseen vuokrattavilla etäpysäköintialueilla ja niistä järjestetään bussikuljetukset. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa monitoimiareenaa ja koko Kivistön keskustaa sekä liityntäpysäköintiä palveleva yhteinen 1000 autopaikan pysäköintilaitos Kivistön keskustaan.

Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintitilaan. Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 autopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Selvitysten mukaan alueella ei ole arvokkaita luontoarvoja, lukuun ottamatta suunnittelualueen eteläosan metsäistä aluetta, joka on osin määritelty liito-oravien ydinalueeksi ja elinympäristöksi. Vuonna 2021 tehdyn liito-oravainventoinnin mukaan hankkeen vaatimalla alueella ei ole havaittu pesä- eikä papanapuita. Vantaan kaupunki on hakenut poikkeuslupaa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta.

Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan tiivistämällä Kivistön kaupunkikeskustaa ja mahdollistamalla palveluita aseman läheisyyteen hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Hanke tähtää hiilineutraalisuuteen ja luonnon monimuotoisuuden tukemiseen muun muassa vihertehokkuuden, uusiutuvan energian ja maamassojen paikallisen käytön keinoin.

Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Kaava-alue sijaitsee korkean lento- ja liikennemelun alueella, eikä sovellu asuinrakentamiseen. Monitoimiareenan arkkitehtuurin tulee olla korkealaatuista ja merkittävää. Ulkotilojen tulee olla vehreitä, laadukkaita ja rakennusten maantasokerrosten tulee liittyä toiminnallisesti katualueisiin. Taide integroidaan osaksi arkkitehtuuria.

Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien järjestämisessä.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 28.11.2019 ja päivitetty 30.8.2021. Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin kuusi (6) kappaletta: Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot Oy, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut, Vantaan kaupunginmuseo, Museovirasto ja Fingrid Oy.
Kuluvan vuoden aikana asemakaavatyötä on esitelty Kivistön kirjastossa 27.10.2021 Kivistön kaupunkisuunnittelun avointen ovien tilaisuudessa sekä Kivistön Teams Live -yleisötilaisuudessa 22.4.2021.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).
Kaava kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja varmistaa ympäröivän yhdyskunnan elinvoimaisuutta.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta. Kaupunki tekee Arena 3.3 Oy:n kanssa maanvuokrasopimuksen alueesta.

Kaupunkiympäristölautakunta 15.2.2022 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle että,
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 15.2.2022 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200 sekä tonttijakoehdotus, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Jari Jääskeläinen esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että asiaan jätettiin seuraavat pöytäkirjalausumat:

Vihreiden ja porvareiden lautakuntaryhmät jättivät yhteisen pöytäkirjalausuman, johon sosialidemokraattien, Liike Nytin, kristillisdemokraattien ja vasemmistoliiton lautakuntaryhmät yhtyivät: ” Kivistön asemakortteleiden asemakaavatyön yhteydessä tulee varmistaa ratkaisut, joilla luonnon suojelutaso turvataan Kivistön keskustassa. Metsäalueiden vähitellen rakentuessa on erityisen tärkeä kiinnittää huomiota rakentuvien alueiden puustoisuuteen. Puita tulee istuttaa myös keskusta-alueelle.”

Vihreiden ryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman, johon sosialidemokraattien ja vasemmistoliiton ryhmät yhtyivät: ”Kaupungin tiivistyessä ja rakentuessa osin luontoalueiden päälle, on löydettävä käytännön ratkaisuja, joiden avulla elinympäristöt ja luonnon virkistysarvot tulevat turvatuksi esimerkiksi kaupungin sisällä tapahtuvan kompensaation avulla.”

Vihreiden ryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman: ”Kivistön keskusta-alueen liikenneturvallisuudesta ja -sujuvuudesta ei tule tinkiä rakentamisen ja rakennuksen käytön aikana. Tapahtuma-areenan käytön tulee tukeutua ensisijaisesti rakennuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevaan raideliikenteeseen ja tämän varmistamiseksi julkisen liikenteen yhteydet sekä turvallinen ja houkutteleva kulku asemalle on varmistettava. Tapahtuma-areenan toiminta ei saa heikentää alueen asukkaiden pysäköintimahdollisuuksia.”

Vasemmistoliiton ryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman, johon sosiaalidemokraattien, kristillisdemokraattien ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: ”Vantaan kaupungin on saatava lisäselvitys hankkeen ja yrityksen taustoista ja varmuus yhteiskuntavelvoitteiden hoitamisesta ennen asian etenemistä.”

Porvariryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien, Liike Nytin, perussuomalaisten ja sosialidemokraattien ryhmät yhtyivät: ”Edellytämme, että hankkeen suunnittelussa varmistetaan realistinen määrä asiakas- ja tapahtumapysäköintipaikkoja ja varaudutaan samalla ennakoitua suurempaan pysäköintipaikkatarpeeseen. Autoliikenteen ja kevyen liikenteen sujuvuus Kivistön keskustassa on turvattava sekä hankkeen aikana että sen jälkeen, eikä alueen kadunvarsi- tai asukaspysäköinti saa hankaloitua areenan kävijäliikenteen vuoksi. Myös katsojavirtojen ohjaus on järjestettävä turvallisesti ja hallitusti.”

_____

Kaupunginhallitus 28.2.2022 § 25

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 15.2.2022 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200 sekä tonttijakoehdotus, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että asiaan jätettiin seuraavat pöytäkirjalausumat:

Kaupunginhallitus jätti seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:
”Kivistön keskusta-alueen liikenneturvallisuudesta ja -sujuvuudesta ei tule tinkiä rakentamisen ja rakennuksen käytön aikana. Tapahtuma -areenan liikenneratkaisussa tulee huolehtia erityisesti suurten tapahtumien osalta julkisen liikenteen kapasiteetin riittävästä lisäämisestä. Etäpysäköinnin käytön sekä paikalle varatun riittävän pysäköintitilan avulla on varmistettava, ettei tapahtuma -areenan liikennöinti heikennä alueen asukkaiden pysäköintimahdollisuuksia.”

Vasemmistoliiton kaupunginhallitusryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Vantaan kaupungin on saatava lisäselvitys hankkeen ja yrityksen taustoista ja varmuus yhteiskuntavelvoitteiden hoitamisesta ennen asian etenemistä.”

Vihreiden kaupunginhallitusryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmistoliiton, sosiaalidemokraattien ja kokoomuksen kaupunginhallitusryhmät yhtyivät:

”Kaupungin tiivistyessä ja rakentuessa osin luontoalueiden päälle, on löydettävä käytännön ratkaisuja, joiden avulla elinympäristöt ja luonnon virkistysarvot tulevat turvatuksi esimerkiksi ekologisen kompensaation avulla.”

_____

Nähtävilläolo
Asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 9.3.-14.4.2022. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 28.2.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 15 ja saatiin 8 kappaletta. Lausunnot vastineineen ovat liitteenä.

Tehdyt tarkistukset kaavakarttaan ja -määräyksiin sekä liitteisiin tehdyt tarkistukset ja muutokset
Kaavakartalla on tarkistettu rakennusalojen rajoja hotellin runkosyvyyteen liittyen ja poistettu tonttijako.

Kaavamääräyksien osalta on lisätty seuraavat määräykset:

> Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata toistaiseksi asemakaavoittamaton alue liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys huomioiden.
>
> Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärävaade ei koske monitoimiareenaa.
>
> Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.
>
> Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.
>
> Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.
>
> Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.
>
> Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 25–30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.
>
> Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.

Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta

Seuraavia kaavamääräyksiä on täsmennetty:

Maanalainen tila, johon saa sijoittaa huolto-, pysäköinti-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee varautua ajoyhteyden mahdollistamiseen korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.

Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.

Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää hiilineutraalisuusselvitys.

Seuraavat kaavamääräykset on poistettu:

Korttelin kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään.

Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin) keräämiseksi on korttelialueelle sijoitettava vähintään yksi kierrätyshuone.

Selostusta on täsmennetty liikenteen vaikutusten arvioinnin osalta sekä lisätty tieto, että Vantaan kaupungin hakema poikkeuslupa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta on myönnetty 25.3.2022.

Liiteasiakirjoihin on lisätty seuraavat aineistot:

Kivistön Areenan jalankulkusimulointi (Ramboll Oy, 2022)

Liikenneselvitys liite 12.10.2022 (WSP Finland Oy)

Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2022)

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

Viranomaisneuvottelu MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu on pidetty 8.6.2022.

Kaupunkiympäristölautakunta 25.10.2022 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 25.10.2022 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Jäsenet Soili Haverinen ja Jari Jääskeläinen kannattivat esitystä.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 6

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 25.10.2022 päivätty, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 233200, 23 Kivistö / Kivistön tapahtuma-areena.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura teki seuraavan muutosesityksen: Muutetaan asemakaavan energiatuotantoa koskeva kaavamääräys ”Asemakaavan alueella tulee tuottaa ja hyödyntää uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiantarpeesta” muotoon ”Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.” Jäsenet Stefan Åstrand ja Pekka Virkamäki kannattivat muutosesitystä.

Kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Tarja Eklund kannatti kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu muutosesitys, josta joudutaan äänestämään, ja teki seuraavan äänestysesityksen. Ne, jotka kannattavat kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat puheenjohtaja Auran tekemää muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 7 jaa-ääntä (Eklund, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Tamminen) ja 10 ei-ääntä (Ahokas, Erkkilä, Hartikainen, Haverinen, Iivarinen, Karhu, Suni, Virkamäki, Åstrand, Aura). Puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Merkittiin, että sosialidemokraattien lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen, johon vasemmistoliiton ja vihreiden ryhmät yhtyivät:
”Vantaan ilmastostrategian ja resurssiviisauden tiekartan mukaista on edistää isoimmissa rakennushankkeissa hiilineutraaliustavoitteiden ja päästöttömien energiamuotojen kunnianhimoisempiin tavoitteisiin pääsyä.
Kaavaprosessin aikana ei ole tullut huomautuksia liittyen energiatehokkuuden vaatimuksiin hankkeeseen ryhtyvän osalta tai muilta asianosaisilta.”

Liitteet:

- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosselostus 15.11.2022
- Lausunnot ja vastineet 25.10.2022

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Anna-Riitta Kujala, p. 050 302 8799,
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

233200

Päiväys
Datum

15.11.2022

Vantaan kaupunki

KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENA

Kaupunginosa 23, KIVISTÖ

Vanda stad

KIVISTÖ EVENEMANGSARENA

Stadsdel 23, Kivistö

Asemakaava
Osa korttelia 23192 sekä katualue.

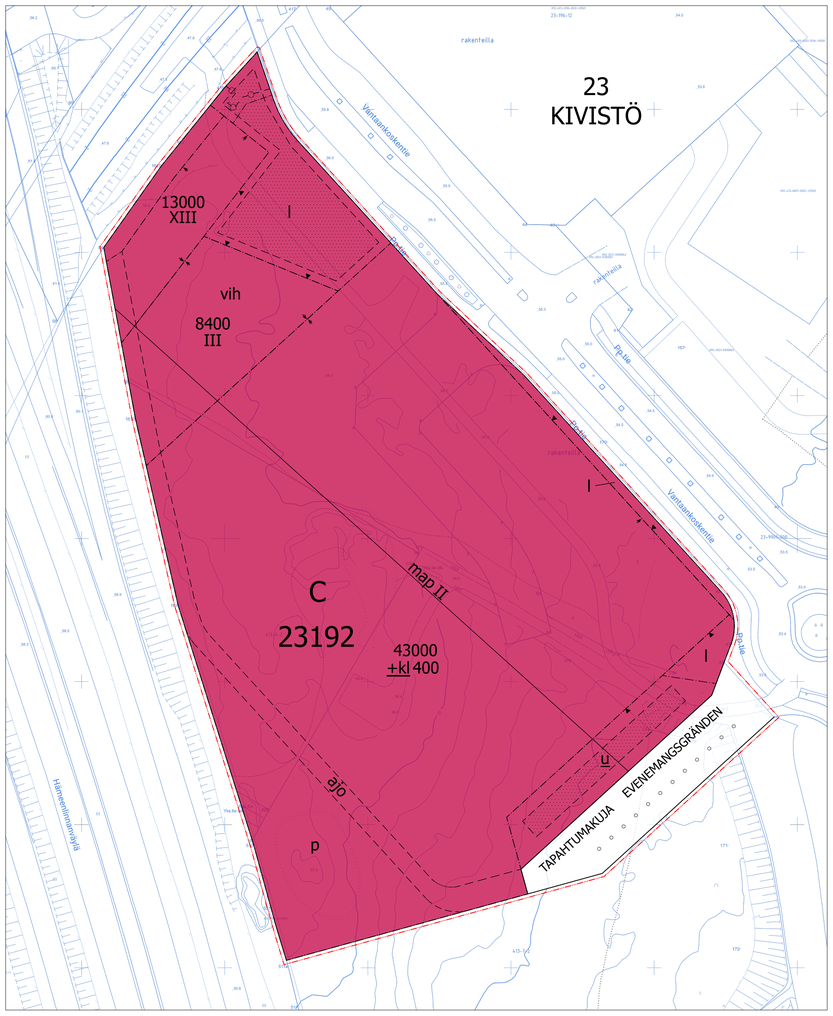
Asemakaavan muutos
Osa korttelia 23192.

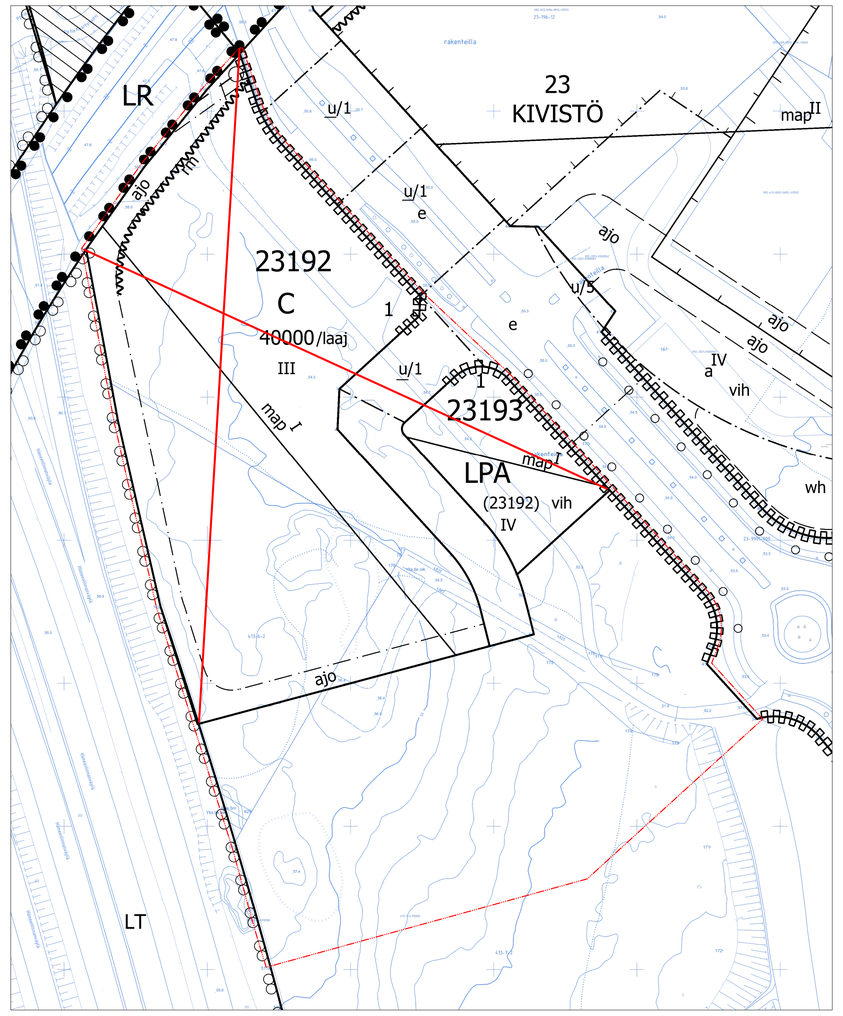
1:1000

Detaljplan
Del av kvarteret 23192 samt gatuområde.

Ändring av detaljplan
Del av kvarteret 23192

1:1000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Korttelialueelle tulee sijoittaa
- monitoimiareena,
- urheilu- ja liikuntaharrastustiloja,
- toimisto- ja kokoustiloja,
- hotelli- ja majoitustiloja ja
- ravintola- ja liiketiloja

Julkisivut

Korttelin rakennukset, julkisivut ja korttelin rajaus tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti.

Hotellitornin tulee jakautua pystysuunnassa visuaalisesti eri osiin. Alimman osan tulee olla pienimittakaavainen ja jalankulkuympäristöä tukeva. Ylimman osan tulee olla kaupunkikuvallinen maamerkki kaukomaisemassa.

Ulkoalueiden pintamateriaalit, kalusteet, istutukset ja valaistus tulee tehdä ominaisuuksiltaan korkeatasoisina sekä liittää ne luontevasti muuhun kaupunkirakenteeseen.

Taide tulee liittää jo alkuvaiheessa kaikkeen arkkitehtuuri- ja ympäristösuunnitteluun. Suunnittelussa arkkitehdin työparina tulee olla taiteilija. Taiteen tulee näkyä kaikkina vuorokauden ja vuoden aikoina ja olla kestävää, helposti huollettavissa sekä ilmentää Kivistön identiteettiä.

Mainoslaitteet ja valaistus on huomioitava julkisivujen ja taiteen suunnittelussa.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja.

Vantaankoskentien puoleiselle julkisivulla ulokkeet ja muut rakenteet saavat väliaisissä määrin ulottua katualueelle. Näiden rakenteiden alapinnan tulee olla vähintään kuuden metrin etäisyydellä katutasosta.

Katot

Kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen ja/tai hulevesien viivyttämiseen ja/tai se tulee toteuttaa luonnon monimuotoisuutta tukevana kasvikattona ja/tai toiminnallisena ulkotilana.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja niiden tulee olla rakennuksen arkkitehtuurin liittyviä.

Kivijalkakerrokset ja sisäänkäynnit

Sisäänkäyntejä ja niiden ympäristöjä tulee korostaa arkkitehtuurin ja/tai taiteen keinoin ja niiden on erotuttava toisistaan. Sisäänkäyntien tulee olla säältä suojattuja.

Varastointi- ja lastausalueet sekä huoltopihat tulee aidata rakennusten arkkitehtuuriin liittyvin rakentein.

Vantaankoskentiehen ja Tapahtumakujaan rajautuvan rakennusalan maantasokerroksen tulee olla avoin ja toiminnallinen. Maantasokerroksen tiloihin tulee olla suora kulkuyhteys kadulta ja niiden on liityttävä toiminnallisesti ulkotiloihin.

Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys toistaiseksi asemakaavoittamattomalla alueella.

Vihertehokkuus

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää viherkertoimelle asetettu tavoiteluku vähintään 0,7 tai rakennuslupaa haettaessa kulloinkin voimassa oleva tavoiteluku. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava vihersuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaikkien istutettavien puiden ja pensaiden tulee olla hyötykasveja. Rakennuksissa ja/tai kattopihoilla on tuotettava ruokaa.

Hulevesien hallinta

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttää korttelialueella. Ulkotilojen viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaisesti.

Sisätiloissa tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Katto- ja julkisivumateriaalivalinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

I kvartersområdet ska det placeras
- en allaktivitetsarena,
- lokaler för idrott och motionsutövning,
- kontors- och möteslokaler,
- hotell- och inkvarteringslokaler och
- restaurang- och affärslokaler

Fasader

Kvarterets byggnader och fasader ska byggas och kvarterets avgränsning ska genomföras på ett högklassigt sätt med avseende på stadsbilden och arkitekturen.

I höjdled ska hotelltornet visuellt vara indelad i olika delar. Den nedersta delen ska vara småskalig och stödja gångmiljön. Den översta delen ska vara ett landmärke för stadsbilden i fjärrlandskapet.

Utomhusområdenas ytmaterial, utrustning, planteringar och belysning ska till sina egenskaper hålla hög kvalitet och de ska på ett naturligt sätt anslutas till den övriga stadsstrukturen.

Konst ska redan i inledningsskedet tas med i all arkitektonisk planering och miljöplanering. I planeringen ska arkitekten ha en konstnär som arbetspar. Konsten ska vara synlig under alla tider på dygnet och alla årstider och den ska vara hållbar, lätt att underhålla och avspegla Kivistös identitet.

Reklamanordningar och belysning ska beaktas i planeringen av fasader och konst.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors–Vanda flygplats hinderbegränsande ytor.

I fasaden mot Vandaforsvägen får utskjutande partier och övriga konstruktioner i någon mån skjuta ut i gatuområdet. Dessa konstruktioners undersida ska vara på minst sex meters avstånd från gatuplanet.

Tak

Takytorna ska utnyttjas för insamling av solenergi och/ eller fördröjning av dagvatten och/eller byggas som vegetationstak som stödjer naturens mångfald och/eller som ett funktionellt uterum.

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anknyta till byggnadens arkitektur.

Stenfotsvåningar och entréer

Entréerna och deras omgivningar ska framhävas genom arkitektur och/eller konst och de ska skilja sig åt. Entréerna ska vara väderskyddade.

Lager- och lastningsområdena samt servicegårdarna ska ingärdas med konstruktioner som anknyter till byggnadernas arktitektur.

Markplansvåningen på den byggnadsyta som gränsar till Vandaforsvägen och Evenemangsgränden ska vara öppen och funktionell. Markplansvåningens utrymmen ska ha en direkt förbindelse från gatan och de ska anknyta funktionellt till utomhusområdena.

Den kant till Evenemangsgrändens gatuområde som gränsar till området som saknar detaljplan ska avgränsas med en mur eller ett staket som begränsar framkomligheten och flygekorrens närområde ska tryggas mot störningar i det område som än så länge saknar detaljplan.

Grönytefaktor

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla det målsättningstal på minst 0,7 som fastställts för grönytefaktorn eller det målsättningstal som gäller vid respektive tidpunkt vid ansökan om bygglov. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en grönområdesplan och en gröneffektivitetskalkyl.

Alla träd och buskar som planteras ska vara nyttoväxter. I byggnaderna och/eller på takgårdarna ska mat produceras.

Dagvattenhantering

För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hanteringen av dagvatten. Dagvattnet ska fördröjas inom kvartersområdet. Uterummens grönbyggande ska tekniskt och funktionellt kopplas till dagvattenhanteringen.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ytterhöljets ljudisolering mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska i inkvarteringsrummens norra fasad vara minst 39 dB, östra fasad 35 dB, södra fasad 36 dB och västra fasad 41 dB eller överenstämma med riktvärdena i bullerutredningen från bygglovsskedet.

Inomhus ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för bullernivåer i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av tak- och fasadmaterial.

Vid planeringen av byggnader ska behovet av att bekämpa stombuller och -vibrationer tas i beaktande. I samband med bygglovsansökan ska en utredning presenteras om hur stombuller och vibrationer har beaktats.

Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 30 dB i inkvarteringsrum. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,3 mm/s i inkvarteringsrum.

Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 35 dB i samlings- och undervisningslokaler. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i samlings- och undervisningslokaler.

Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 40 dB i kontor, affärer, utställningslokaler och museer. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i kontor, affärer, utställningslokaler och museer.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.

Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.

Rakennuslupaa varten on laadittava maamassatasapainotarkastelu ja tonttia rakennettaessa syntyvä maamassa tulee käyttää tontilla.

Rakennuspaikalla tulee rakennusluvan yhteydessä tehdä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää hiilineutraalisuusselvitys.

Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Korttelialueelle ei saa osoittaa tonttiliittymää Vantaankoskentien varrelta.

Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.

Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
- toimistot 1 pp / 50 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Polkupyöräpysäköinnin on sijoittuva pääosin sisäänkäyntien yhteyteen. Pyöräpaikoista vähintään 50 % on oltava säältäsuojattuja ja runkolukittavia.

Autoliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
- toimistot 1 ap / 100 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 ap / 120 k-m²
- hotelli- ja majoitustilat 1 ap / 250 k-m²

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärävaade ei koske monitoimiareenaa.

Pysäköintipaikat tulee varustaa sähköauton latausmahdollisuudella tai olla helposti muutettavissa lataukseen soveltuviksi.

Tapahtumien aikaisesta liikenne-, pysäköinti- ja turvallisuusjärjestelyistä tulee esittää tarkempi suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.

Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 30 dB i konsertsalar. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i konsertsalar.

Byggande i närheten av järnvägen får inte leda till en säkerhetsrisk, försämra banans stabilitet eller medföra andra olägenheter för banhållningen eller tågtrafiken.

Inför bygglovet ska en undersökning göras av balansen beträffande jordmassorna och den jordmassa som uppkommer vid byggandet på tomten ska användas på tomten.

På byggplatsen ska en byggplatsspecifik grundundersökning genomföras i samband med bygglovet. Bygglösningarna ska baseras på byggplatsspecifika grundundersökningar och planer.

Vid planeringen av byggnader ska klimatneutralitet eftersträvas för hela livscykeln. I samband med bygglovsansökan ska en klimatneutralitetsutredning presenteras.

Lösningar som producerar förnybar energi ska föredras.

En tomtanslutning från Vandaforsvägen får inte anvisas till kvartersområdet.

Tilluftintaget ska ligga på Vandaforsvägens sida, på så långt avstånd från Tavastehusledens partikelutsläppsområde som möjligt.

Cykeltrafik och -parkering

Cykelplatser ska byggas till ett antal av minst:
- kontor 1 cp / 50 m²-vy
- service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

Cykelparkeringen ska huvudsakligen ligga i anslutning till entréerna. Av cykelplatserna ska minst 50 % vara väderskyddade och ramlåsbara.

Biltrafik och -parkering

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
- kontor 1 bp / 100 m²-vy
- service- och affärslokaler 1 bp/120 m²-vy
- hotell- och inkvarteringslokaler 1 bp / 250 m²-vy

Kravet på det minimala antalet bilplatser som anläggs gäller inte allaktivitetsarenan.

Parkeringsplatserna ska förses med möjlighet till laddning av elbilar eller enkelt kunna ändras så att de lämpar sig för laddning.

Över trafik-, parkerings- och säkerhetsarrangemang under evenemang ska en noggrannare plan göras upp i samband med bygglovet.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
x x	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
23	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KIVISTÖ	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
23192	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
TAPAHTUMAKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
8400	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
43000+kl400	**Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisen kerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku ravintola- ja liiketilojen kerrosalan neliömetrimäärän.**	**Talserie, där det första talet anger våningsyta i kvadratmeter för huvudanvändningsändamålet och det andra talet våningsytan i kvadratmeter för restaurang- och affärslokaler.**
XIII	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**

	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
+kl	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala. kl-merkinnän edellyttämät ravintola- ja liiketilat on rakennettava maantasokerrokseen Vantaankoskentien varrelle.	**Byggnadsyta.** Restaurang- och affärslokaler som förutsätts av kl-bestämmelsen ska byggas i markplansvåning längs med Vandaforsvägen.
map	**Maanalainen pysäköintitila** Maanalainen tila, johon saa sijoittaa huolto-, pysäköinti-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee varautua ajoyhteyden mahdollistamiseen korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.	**Underjordiskt parkeringsutrymme** Underjordiskt utrymme där service-, parkerings-, lager- och tekniska utrymmen får placeras. Utrymmet ska ha beredskap för att möjliggöra en körförbindelse till det underjordiska parkeringsutrymmet i kvarteret 23196.
u	**Uloke tai katos.** Ulokkeen alapinnan tulee olla vähintään kuuden metrin etäisyydellä katutasosta.	**Utspång eller väderskydd.** Det utskjutande partiets undersida ska vara på minst sex meters avstånd från gatuplanet.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**
	Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla suora uloskäynti porrashuoneista.	**Beteckningen anger att denna sida av byggnaden skall ha direkt utgång från trapphusen.**
I	**Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.** Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee pääasiassa kivetä tai käsitellä muutoin osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun. Alueita tai niiden osia ei saa aidata kuin tilapäisesti tapahtumien aikana.	**Områdesdel som ska beläggas med plattor eller sten.** Områdesdel som ska platt- eller stenläggas. Utrymmet mellan byggnaden och gatuområdet ska huvudsakligen stenläggas eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt. Områden eller områdesdelar får inte inhägnas utom tillfälligt under evenemang.
	Ohjeellinen istutettava alueen osa.	**Riktgivande del av område som skall planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som skall bevaras/planteras.**
vih	**Kasvikatto.**	**Växttak.**
	Katu.	**Gata.**
ajo	**Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.**	**Riktgivande körförbindelse inom området.**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. Rakentaminen maanalaisten johtojen läheisyydessä ei saa aiheuttaa haittaa tai vahinkoa maanalaisille verkostoille.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.** Byggande i närheten av underjordiska ledningar får inte äventyra eller skada de underjordiska nätverken.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Anna-Riitta Kujala, Aluearkkitehti, 16.11.2022 12.59

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

233200 KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENA

KIVISTÖ



Havainnekuva Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy (2021).

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 15.11.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 233200. Kaavoitus on tullut vireille 28.11.2019.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

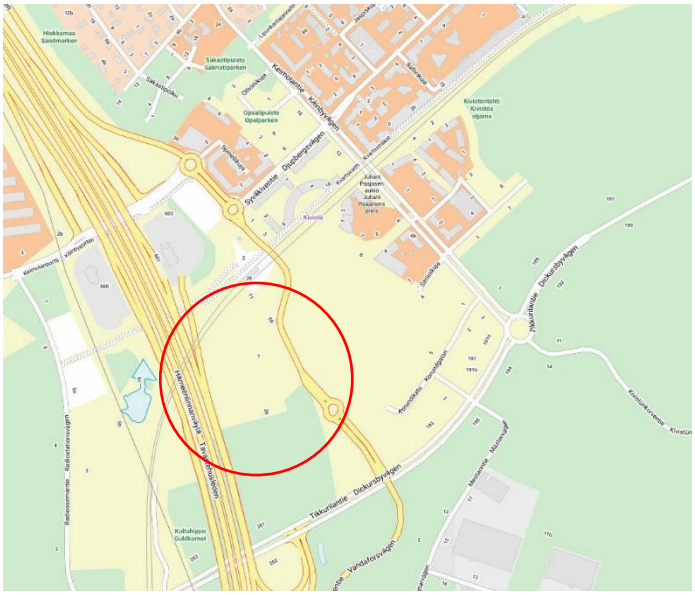
Asemakaava koskee osaa korttelista 23192 sekä katualueita kaupunginosassa 23, Kivistö

Asemakaavan muutos koskee osaa korttelista 23192 muutettavassa asemakaavassa Kivistön kaupunkikeskus 1 (230800) kaupunginosassa 23, Kivistö

Asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Kaavamuutoksen sallima rakennusoikeus on yhteensä 64 800 k-m². Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m² ja hotellin 13 000 k-m². Lisäksi sallitaan maanalaisen pysäköinti- ja huoltotilan rakentaminen. Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien kuten konserttien järjestämisessä.

Kaavan laatija:
Niina Rinne, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; niina.rinne@vantaa.fi, puh. 040 167 8305 (15.8.2022 saakka)

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Hämeenlinnanväylän ja Vantaankoskentien välissä. Etelässä alue rajautuu kaavoittamattomaan metsäalueeseen. Etäisyys Kehäradan Kivistön asemalle on lyhimmillään noin 50 metriä. Alueen pinta-ala on noin 4 ha.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaava on kaavoituksen työohjelmassa 2020 ja kaavoitusohjelmassa 2021 numerolla 002431. Kaavoitusohjelmassa 2022 asemakaava on numerolla 233200.
- Kaavoitus tuli vireille 28.11.2019.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 31.12.2019 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta. Päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 30.8.2021.

- Hanketta esiteltiin yleisötilaisuuksissa 30.1.2020 ja 22.04.2021 (Teams Live) sekä Kaupunkisuunnittelun avoimissa ovissa 27.10.2021.
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus oli kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä 15.2.2022 ja kaupunginhallituksen käsittelyssä 28.2.2022
- Asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus oli MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 9.3.2022-14.4.2022. Muistutuksia saatiin 14.4.2022 mennessä yhteensä 0 kpl.
- Lausunnot ehdotuksesta pyydettiin 14.4.2022 mennessä. Lausuntoja pyydettiin 15 kpl ja saatiin 8 kpl.
- Nähtävilläolleet kaavamateriaalit olivat esillä yleisötilaisuudessa 31.3.2022 Kivistön kirjastolla.
- Asemakaavaa koskeva viranomaisneuvottelu pidettiin Uudenmaan ELYn kanssa 8.6.2022.
- Tarkistettu asemakaava ja asemakaavan muutos sekä lausuntojen ja muistutusten vastineet ovat kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 25.10.2022.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 6
2. Lähtökohdat ... 8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 8
2.2 Suunnittelutilanne ... 16
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 21
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 21
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 21
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 22
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 25
4. Asemakaavan kuvaus ... 30
4.1 Kaavan rakenne ... 30
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 31
4.3 Aluevaraukset ... 32
4.4 Kaavan vaikutukset ... 32
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 41
4.6 Nimistö ... 41
5. Asemakaavan toteutus ... 42
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 42
7. Asemakaavan seurantalomake ... 44
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 46
9. Muu suunnitelma-aineisto ... 53

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)
- Liite 2: Arena 3.3 vesihuollon yleissuunnitelma (WSP Oy, luonnos 26.11.2021)
- Liite 3: Arena 3.3 hulevesisuunnitelma (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)
- Liite 4: Arena 3.3 vihertehokkuus, tuloskortti (Ramboll Oy, luonnos 22.11.2021)
- Liite 5: Arena 3.3 taiteen konsepti (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA (KAAVAN VERKKOSIVULLA)

- Arena 3.3 meluselvitys (Ramboll Oy, luonnos 04.11.2021)
- Arena 3.3 tärinä- ja runkomeluselvitys (Ramboll Oy, luonnos 05.11.2021)
- Arena 3.3 massatasapainotarkastelu (Ramboll Oy, luonnos 27.10.2021)
- Arena 3.3 pohjasuhteet ja rakennettavuus (Ramboll Oy, luonnos 27.10.2021)
- Liikenneselvitys 28.1.2022 (WSP Finland Oy)
- Liikenneselvitys liite 12.10.2022 (WSP Finland Oy)
- Jalankulkusimulointi 16.9.2022 (Ramboll Finland Oy)
- OAS-vaiheen mielipiteet ja vastineet, koonti
- Nähtävilläolovaiheen lausunnot ja vastineet 25.10.2022, koonti

LUONTOSELVITYKSET (KAAVAN VERKKOSIVUILLA)

Vantaan Kivistön lahokaviosammal- ja luontotyyppiselvitys (FCG Oy, 2020a)

Vantaan Kivistön ja Vantaanpuiston liito-oravaselvitys (FCG Oy, 2020b)

Vantaan Kivistön seuranta-alueen liito-oravaselvitys (FCG Oy, 2020c)

Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 26.5.2022)

Kivistön keskustan liito-oravaseurannat (Ramboll Finland Oy, 2017, 2018, 2019)

Myyrmäen, Kivistön ja Ylästön liito-oravaselvitys (Ramboll Finland Oy, 2016)

Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. Faunatican raportteja 1/2020 (Manninen, O. & Nieminen, M., 2020)

Marja-Vantaan alueen matelija- ja sammakkoeläinselvitys (Faunatica Oy, 2011)

Vantaan Kivistön linnusto- ja lepakkoselvitys (Faunatica Oy, 7.10.2021)

Vantaan Marjaradan rakentamisen luontoselvitys (Ympäristötutkimus Oy Metsätähti, 2003)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

Kivistön keskustan kaavarunko (Vantaan kaupunki, kh 22.3.2021) ladattavissa https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/kiviston-visio-ja-keskustan-kaavarunko

Kivistön keskustan kaavarunkoalueen viher- ja virkistyssuunnitelma, päivitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, 2020)

Vantaan hulevesiohjelma 2009

Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli 2014

1. TIIVISTELMÄ

Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Arena 3.3-hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola-, liike-, urheilu-, ja toimistotilaa. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen sallima rakennusoikeus on yhteensä 64 800 k-m². Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m² ja hotellin 13 000 k-m².

Monitoimiareena sijoittuu Kivistön aseman läheisyyteen, kehäradan eteläpuolelle, Vantaankoskentien ja Hämeenlinnanväylän väliselle alueelle. Kaupunki on antanut hankkeelle suunnitteluvarauksen kesäkuussa 2019. Suunnittelun edetessä on todettu, että hankkeen toiminnallisuus edellyttää enemmän tilaa, minkä takia suunnitteluvarausaluetta on laajennettu ja varausta jatkettu toukokuussa 2021.

Monitoimiareenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Tapahtumista on laadittu alustavat liikenteelliset toimivuustarkastelut.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Monitoimiareenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Eteläosaan ollaan suunnittelemassa myös toista sisäänkäyntiä areenalle mikä keventää katsojavirtoja pohjoispäässä. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Suurtapahtumien aikainen henkilöautojen pysäköinti järjestetään osittain kaava-alueen ulkopuolella erikseen vuokrattavilla etäpysäköintialueilla ja niistä järjestetään bussikuljetukset. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa monitoimiareenaa ja koko Kivistön keskustaa sekä liityntäpysäköintiä palveleva yhteinen 1000 autopaikan pysäköintilaitos Kivistön keskustaan.

Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintitilaan. Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 lisäautopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Selvitysten mukaan alueella ei ole arvokkaita luontoarvoja, lukuun ottamatta suunnittelualueen eteläosan metsäistä aluetta, joka on osin määritelty liito-oravien ydinalueeksi ja elinympäristöksi. Vuonna 2021 tehdyn liito-oravainventoinnin mukaan hankkeen vaatimalla alueella ei ole havaittu pesä- eikä papanapuita. Vantaan kaupunki on hakenut poikkeuslupaa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta ja se on myönnetty 25.3.2022.

Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan tiivistämällä Kivistön kaupunkikeskustaa ja mahdollistamalla palveluita aseman läheisyyteen hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Hanke tähtää hiilineutraalisuuteen ja luonnon monimuotoisuuden tukemiseen muun muassa vihertehokkuuden, uusiutuvan energian ja maamassojen paikallisen käytön keinoin.

Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Kaava-alue sijaitsee korkean lento- ja liikennemelun alueella, eikä sovellu asuinrakentamiseen. Monitoimiareenan arkkitehtuurin tulee olla korkealaatuista ja merkittävää. Ulkotilojen tulee olla vehreitä, laadukkaita ja rakennusten maantasokerrosten tulee liittyä toiminnallisesti katualueisiin. Taide integroidaan osaksi arkkitehtuuria.

Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien järjestämisessä.



Havainnekuva, pääsisäänkäynti (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021)



Havainnekuva, näkymä luoteesta (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021)

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, lähimmillään noin 50 metrin etäisyydellä Kehäradan Kivistön asemasta. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Kehärataan, idässä Vantaankoskentiehen, etelässä rakentamattomaan metsäalueeseen ja lännessä Hämeenlinnanväylään. Alueen pinta-ala on noin 4 hehtaaria. Suunnittelualueella ei ole rakennuksia.



Ilmakuva vuodelta 2019. Suunnittelualue rajattu punaisella viivalla.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Suurin osa suunnittelualueesta on avointa, kasvipeitteeltään kulunutta ja vailla puustoa. Alueen eteläosa on rakentamatonta sekametsää, jossa vallitsevat puulajit ovat kuusi ja koivu. Suunnittelualueen alkuperäistä metsää on hakattu suurilta osin vuosina 2016–2017, alkuperäisen kaavarajauksen mukaan. Hakkuualueen laajuus ja sijainti ilmenevät vuoden 2017 ilmakuvasta.

Luontoarvot

Kivistön keskustan kaavarunkoalueelle on laadittu useita luontoselvityksiä, jotka kattavat myös Kivistön tapahtuma-areenan suunnittelualueen.

Alueen luontoarvoja kartoittanut selvitys, Kivistön kaavarunkoalueen luontotyyppi- ja lahokaviosammalkartoitus (FCG 2020a), on kartoittanut luontotyyppiarvoja seuraavasti: rauhoitetut,

silmälläpidettävät, uhanalaiset tai alueellisesti uhanalaiset kasvilajit sekä muu huomionarvoinen lajisto. Luontotyypeistä on kartoitettu uhanalaiset ja silmälläpidettävät luontotyypit sekä metsälain (§ 10), vesilain (§ 11, 2. luku) ja luonnonsuojelulain (§ 29) mukaiset suojeltavat luontotyypit. Lukuun ottamatta liito-oravaa ei suunnittelualueelta tunnistettu erityisiä luontoarvoja. Suunnittelualueen eteläosassa esiintyy lahokaviosammalelle soveliasta elinympäristöä ja osalle aluetta on tehty kartoitusta, mutta lajia ei ole havaittu. Alueelle on tehty linnusto- ja lepakkoselvitys (Faunatica 2021), eikä lepakoita tai arvokkaita pesimälajeja havaittu suunnittelualueella.

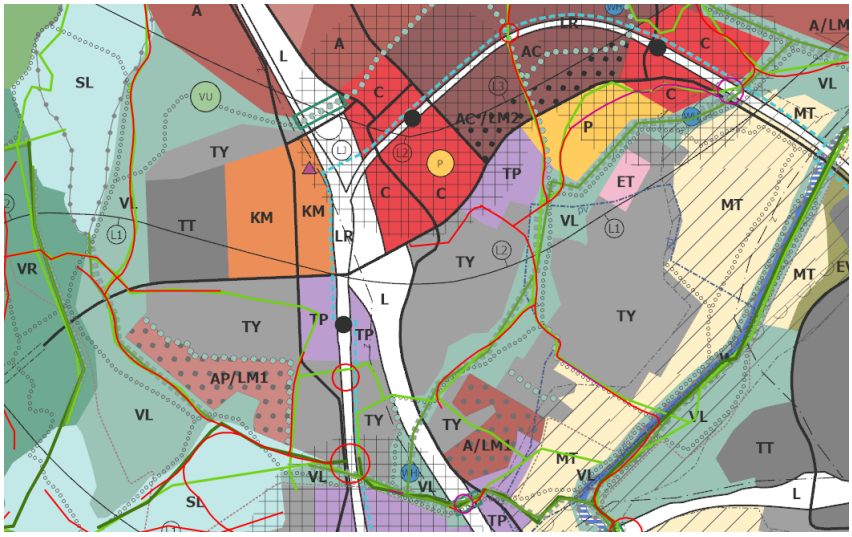
Liito-orava (Pteromys volans)

Liito-orava on luontodirektiivilaji ja se on luokiteltu vaarantuneeksi. Liito-oravan tyypillinen elinympäristö on varttunut kuusivaltainen sekametsä, jossa on järeää puustoa, kolopuita pesä- ja piilopaikoiksi ja lehtipuita ravinnoksi. Liito-oravien tulee pystyä liikkumaan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä mahdollisten erillisten ruokailualueiden välillä. Kulkuyhteyksinä voi olla paitsi varttuneita metsiä, myös nuoria, puustoltaan yli 10 m korkeita metsiä sekä riittävästi puita kasvavia siemenpuukuvioita, puutarhoja ja puistoalueita. (FCG 2020).

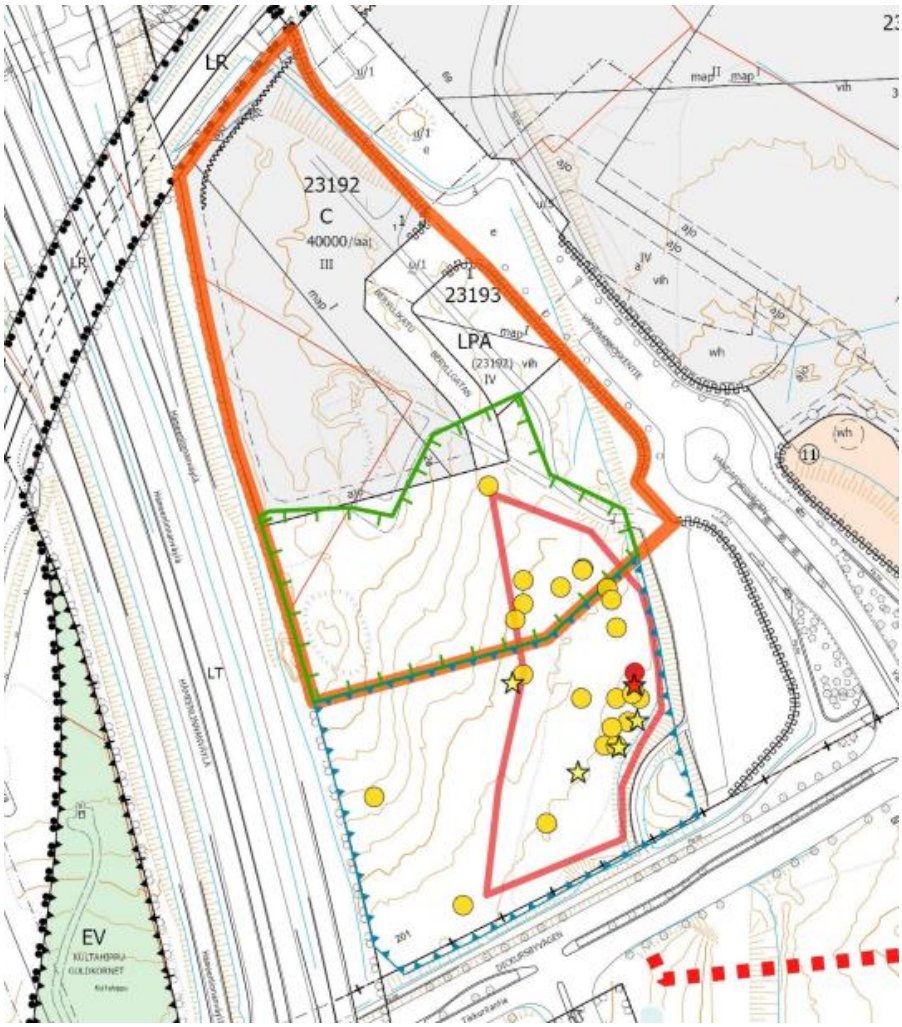
Suunnittelualueen eteläosassa on liito-oravan elinympäristöä noin 1,4 hehtaaria, josta liito-oravan ydinaluetta on noin 0,2 hehtaaria. Vuonna 2021 tehdyn liito-oravainventoinnin mukaan suunnittelualueen metsikössä ei ole havaittu yhtään pesä- eikä papanapuuta (Ramboll Finland Oy 2022). Suunnittelualueen ulkopuolelle jäävä liito-oravan elinympäristö on kooltaan noin 2 hehtaaria, minkä on katsottu olevan riittävän suuri liito-oravan elinympäristöksi. Kyseinen elinympäristö on jäänyt hakkuiden ja tietyömaiden takia lähes kokonaan eristyksiin muista liito-oravalle soveltuvista alueista (FCG 2020). Elinympäristö on eristyneisyydestään huolimatta toistaiseksi asuttu, mutta liito-oravaselvityksen mukaan on mahdollista, ettei alueelle enää kykene dispersoimaan uusia liito-oravia.

Vantaan kaupunki on hakenut poikkeuslupaa ELY-keskukselta liito-oravien elinpiirin heikentämiseen. Heikentämisellä ei ole merkitystä liito-oravien suotuisan suojelutason säilymiselle Länsi-Vantaalla, eikä heikentäminen vaikuta muihin Kivistön alueella sijaitseviin liito-oravan elinpiireihin tai niiden välisiin kulkuyhteyksiin. Poikkeuslupa on myönnetty 25.3.2022.

Suunnittelualueen lähialueilla liito-oravalla on useita elinvoimaisia elinpiirejä. Liito-oravilla on erittäin hyvät elinolosuhteet Kivistön länsipuolella Petikon laajoilla luonnonsuojelu- ja virkistysalueilla ja Petikosta luoteeseen Nuuksiossa sekä Riipilän alueella Luoteis-Vantaalla. Liito-oravilla on luontaiset hyvät yhteydet Vantaanpuistosta Piispankylän työpaikka-alueen itäpuolelta Kivistön keskusta-alueen kautta Lapinkylän metsiin. Nämä ydinalueet ja yhteydet säilyvät.



Kuvassa punaisella viivalla on merkitty liito-oravan yhteysreittejä.



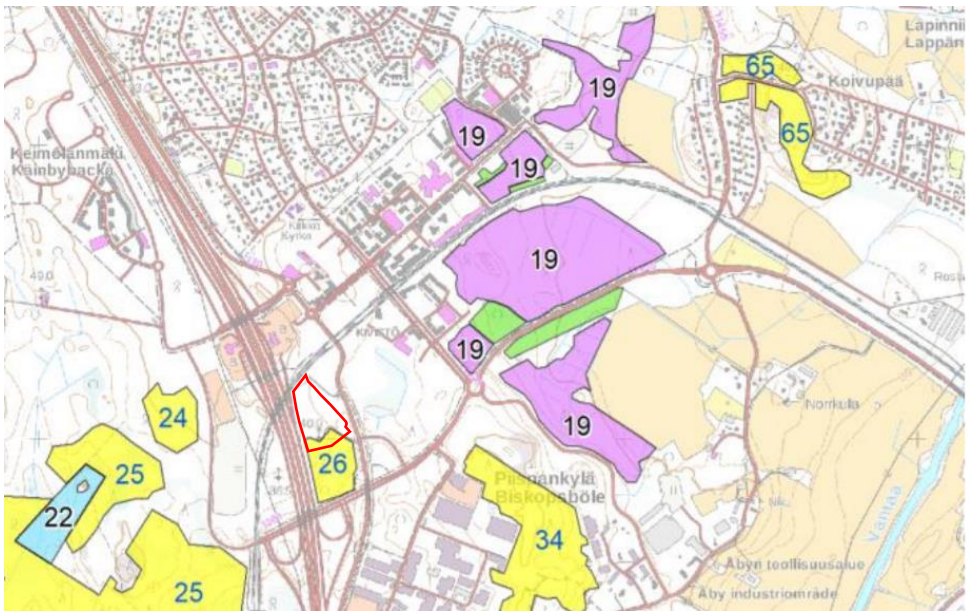
Kuvassa oranssilla viivalla on merkitty suunnittelualue (4 ha), vihreällä viivalla suunnittelualueella sijaitseva liito-oravan elinympäristö (n. 1,4 ha), sinisellä viivalla suunnittelualueen ulkopuolella sijaitseva elinympäristö (n. 2 ha) ja punaisella viivalla liito-oravan ydinalue (n. 0,2 ha suunnittelualueella ja n. 0,8 ha suunnittelualueen ulkopuolella).

Punaisella tähdellä on merkitty liito-oravan pesäpuuhavainto (Ramboll, 2021) ja keltaisilla tähdillä liito-oravan papanapuuhavaintoja (Ramboll, 2021). Punaisella pallolla on merkitty pesäpuuhavainto ja keltaisilla palloilla papanapuuhavaintoja vuosina 2016–2020.

Lahokaviosammal (Buxbaumia viridis)

Lahokaviosammal on luonnonsuojeluasetuksella erityisesti suojeltava laji, jonka uusia esiintymiä on löydetty viime vuosina runsaasti eri puolilta Uuttamaata. Suunnittelualueella on arveltu olevan lahokaviosammalelle soveltuvaa maapuuta ja lahopuuta. Kartoituksissa ei lajia ole havaittu, vaikka

soveliasta elinympäristöä esiintyy.



Kuvassa keltaisella kartoitusalueet, joissa lajia ei ole havaittu, vaikka soveliasta elinympäristöä esiintyy. Suunnittelualueen sijainti ja rajaus on merkitty karttaan punaisella.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue on nykytilanteessa pääosin hyvin vettäläpäisevää metsäistä aluetta.
Alueen pintavedet ohjataan ojia ja hulevesiviemäreitä pitkin etelään ja Myllymäenojaan Hämeenlinnanväylän varrella. Myllymäenoja laskee luoteeseen Kynikenojaan, joka taas laskee Pikkujärveen ja edelleen Pikkujärvenojan kautta Pitkäjärveen. Pitkäjärvi laskee edelleen Espoon halki Suomenlahteen Espoonlahdessa.

Kaava-alue ei ole luokiteltu pohjavesialueeksi.

Topografia

Suunnittelualueen nykyinen maanpinta on pääosin tasovälillä noin +50...+57 siten, että suurin osa alueesta on tasovälillä +52...+56. Aivan alueen pohjoisosassa on tehty louhintaa liittyen viereiseen kehärataan. Tällä osalla nykyinen maanpinta (louhittu kalliopinta) on alimmillaan noin tasolla +47...+48.

Maaperä ja rakennettavuus

Suunnittelualueen pohjasuhteiden vallitseva piirre on moreenialue tai kallioinen alue. Kallioisella alueella on joko kalliopaljastumia tai kallio lähellä maanpintaa. Alueen pohjoisosassa on tehty louhintaa, joten sillä osalla kallio on pinnassa. Alueen moreeni on tiivistä/erittäin tiivistä ja siten hyvin kantavaa. Alueen itäreunassa on havaittu pienehkö silttinen alue, mikä tulee huomioida jatkosuunnittelun yhteydessä. Kokonaisuutena pohjasuhteiden voidaan todeta olevan hyvät suunnitteilla olevaa rakentamista ajatellen.

Kohteen alueen maaperä on pääosin kantavaa/erittäin kantavaa moreeni- tai kallioaluetta, jolloin perustaminen voidaan tehdä maan- ja/tai kallionvaraisesti. Perustamisen suhteen haasteellisimmat alueet ovat eteläosan matalat osat, joille tulee tehtäväksi paksuja täyttöjä. Täyttöalueillakin

perustaminen voidaan tehdä maanvaraisesti, kun täytöt tehdään hyvälaatuisesta, karkeakareisesta kitkamaasta tai louheesta huolellisesti tiivistäen käyttäen riittävän raskasta tiivistyskalustoa.

Alustavan arvion mukaan rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti. Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kivistön kaupunginosassa asuu 10 368 asukasta ja Kivistön suuralueella asukkaita on lähes 17 000 (Vantaan väestö 2020/2021). Kivistön keskusta-alue on Vantaan nopeimmin kasvavia alueita.

Kivistön asemasta korkeintaan 1 000 metrin etäisyydellä asuvista 51 % on 19–34-vuotiaita (yli 3200 asukasta), 35–64-vuotiaita reilu neljäsosa (yli 1700 asukasta) ja yli 65-vuotiaita vain 5 % eli runsaat 290 asukasta. Nuorimpien asukkaiden määrä on hienoisessa laskusuunnassa, ollen nyt 16 % (runsas 1000 asukasta).

Vantaalla toteutetun Kehäradan asemien ympäristöjen muuttoliike -tutkimuksen (ks. Ala-Mantila 2019) mukaan keskimääräistä useampi Kivistön keskustaan muuttaneista on muuttanut alueelle Vantaan ulkopuolelta. Tämä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen. Vastaavasti Kivistön asemanseudulta pois muuttavat suuntaavat keskimääräistä useammin Vantaan rajojen ulkopuolelle. Kivistön keskusta-asumisessa tärkeää on kehittää keinoja, joilla edesautetaan alueelle juurtumista, yhteisöllisyyttä sekä elinkaariasumisen mahdollisuutta.[1]

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja.

Yhdyskuntarakenne, palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueelta on lyhimmillään noin 50 metriä Kivistön asemalle, jonne on rakentumassa palvelukeskittymä. Palvelukeskittymään toteutetaan kaupallisia palveluita ja tiloja julkisille palveluille. Kivistön aseman läheisyyteen suunnitellaan myös muita kaupallisia palveluita ja toimintoja. Ruusukvartsinkadulla sijaitsee päivittäistavarakauppa ja Aurinkokiven palvelukeskus, jossa on päiväkoti, yhtenäiskoulu ja neuvola sekä erilaisia harrastetoimintoja. Vuoden 2018 lopussa Vantaalla oli runsaat 120 000 työpaikkaa, joista 3107 työpaikkaa sijaitsi Kivistön suuralueella. Niistä noin 26 % eli 811 työpaikkaa löytyi Kivistön kaupunginosasta ja runsaat 36 % eli 1 126 työpaikkaa Kivistön kaupunginosan eteläpuolelta, Piispankylästä. Kivistön asukkaista valtaosa käy töissä alueen ulkopuolella. Kivistön kaupunginosassa keskeisimmät työllistävät alat ovat tukku- ja vähittäiskauppa, rakentaminen sekä terveys- ja sosiaalipalvelut.

Kaupunkikuva

Kivistön keskusta on uusi kaupunkikeskus, joka jatkaa rakentumistaan tulevina vuosina ja vuosikymmeninä. Kivistön Topaasiaukiota reunustavat 12-kerroksiset rakennukset, muutoin Kivistön keskustan jo toteutuneille osille luonteenomaista ovat 5–7-kerroksiset kerrostalot ja näiden väliin

[1] http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset

jäävät matalammat talot ja erilaiset piharakennukset. Katupuut sekä katualueiden muut istutukset tuovat vehreyttä ajoin kiviseksi koettuun kaupunkikeskustaan.

Virkistys

Kivistön keskusta liittyy laajempiin virkistysalueisiin. Keskeistä keskustan kehittämisessä on viheryhteyksien vahvistaminen ja kehittäminen. Tunnistettujen luontoarvojen vaalimisen lisäksi tavoitteena on, että asumisessa on 300 metrin maksimietäisyys viheryhteyteen, joka johtaa laajemmalle viheralueelle. Kivistön keskusta-alueelle on laadittu kaavarunko (Kivistön keskustan kaavarunko, KH 22.3.2021), johon liittyy myös urheilupuiston toimintojen määrittely ja sijoittaminen. Kaava-alueen läheisyydessä, aseman kupeesta avautuu lumitalvina yhtenäinen latuyhteys Petikkoon, Hämeenlinnan väylän länsipuolelle. Hieman etäämpänä Kehäradan pohjoispuolella, sijaitsevat jo rakennetut Kvartsijuonenpuiston, Lipunkantajankentän ja Lipunkantajanpuiston lähivirkistys- ja puistoalueet. Kvartsijuonenpuistossa kaupunkiviljely ja leikkipaikat mahdollistavat tekemistä kaiken ikäisille. Lipunkantajankenttä tarjoaa lähiliikuntapalveluita. Laajemmat viheralueet löytyvät Kvartsijuonenpuiston pohjoispuolelta, Kenraalinpuistosta.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömässä läheisyydessä. Kehärata yhdistää Kivistön kaupunginosan seudun ja valtakunnan raideliikenneverkkoon ja mahdollistaa tiheän ja vaihdottoman raideyhteyden alueelta 23 asemalle eri puolille seutua ja yhdellä vaihdolla koko valtakunnan raideliikenneverkkoon. Junat liikennöivät sekä Tikkurilan että Huopalahden suuntiin ruuhka-aikana 10 minuutin välein. Matka-aika lentoasemalle on noin viisi minuuttia, Tikkurilaan noin 15 minuuttia, Myyrmäkeen noin 10 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 25 minuuttia. Alueella on myös hyvät bussiyhteydet, jotka kulkevat Kivistön linja-autoterminaalin kautta.

Suunnittelualueen pohjoispuolella, Kehäradan pohjoisreunassa, kulkee Vantaan ensimmäinen toteutettu pyöräilyn laatukäytävän osa, Kvartsiraitti. Kivistön keskustaa kehitetään tavoin, joilla tuetaan jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikenteen käyttöä. Vantaankoskentien molemmin puolin on jalkakäytävä ja pyörätie. Pysäköinti on Kivistön keskustan alueella järjestetty ensisijaisesti rakenteellisena, keskitettynä pysäköintinä maanpäällisissä pysäköintilaitoksissa ja Kivistön aseman ympäristössä maanalaisena pysäköintilaitoksena.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaava-alueen vieressä Vantaankoskentiellä kulkee yleinen runkovesijohto (400 PE / 2021). Kaava-alue kuuluu Kivistön painepiiriin. Painepiirin vesisäiliönä toimii Myyrmäen yläsäiliö, jonka tilavuus on 4500 m³, ylävesipinta +95,35 ja alavesipinta +85.86.

Vedensyöttö Myyrmäen painepiiriin tapahtuu Helsingistä, Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Kaivokselan ja Myyrmäen paineenkorotuspumppaamoiden kautta. Myyrmäen painepiiristä vesi johdetaan Kivistön painepiiriin Kivistön paineenkorotusaseman kautta. Kivistön paineenkorotusasemalta vesi johdetaan DN 500–400 vesijohdolla Kivistöön.

Vesijohtoverkon painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Vantaankoskentiellä kulkee runkoviemäri (250 PVC / 2019), joka johtaa jätevedet kohti lounasta, Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n ali kohti Espoon viemäriverkostoa ja edelleen puhdistettavaksi Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti

Vantaankoskentiellä kulkee hulevesiviemäri (400 B / 2021), joka johtaa vedet etelään Tikkurilantien ja Hämeenlinnantien rampin risteyksessä olevaan hulevesien viivytysaltaaseen ja siitä edelleen etelään Myllymäenojaan.

Jätehuolto

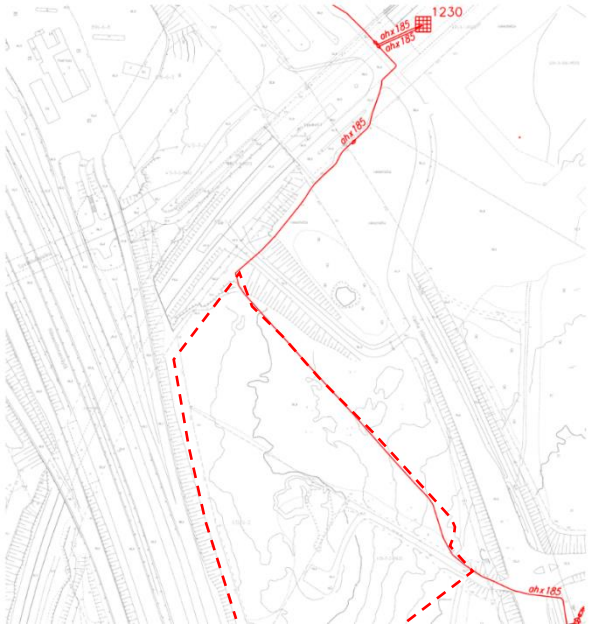
Kivistön keskustan jätehuolto perustuu lähtökohtaisesti jätteen putkikeräysjärjestelmään, jonka koonta-asema sijaitsee Lumikvartsinkadun ja Kehäradan risteyksessä. Tapahtuma-areenan liittämistä putkikeräysjärjestelmään voidaan selvittää jatkosuunnittelun yhteydessä. Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin) keräämiseksi on korttelialueelle sijoitettava kierrätyshuoneita.

Kaukolämpö

Alue voidaan liittää Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoon. Vantaan Energia Oy:n olemassa oleva kaukolämpöverkko kulkee Vantaankoskentien alla, sekä kulkee tontin kautta alueen pohjoiskulmassa. Kaukolämpöön liittyminen ei ole pakollista. Tapahtuma-areenan tavoitteena on olla omavarainen lämpöenergian osalta; alueelle on tarkoitus sijoittaa useita syviä maalämpökaivoja, joilla tuotetaan tapahtuma-areenan ja hotellin tarvitsema lämpöenergia ja viilennys.

Sähköverkko

Suunnittelualueen läpi kulkee Vantaan Energia Oy:n keskijännitemaakaapeleita. Suunnittelualueella ei sijaitse sähkön jakeluverkkoa. Suunnittelualueen rajaus on merkitty kuvaan punaisella



katkoviivalla.

Ympäristöhäiriöt

Tie- ja rautatieliikenteen melu

Suunnittelun aikana on kaava-alueelle laadittu erillinen meluselvitys, jossa on tutkittu raideliikenteen ja tieliikenteen meluvaikutuksia suunnitelmaan. Hotellin julkisivuun kohdistuu enimmillään 76 dB päiväajan keskiäänitaso itäsivulla (Hämeenlinnanväylän puolella), joka edellyttää 41 dB äänieristystä. Pohjoissivulla (radan puolella) suurin äänitaso on 74 dB, joka edellyttää 39 dB äänieristystä. Eteläsivulla (areenan puolella) suurin äänitaso on 71 dB, joka edellyttää 36 dB äänieristystä. Itäsivulla suurin äänitaso on 67 dB, joka edellyttää 32 dB äänieristystä. Areenan itäsivulle ja osin pohjoissivulle kohdistuu enimmillään 76–78 dB, joka edellyttää 31–33 dB äänieristystä (ohjearvo sisällä 45 dB). Muilla sivuilla äänieristystarve jää alle 30 dB.

Lentomelu

Tiedot alueen lentomelusta ja sen kehityksestä perustuvat Finavian julkaisemiin lentomelun verhokäyriin, jotka ovat vahvistuneet Uudenmaan maakuntakaavassa ja edelleen Marja-Vantaan osayleiskaavassa. Asemakaava-alue sijaitsee voimassa olevalla lentomeluvyöhykkeellä Lden 55 dB, joka estää uusien asuinalueiden rakentamista. Lentomelua on kuultavissa koko kaava-alueella. Lentomelutilanne kaava-alueella ei muutu Finavian ympäristöluvassaan esittämien uusienkaan verhokäyrien myötä.

Ilmanlaatu

HSY:n ilmanlaatukartan mukaan kaava-alue on osittain Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueella.

Maaperän haitta-aineet

Alueella ei ole pilaantuneita yms. maita.

Seveso-laitokset

Transmeri Oy:n alue, jossa harjoitetaan mm. kemikaalien varastointia, sijaitsee noin 500 metrin päässä suunnittelualueesta. Transmeri Oy:n toiminta ei aseta reunaehtoja alueen suunnitteluun.

2.1.4 Maanomistus

Suunnittelualueen maanomistajana on Vantaan kaupunki.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-413-6-2	Vantaan kaupunki	0,7
92-413-7-2	Vantaan kaupunki	3,0
92-23-9901-45	Vantaan kaupunki	0,3
Yhteensä		**4,0**

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

Kaava-alue toteuttaa resurssitehokkaan ja vähähiilisen yhdyskuntakehityksen tavoitetta. Alue on joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Alueen suunnittelussa on varauduttu ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Samalla huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta sekä edistetään ekologisten yhteyksien säilymistä.

Asemakaava vastaa VAT-tavoitteisiin muun muassa seuraavien tavoitteiden osalta:

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.
- Sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Maakuntakaava

Vantaan alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 sekä Östersundomin alueella Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava – Östersundomin alue. Oheisessa kartassa on ote Uusimaa-kaava 2050 –kokonaisuudesta Kivistön keskustan osalta.

Uusimaa-kaava 2050 hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti voimaantulosta 7.12.2020. Kaavakokonaisuus tuli pääosin voimaan 24.9.2021, kun hallinto-oikeus päätti kaavan täytäntöönpanokiellon siitä tehtyjen valitusten tultua pääosin hylätyiksi.

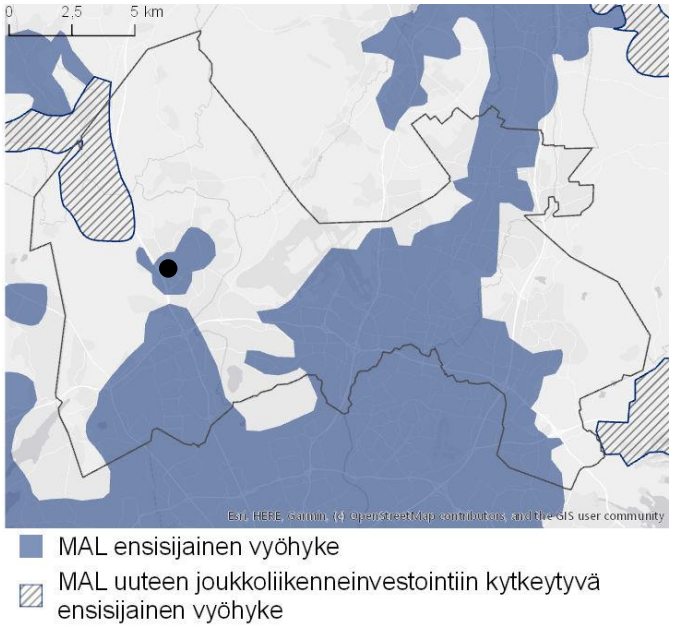
Suunnittelualueen sijainti on merkitty keltaisella pisteellä. Voimassa olevassa maakuntakaavassa alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (keskus) sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Ote Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuudesta. Kivistö on merkitty keskustatoimintojen alueeksi ja keskukseksi (punainen ympyrä) sekä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi (ruskea pysty- ja vaakaviivat). Suunnittelualueen sijainti merkitty keltaisella ympyrällä. Suunnittelualueen läheisyydessä on myös joukkoliikenteen vaihtopaikka (violetti kolmio) ja liityntäpysäköintialue (sininen kolmio).

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty muun muassa, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 -suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. MAL 2019 -suunnitelman pohjalta laadittiin MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Vantaan osalta sopimus hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 21.9.2020.



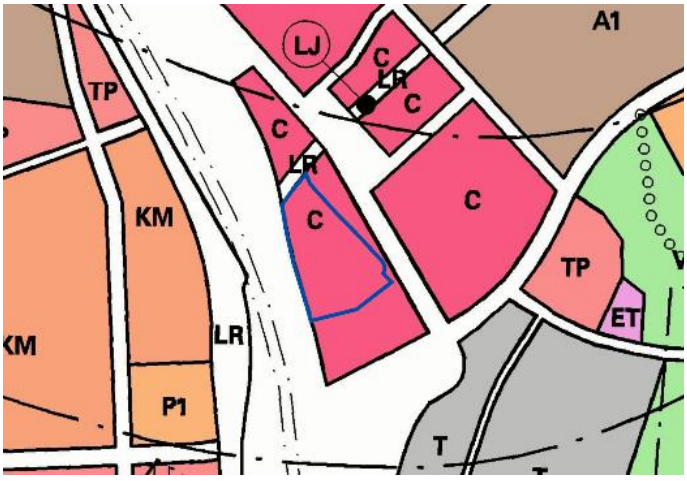
Ote MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävistä vyöhykkeistä. Kaava-alueen sijainti on esitetty mustalla ympyrällä.

Kivistön tapahtuma-areena sijoittuu MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeelle Kivistön aseman läheisyyteen ja edesauttaa MAL-tavoitteiden saavuttamista.

Yleiskaava

Marja-Vantaan osayleiskaavassa (kv 19.6.2006, lainvoimainen 9.7.2008) suunnittelualue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi C. Alue varataan toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille.

Alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 2 (Lden 55–60 dB), jolle ei sallita uuden asutuksen eikä muiden melulle herkkien toimintojen sijoittamista.



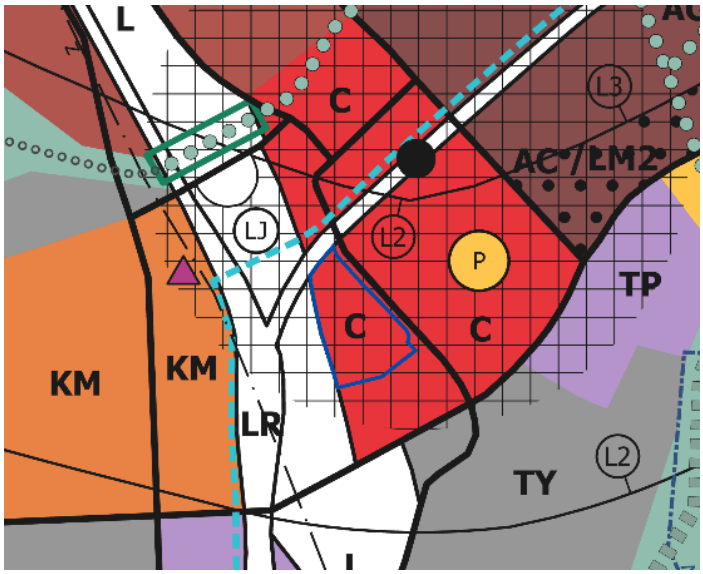
Ote Marja-Vantaan osayleiskaavasta. Suunnittelualueen sijainti on merkitty sinisellä rajauksella.

Vantaan yleiskaava 2020

Yleiskaavaehdotuksessa 2020 (kaupunginvaltuusto hyväksynyt 25.1.2021) alue on kaupunkikeskustan aluetta C. Alue sijaitsee kestävän kasvun vyöhykkeellä sekä lentomeluvyöhykkeellä L2 (Lden 55–60 dB). Kaupunkikeskustan aluetta C kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan

sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Keskeisillä keskusta-alueilla julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on osoitettava liike- ja toimitiloiksi. Käveltävyyden tulee olla kaupunkiympäristön mitoituksen lähtökohta. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Kaavahanke on yleiskaavaehdotuksen mukainen.

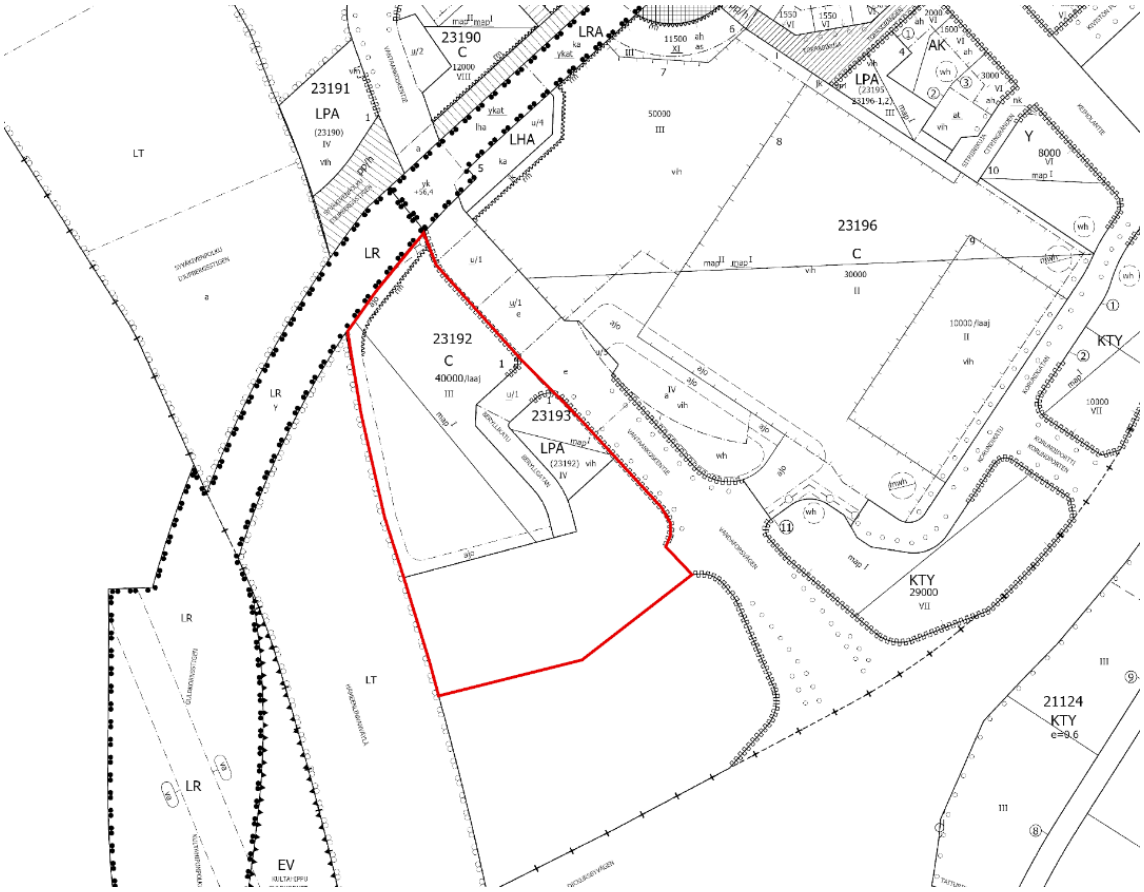


Asemakaava
Kaavamuutosalueella on voimassa asemakaava Kivistön kaupunkikeskus 1 (nro 230800, Kv 14.12.2015), jossa kortteli 23192 on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C), kortteli 23193 autopaikkojen korttelialueeksi (LPA) sekä niiden väliseksi katualueeksi (Beryllikatu) sekä katualueeksi (Vantaankoskentie). Alueen eteläosa on asemakaavoittamatonta.

Keskustatoimintojen korttelialueelle saa sijoittaa yksityisiä ja julkisia palveluja, toimisto- ja liiketiloja kuten vähittäiskauppaa (päivittäistavara- ja erikoiskauppaa). Erikoiskaupan suuryksiköitä ja päivittäistavarakaupan suuryksiköitä / hypermarkettien tiloja saa sijoittaa kortteleihin 23192 ja 23196.

Kortteli 23192 on asemakaavassa osoitettu kortteliin 23196 tarkoitetun kauppakeskuskokonaisuuden laajentamistarpeisiin. Rakennusoikeus korttelille 23192 on osoitettu lukuna (40 000/laaj), joka osoittaa paljonko pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja saa rakentaa kortteliin 23196 valmistuneen 60 000 k-m²:n jälkeen. Kerroksia saa rakentaa enintään kolme (III). Pysäköintitiloja saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi maanalaiseen kerrokseen (map) ja kortteliin 23193 rakennettavaan pysäköintilaitokseen. Korttelista 23192 on rakennettava ulokkeet viereisten katualueiden ylittämiseen (u/1). Korttelialueen reunalle on osoitettu ajoyhteys (ajo) Kehäradan huoltoliikennettä varten.

Autopaikkojen korttelialueelle LPA saa sijoittaa korttelin 23192 autopaikkoja. Pysäköintilaitoksen saa rakentaa neljään (IV) kerrokseen, jonka lisäksi maan alle saa sijoittaa yhden kerroksen (map). Rakennuksen kattopinta-alasta vähintään 70 % tulee toteuttaa viherkattona (vih). Kaavamuutosalue rajautuu pohjoisessa asemakaavan rautatiealueeseen (LR) ja rautatieaseman alueeseen (LRA), idässä kauppakeskukselle osoitettuun keskustatoimintojen korttelialueeseen (C), etelässä asemakaavattomaan alueeseen ja lännessä maantien alueeseen (LT).



Ote ajantasa-asemakaavasta. Suunnittelualue merkitty punaisella rajauksella.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Kivistön suuralueen visio 2042

Suunnittelulla toteutetaan Kivistön vision 2042 mukaisia tavoitteita (kaupunkisuunnittelulautakunta 21.8.2017). Visioksi on määritelty Onnellinen Kivistö – vehreä ja aktiivinen kotikaupunki. Visiotyössä Kivistön suuralue on määritelty muodostuvan viidestä eri aluetyypistä: Kivistön keskusta, Tiivistyvä Kivistö, Kulttuurimaiseman Kivistö, Metsäinen Kivistö ja Elinkeinojen Kivistö. Kaava-alue sijoittuu Kivistön keskustan alueelle. Kivistön keskustan aluetyypin tavoitetilaksi on määritelty: Kivistön keskusta on kahden asemanseudun muodostama monipuolinen ja värikäs kaupunki.

Kivistön keskustan kaavarunko

Suunnittelualue sisältyy Kivistön keskustan kaavarunkoalueeseen. Kivistön keskustan kaavarunko on hyväksytty noudatettavaksi ohjeena alueen asemakaavoituksessa kaupunginhallituksessa 22.3.2021. Kaavarunko korvaa Marja-Vantaan ydinkeskustan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen (nro 230600). Kivistön keskustan kaavarunko esittää vision kestävästä, kahden aseman kaupunkikeskustasta tavoitevuodelle 2050. Kaavarungolla osoitetaan Lapinkylän aseman toteuttamisen ja käyttöönoton edellyttämä asukasmäärä mahdolliseksi. Kivistön tiivis ja vehreä kaupunkikeskusta mahdollistaa tulevaisuudessa asumista 45 000 asukkaalle ja merkittävän määrän työpaikkoja ja palveluja. Sekoittunut, pienimittakaavainen kaupunkirakenne perustuu kävelyyn ja kohtaamispaikkojen syntymiseen kaupunkiympäristössä sekä luontoarvot ja biodiversiteetin

huomioivaan viherrakenteeseen. Kaavarunkoaineisto on luettavissa kokonaisuudessaan osoitteessa *https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/kiviston-visio-ja-keskustan-kaavarunko*

Kivistön tapahtuma-areenan asemakaava toteuttaa Kivistön keskustan kaavarungon tavoitteita.

Vantaan hulevesiohjelma (Vantaan kaupunki, 2009)

Hulevesiohjelman tavoitteena on vähentää kaupunkirakenteen tiivistymisen haitallisia vaikutuksia tulvariskien hallintaan ja ympäristönsuojeluun.

Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli (Vantaan kaupunki, 2014)

Vantaan hulevesiohjelmaa tukeva toimintamalli ohjaa suunnittelua hulevesien hajautettuun ja luonnonmukaiseen käsittelyyn.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Asemakaavaa ja asemakaavan muutoksen laatimista on hakenut Vantaan kaupunki. Asemakaavatyö ei ole Vantaan kaupunkisuunnittelun työohjelmassa 2019, mutta se on otettu mukaan työohjelmaan kesken työohjelmakauden aluearkkitehdin päätöksellä. Kaavatyö on kaavoitusohjelmissa vuosina 2020 ja 2021 (nro 002431) sekä numerolla 233200 kaavoitusohjelmassa 2022. Kaavoitus tuli vireille 28.11.2019.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset, kuten kaupunkiympäristön toimiala (Kadut ja puistot, Kaupunkirakenne ja ympäristö, Kiinteistöt ja tilat), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä (Vantaan Sanomissa) sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettiin kuusi (6) mielipidettä 31.12.2019 mennessä. Mielipiteen antoivat: HSY, Vantaan kaupunginmuseo, Fingrid, Museovirasto, HSL ja Vantaan Energia. Mielipiteissä tuotiin esiin mm. huoli joukkoliikenteen kapasiteetin riittävyydestä (HSL). Mielipiteet ja niiden vastineet kokonaisuudessaan ovat saatavilla kaavan verkkosivulla.

Koronarajoitteiden astuttua voimaan vuorovaikutus siirtyi verkkoon: osallistuvavantaa.fi -sivustolle perustettiin Kivistön keskustan kehityksen osio, jossa esitellään monitoimiareenan

kaavahanketta ja on mahdollistettu kaavahankkeen kommentointi eri tavoin. Hanketta esiteltiin yleisötilaisuuksissa 30.1.2020 ja 22.4.2021 (Teams Live) sekä Kaupunkisuunnittelun avoimissa ovissa Kivistössä 27.10.2021.

Kaava-aineisto oli kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 15.2.2022.

Kaava-aineistot olivat esillä yleisötilaisuudessa 31.3.2022 Kivistön kirjastolla.

Kaupunginhallitus käsitteli kaava-aineistoa 28.2.2022, jonka jälkeen asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus oli MRA §27:n mukaisesti nähtävillä 9.3.- 14.4.2022. Nähtävilläoloaikana ei kaavasta jätetty muistutuksia.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen. Muistutusten ja lausuntojen huomioiminen.
Ehdotuksesta pyydettiin lausuntoja 15 taholta ja saatiin 8 lausuntoa, joista suurimmassa osassa ei ollut huomautettavaa. Uudenmaan ELY-keskus huomautti luonnonympäristöön, liikenteeseen, melutorjuntaan ja ilmanlaatuun liittyvistä teemoista, joihin on vastattu uusilla ja tarkistetuilla määräyksillä. Lausunnot ja vastineet löytyvät kootusti kaavan verkkosivuilta.

Kaavakarttaan ja -määräyksiin sekä liitteisiin tehdyt tarkistukset ja muutokset
Kaavakartalla on tarkistettu rakennusalojen rajoja hotellin runkosyvyyteen liittyen ja poistettu tonttijako.

Kaavamääräyksien osalta on lisätty seuraavat määräykset:
- Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata toistaiseksi asemakaavoittamaton alue liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys huomioiden.
- Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärävaade ei koske monitoimiareenaa.
- Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 25–30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.
- Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.
- Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.

Seuraavia kaavamääräyksiä on täsmennetty:
- Maanalainen tila, johon saa sijoittaa huolto-, pysäköinti-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee varautua ajoyhteyden mahdollistamiseen korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.
- Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.
- Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää hiilineutraalisuusselvitys.

Seuraavat kaavamääräykset on poistettu:
- Korttelin kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään.
- Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin) keräämiseksi on korttelialueelle sijoitettava vähintään yksi kierrätyshuone.

Selostusta on täsmennetty liikenteen vaikutusten arvioinnin osalta sekä lisätty tieto, että Vantaan kaupungin hakema poikkeuslupa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta on myönnetty 25.3.2022.

Liiteasiakirjoihin on lisätty seuraavat aineistot:
- Liikenneselvitys liite 12.10.2022 (WSP Finland Oy)
- Jalankulkusimulointi 16.9.2022 (Ramboll Finland Oy)
- Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2022)

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018–2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Kaupunkia tiivistetään lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan resurssiviisaasti. Kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet hyödynnetään rohkeasti ja kaupunkiympäristöistä ja asunnoista tehdään kansainvälisesti kilpailukykyisiä. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa turvataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä ja johdetaan uudistuen ja osallistuen.

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

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

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

MAL-sopimus (Kv 21.9.2020):
Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen MAL sopimus 2020–31 sisältää sovitun toimenpiteen asumisen asemakaavoituksesta: Helsingin seudun kunnat sitoutuvat siihen, että koko sopimuskaudella (2020–2023) valmistuu asuntotonttien asemakaavoja (asumiseen tarkoitettua rakennusoikeutta) yhteensä 6 miljoonaa kerrosneliömetriä. Vantaan kuntakohtainen osuus on 960 200 kerrosneliömetriä neljässä vuodessa. Kivistön keskusta-alue vastaa merkittävästä osasta Vantaan asuntotuotantotavoitteista.

Kaavahanke sijaitsee MAL ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä. MAL sopimuksen 2020–2031 neuvottelutuloksena todetaan: Kaavoituksella *mahdollistetaan MAL 2019 –suunnitelman ensisijaisille, kestävään liikkumiseen perustuville vyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden ja työpaikkojen suhteellisen osuuden kasvaminen. Asuinkerrostalotonttien kaavavarannon riittävyys varmistetaan asuntomarkkinoiden toimivuuden kehittämiseksi. Erityisesti raideliikenteeseen ja muihin joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden asemiin ja solmukohtiin tukeutuvien vyöhykkeiden maankäyttöä vahvistetaan.*

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)
- Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.
- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):
- Vahvistamme Vantaan identiteettiä laadukkaalla, kiinnostavalla ja rohkealla arkkitehtuurilla
- Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria
- Varmistamme, että jokaiseen keskustaan rakentuu vähintään yksi merkkirakennus sekä yksi laadukas julkinen ulkotila
- Luomme ja vaalimme vantaalaista identiteettiä ilmaisuvoimaisella, teknisesti toimivalla ja ilmastotietoisella arkkitehtuurilla
- Luomme mahdollisuuksia luonnon monimuotoisuudelle myös rakennetuissa ulkotiloissa
- Tuomme viljelyn osaksi vantaalaista arkea ja kaupunkikuvaa
- Vaadimme monipuolisia ja laadukkaita viherkattoja ja –seiniä tiiviisti rakennetuille alueille

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)
- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Resurssiviisauden tiekartta on hiilineutraalisuustavoitteen toteuttamisohjelma. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
    - Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
    - Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
    - Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
    - Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
    - Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.
    - Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

Vesihuollon tavoitteet

Tavoitteena on vesihuollon kustannustehokas toteutus ja saavutettavuus, hulevesien hallinta kaupungin hulevesiohjelman mukaisesti mahdollisimman luonnonmukaisesti ja paikallisesti, sekä Pelastuslaitoksen ja muiden toimijoiden erityistarpeiden huomioiminen vesihuollon ratkaisuissa.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Lähtökohdat
Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Asemakaavan muutosta on hakenut Vantaan kaupunki. Maa-alue on kaupungin omistuksessa.

Kivistön tapahtuma-areenan asemakaavamuutoksessa toteutetaan Kivistön vision 2042 ja Kivistön keskustan kaavarunkotyön (Kivistön keskustan kaavarunkoluonnos, kaupunkisuunnittelulautakunta 20.8.2018) mukaisia tavoitteita. Kaavarunkotyön pohjalta suunnittelualueelle on laadittu teemoittain alustavat suunnitteluperiaatteet, jotka esiteltiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Suunnitteluperiaatteet ovat työn edetessä tarkentuneet sekä kaavarunkotyö on sittemmin valmistunut ja hyväksytty kaupunginhallituksessa (22.3.2021) jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kivistön keskustan kaavarunko esittää vision kestävästä, kahden aseman kaupunkikeskustasta tavoitevuodelle 2050. Kaavarungolla osoitetaan Lapinkylän aseman toteuttamisen ja käyttöönoton edellyttämä asukasmäärä mahdolliseksi. Kivistön urbaani ja vehreä kaupunkikeskusta mahdollistaa tulevaisuudessa asumista 45 000 asukkaalle ja merkittävän määrän työpaikkoja ja palveluja. Sekoittunut, pienimittakaavainen kaupunkirakenne perustuu kävelyyn ja kohtaamispaikkojen syntymiseen kaupunkiympäristössä sekä luontoarvot ja biodiversiteetin huomioivaan viherrakenteeseen.

Kaupunki on antanut hankkeelle suunnitteluvarauksen kesäkuussa 2019. Kaavamuutostyön aloitusvaiheessa urheilu- ja tapahtuma-areena ja hotelli sekä niihin liittyvä henkilöautopysäköinti sijoittui asemakaavassa keskustatoimintojen alueeksi, autopaikkojen korttelialueeksi ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Ensimmäisten luonnossuunnitelmien mukaan monitoimiareenan kapasiteetti urheilutapahtumissa oli 13 000 katsojapaikkaa ja lisäksi 5 000 paikkaa oheistiloissa. Konserttitapahtumien kapasiteetti oli 23 000 katsojapaikkaa. Alustavissa suunnitelmissa katsomot sijoittuvat kentän kolmelle laidalle, kentän avautuessa Vantaankoskentielle. Henkilöautopysäköintiä tutkittiin rakenteellisena ratkaisuna maanalaisiin kerroksiin tai erilliseen pysäköintilaitokseen. Rakentamisen kerrosala oli noin 40 000 k-m².




Ensimmäisiä luonnoksia. Havainnekuvat Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2019.

Suunnittelun edetessä on todettu, että hankkeen toiminnallisuus edellyttää enemmän tilaa, mistä johtuen suunnitteluvarausaluetta on laajennettu. Laajennus mahdollisti katsomoiden sijoittumisen kentän joka laidalle, sekä raskaan liikenteen ja huoltoajon Vantaankoskentien liittymästä rakennuksen eteläpuolelta.



Punaisella alustava kaava-alueen rajaus 2019 ja muutosalueen laajentumisen rajaus 2021.

Suunnittelualueen tarkentumisen takia osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 30.8.2021. Rajausta on laajennettu noin 1 ha suunnittelualueen eteläosasta asemakaavoittamalle alueelle. Alue kattaa myös uuden katualueen areenan eteläpuolella. Laajentumisalueella on vireillä asemakaava 233100 Kivistön asemakorttelit, josta on julkaistu osallistumis- ja arviointisuunnitelma 11.5.2021. Suunnitteluvarausta on jatkettu toukokuussa 2021.





Luonnoksia. Havainnekuvat Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021.

Nykyisellään asemakaava ja asemakaavamuutos mahdollistaa monitoimiareenan, hotelli- ja majoitustilaa sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilaa yhteensä 64 800 k-m². Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m² ja hotellin 13 000 k-m². Lisäksi sallitaan pysäköintilaitoksen sekä maanalaisen pysäköinti- ja huoltotilan rakentaminen. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle.



Näkymä luoteesta. Havainnekuvat Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021.

Monitoimiareenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Tapahtumista on laadittu alustavat liikenteelliset toimivuustarkastelut.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Monitoimiareenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Vantaankoskentie ajoneuvoliikenne kiertoliittymän pohjoispuolelta Kivistön linja-autoterminaalille voidaan tarvittaessa sulkea tilapäisesti suurtapahtumien aikana. Pelastusajon sekä välttämättömän huolto- ja joukkoliikenteen sujuvuus tulee varmistaa. Ajoneuvoliikenteen tilapäinen sulkeminen parantaa ihmisvirtojen turvallista liikkumista aseman ja pääsisäänkäynnin välillä.

Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintitilaan. Maanalaisesta pysäköintitilasta mahdollistetaan yhteys Vantaankoskentien toiselle puolelle sijoittuvan palvelukeskittymän maanalaiseen pysäköintitilaan.

Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 lisäautopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien

autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.



Asemapiirros. Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2022.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaratkaisu perustuu resurssiviisauden ja Hiilineutraali Vantaa 2030 -tavoitteisiin sekä Kivistön keskustan kaavarungon tavoitteisiin.

Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan tiivistämällä Kivistön kaupunkikeskustaa ja mahdollistamalla palveluita aseman läheisyyteen hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Hanke tähtää hiilineutraalisuuteen ja luonnon monimuotoisuuden tukemiseen muun muassa vihertehokkuuden, uusiutuvaan energian ja maamassojen paikallisen hyödyntämisen keinoin. Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Kaavamuutosalue sijaitsee korkean lento- ja liikennemelun alueella, eikä sovellu asuinrakentamiseen.

Monitoimiareenan arkkitehtuurin tulee olla korkealaatuista ja merkittävää. Ulkotilojen tulee olla vehreitä, laadukkaita ja rakennusten maantasokerrosten tulee liittyä toiminnallisesti katualueisiin. Taide integroidaan osaksi arkkitehtuuria.

Monitoimiareena sijoittuu Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään yhteyteen ja siten mahdollistaa hyvän saavutettavuuden joukkoliikenteellä. Logistisesti sijainti on optimaalinen, eikä muualla Vantaalla ole asemien yhteydessä riittävän suurta rakentamatonta ja asumiseen soveltumatonta aluetta. Kävelyä on priorisoitu ja monitoimiareenan sisäänkäynti on järjestetty mahdollisimman lähelle joukkoliikenteen asemia. Vantaankoskentien varren maantasokerrokseen mahdollistetaan liiketiloja ja muita toimintoja, luoden virikkeellistä kaupunkitilaa.

Hankkeella on toteutuessaan valtakunnallista merkitystä niin kansainvälisten jalkapallo-otteluiden järjestämisessä kuin erilaisten kulttuuritilaisuuksien kuten konserttien järjestämisessä.



Sisäänkäyntiaukio. Havainnekuva Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, 2021.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla laajennetaan Kivistön keskustaa Kehäradan eteläpuolelle rakentamattomalle kaupungin omistamalle maalle. Kaava koostuu keskustatoimintojen korttelialueesta (C) ja mahdollistaa monitoimiareenan, urheilu- ja liikuntaharrastustiloja, toimisto- ja kokoustiloja, hotelli- ja majoitustiloja sekä ravintola- ja liiketiloja. Kaava-alueen pysäköinti keskitetään maan alle ja/tai pysäköintilaitokseen.

Alueelle tulee katualue, mahdollistaen myöhemmin yhteyden suunnittelualueen eteläpuolen asemakaava-alueelle. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan ja täydentää Vantaankoskentien länsipuolelta.

Kaupunkivihreää vaalitaan muun muassa kasvikatolla ja sisäänkäyntipihan istutuksilla, joiden avulla saavutetaan vihertehokkuusluku 0,7.

4.1.1 Mitoitus

C, keskustatoimintojen korttelialue

Pinta-ala 3,8 ha

- Rakennusoikeus
  - monitoimiareena 43 000 k-m² + 400 k-m² liiketilaa
  - hotelli- ja majoitustilat 13 000 k-m²
  - ravintolatilat 8 400 k-m²

Kerrosluku

- monitoimiareena I-IV
- hotelli- ja majoitustilat XIII
- ravintolatilat III

Autopaikkamitoitus

- toimisto 1 ap / 100 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 ap / 120 k-m²
- hotelli- ja majoitustilat 1 ap / 250 k-m²

Pyöräpaikkamitoitus

- toimistot 1 pp / 50 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Katualueet

Pinta-ala 0,2 ha

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan laadulliset päätavoitteet: (1) kaupunkirakenne ja liikkumisympäristö, (2) Palvelut ja toiminnallisuus sekä (3) Resurssiviisaus

1) Kaupunkirakenne ja liikkumisympäristö

- Kaava tiivistää ja täydentää Kivistön keskusta-aluetta, luo kiinnostavaa julkista kaupunkitilaa ja -ympäristöä.
- Kaava elävöittää Kivistön keskustaa ja muuttaa Vantaankoskentien kävely-ystävällisemmäksi.
- Kaava-alueelta on luontevat, sujuvat ja turvalliset kävely- ja pyöräilyreitit ja yhteydet Kehäradan Kivistön asemalle sekä linja-autoterminaalille.
- Kaavan rakennusten maantasokerroksen toiminnallisuuteen ja pienimittakaavaisuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä.
- Taide ja valaistus integroidaan osaksi arkkitehtuuria
- Kaava luo maamerkin alueelle ja vahvistaa Kivistön imagoa positiivisesti

2) Palvelut ja toiminnallisuus

- Kaava mahdollistaa uusien palveluiden ja työpaikkojen luomisen Kivistön keskustaan
- Kaava kehittää hyvien joukkoliikenneyhteyksien saavutettavissa olevaa aluetta
- Kaava hyödyntää lento- ja liikennemelun takia asuinrakentamiseen soveltumatonta aluetta
- Kaavan rakennukset vähentävät Hämeenlinnanväylältä kantautuvaa liikennemelua Kivistön keskustassa

3) Resurssiviisaus

- Kaava tukeutuu raideliikenteeseen ja hyödyntää Kehäradan potentiaalia ja maksimoi Kehäradan investoinnit
- Kaava tiivistää kaupunkirakennetta ja tehostaa rakennetun infrastruktuurin hyödyntämisestä
- Kaava edellyttää suhteellisesti vähemmän kuntatekniikan investointeja ja vaatii kaupungilta vähäisiä kustannuksia
- Kaavan tavoitteena on hiilineutraalirakentaminen ja uusiutuvan energian hyödyntämistä ja tuotantoa edellytetään määräyksillä. Tavoitteena on kansainvälisesti tunnustetun ympäristösertifikaatin saaminen rakennukselle.
- Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset. Muun muassa kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen, hulevesien viivyttämiseen tai luonnon monimuotoisuutta tukevana kasvikattona ja toiminnallisena ulkotilana.
- Kaavaratkaisun vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vehreä ympäristö turvaa ekosysteemipalveluita ja luo kaava-alueelle esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia
- Hiilidioksidipäästöjä vähennetään myös käyttämällä rakennettaessa syntyvä maamassa tontilla

- Suunnittelualue on pääosin rakentamatonta, joten purettavat tai siirrettävät rakenteet eivät kasvata esirakentamisen kuluja tai päästöjä

4.3 ALUEVARAUKSET

C, keskustatoimintojen korttelialue

Pääosa alueesta on keskustatoimintojen korttelialuetta (C). Kaava mahdollistaa monitoimiareenan, urheilu- ja liikuntaharrastustilojen, toimisto- ja kokoustilojen, hotelli- ja majoitustilojen sekä ravintola- ja liiketilojen rakentamisen. Kaava sallii pysäköintilaitoksen ja kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Maanalaiseen tilaa, saa sijoittaa myös huolto-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee olla ajoyhteys korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.

Kaavamääräyksissä on keskustatoimintojen korttelialuetta koskevia rakennuspaikkojen pohjatutkimuksiin, uusiutuvan energian käyttöön, teknisten laitteiden sijoitteluun ja taiteeseen liittyviä määräyksiä.

Katualueet

Alueelle tulee yksi uusi katualue. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Vantaankoskentien kiertoliittymän kautta. Kaavan katualuetta voidaan hyödyntää tulevaisuudessa suunnittelualueen eteläpuolen mahdollisissa kaavahankkeissa.

Kaava-alueen pinta-alasta (4 ha) korttelialueita on 95 % (3,8 ha) ja katualueita 5 % (0,2 ha).

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Hanke on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaava ja asemakaavan muutos laajentaa Kivistön seudun asemiin tukeutuvaa palvelutarjontaa mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Palveluiden lisääntyminen parantaa Kivistön asukkaiden arkea ja luo lisää työpaikkoja alueelle.

Yhdyskuntarakenne

Asemakaava jatkaa Kivistön keskustan rakentumista Kehäradan eteläpuolelle. Ratkaisu edistää Kivistön keskusta-alueen kehittymistä ja luo tiivistä ja tehokasta kaupunkirakennetta. Rakentaminen sijoittuu kävelymatkan päähän Kivistön asemasta. Bussipysäkit sijoittuvat kävelyetäisyydelle. Hanke edistää kestävää yhdyskuntarakennetta.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen muuttaa merkittävästi alueen ilmettä Kivistön keskustarakenteen laajentuessa vielä rakentumattomille alueille. Kivistön keskustan laajeneminen Kehäradan eteläpuolelle muuttaa kaupunkikeskuksen painopisteitä. Tapahtuma-areena muuttaa Kivistön keskustan

kaupunkikuvallista ilmettä huomattavasti ja parhaimmillaan luo uuden maamerkin alueelle. Tapahtuma-areenan torniosa erottuu maamerkkinä kaukomaisemassa.

Palvelut ja työpaikat

Palvelujen tarve lisääntyy asukasmäärän kasvaessa. Kaavaratkaisu vastaa tähän kysyntään, toteutuessaan se lisää alueen palvelu- ja työpaikkatarjontaa. Kaava-alueelle on mahdollistettu kivijalkaliiketilaa, ravintola-, urheilu- ja majoituspalveluita.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavataloudelliset vaikutukset

Tapahtuma-areena on merkittävä yksityinen investointi Kivistöön. Kyseessä on viihdekeskus, joka tuo oheistoimintoineen ja hotelleineen alueelle runsaasti uutta liiketoimintaa sekä parantaa palvelutarjontaa. Areena luo todennäköisesti liiketoimintaa myös kaava-alueen lähiympäristöön.

Tapahtuma-areena sijoittuu olemassa olevien katujen ja kunnallistekniikan yhteyteen ja aiheuttaa vain vähän julkisia kustannuksia. Julkisia investointeja edellyttää lähinnä monitoimiareenan eteläpuolelle sijoittuva uusi katualue, joka palvelee tulevaisuudessa myös kaava-alueen eteläpuolelle tulevia kortteleita. Hankkeen laajuuteen nähden kadunrakentamisen kustannus on erittäin vähäinen.

Hanke sijoittuu kaupungin omistamalle maalle, joten alueen ottaminen rakennuskäyttöön tuottaa kaupungille tuloja joko maan myymisen tai vuokraamisen kautta. Hanke on kaupungille kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Hanke tuo Kivistöön monipuolista palvelutarjontaa. Areenan ja hotellin maantasokerroksen tilat avautuvat katutilaan suurten lasipintojen ja erillisten sisäänkäyntien avulla aktivoiden katuelämää. Areenan sisääntuloaukio ja kattopiha on suunniteltu olevan avointa julkista ulkotilaa. Tapahtumat voivat lisätä kaupunkikulttuuria ja elävöittää aluetta. Areena voi houkutella vierailijoita muualta Suomesta ja lisätä matkailua sekä Kivistön ja siten Vantaan tunnettavuutta. Suurtapahtumat lisäävät liikennettä alueella ja voivat aiheuttaa ruuhkia ja pulaa henkilöautojen pysäköintipaikoista. Tapahtumien aikaiset tiesulut ja ihmismassat voivat aiheuttaa häiriötä alueella.

Virkistys

Hanke lisää kulttuuri- ja urheilupalveluiden tarjontaa alueella.

Liikenne

Tapahtuma-areena sijaitsee logistisesti hyvien joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen liikenneyhteyksien äärellä. Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Kivistön rautatieasemasta ja linja-autoterminaalista. Kivistön linja-autoterminaalin lisäksi linja-autoliikenteen lähimmät pysäkit sijaitsevat Vantaankoskentiellä ja Tikkurilantiellä. Hämeenlinnanväylän linja-autopysäkit ovat n. 500 metrin päässä kaava-alueesta. Kaava-alueen pyöräpysäköintipaikat liittyvät Vantaankoskentien pyöräteihin sekä kehäradan varren nopean pyöräilyn baanaan, Kvartsiraittiin.

Tapahtuma-areenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Suurtapahtumissa

(yli 10 000 katsojaa) tulee aina etukäteen arvioida katsojien saapumis- ja poistumistavat ja laatia suunnitelma, mitä erityisjärjestelyjä tapahtuman liikenteen hoitaminen ja katsojavirtojen liikkuminen vaativat. Liikenteellisten toimivuustarkastelujen perusteella merkittävimpiä erityisjärjestelyjä ovat junaliikenteen kapasiteetin kasvattaminen lisäämällä junavuoroja ja junien pituuksia, ottamalla käyttöön etäpysäköintialue tai –alueita, joilta bussikuljetus Kivistöön, ja järjestämällä areenan läheisyyteen lisätilaa katsojavirroille sulkemalla autoliikenteen yhteyksiä.

Tapahtumien katsojavirroista on laadittu erillinen simulointi. Jalankulkusimuloinnin perusteella on tarkentunut mm. areenan lippu- ja turvatarkastuksiin liittyvät tilatarpeet sekä sisäänkäyntialueen vaatima tilatarve. Mikäli suurimmissa tapahtumissa tarvitaan enemmän tilaa kuin hankkeen esittämä sisäänkäyntiaukio, voidaan Vantaankoskentie osittain sulkea autoliikenteeltä ja siten laajentaa jalankulkualueita. Tapahtumista poistuttaessa katsojilla on käytössään useita poistumisreittejä areenalta mikä helpottaa katsojien poistumista.

Areenan tapahtumat ajoittuvat pääsääntöisesti viikonloppuihin ja arki-iltoihin. Suurtapahtumat ajoittuvat lauantai-iltoihin. Liikennetarkasteluilla on osoitettu, että lauantai-illan 17000 katsojan urheilutapahtumien ja 30000 katsojan konserttitapahtumien aikainen autoliikenne ei heikennä alueen autoliikenteen verkon toimivuutta verrattuna normaalin arjen iltahuipputunnin liikennetilanteeseen. Tapahtumien aikana liikenneverkon muu liikenne on merkittävästi vähäisempää kuin arjen iltahuipputunnin aikana, eikä tapahtuman tuottama liikenne aiheuta normaalia arjen iltahuippua suurempaa liikennekuormitusta ympäröivälle tie- ja katuverkolle.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Areenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Eteläosaan ollaan suunnittelemassa myös toista sisäänkäyntiä, mikä keventää katsojavirtoja pohjoispäässä. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa. Tarvittaessa esimerkiksi Korundikatu voitaisiin ottaa väliaikaisesti saatto- ja noutoliikenteen käyttöön suurtapahtumien yhteydessä.

Vantaankoskentie ajoneuvoliikenne kiertoliittymän pohjoispuolelta Kivistön linja-autoterminaalille voidaan tarvittaessa sulkea tilapäisesti suurtapahtumien aikana. Pelastusajon sekä välttämättömän huolto- ja joukkoliikenteen sujuvuus tulee varmistaa. Ajoneuvoliikenteen tilapäinen sulkeminen parantaa ihmisvirtojen turvallista liikkumista aseman ja pääsisäänkäynnin välillä ja vähentää ruuhkaantumista sisätiloissa.

Suurtapahtumien aikainen henkilöautojen pysäköinti järjestetään osittain kaava-alueen ulkopuolella erikseen vuokrattavilla etäpysäköintialueilla ja niistä järjestetään bussikuljetukset. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa monitoimiareenaa ja koko Kivistön keskustaa sekä liityntäpysäköintiä palveleva yhteinen 1000 autopaikan pysäköintilaitos Kivistön keskustaan.

Alla on esimerkkejä monitoimiareenan tapahtumien aikaisista poikkeusjärjestelyistä:

- **Arki-illan tai viikonlopun lajiharjoitukset, noin 50 henkilöä**
  - ei vaadi poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
  - arvioitu autopaikkatarve 20-30 ap

    - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla ja/tai lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa
- **Arki-illan tai viikonlopun tapahtuma (esim. 'klubi-ilta'), noin 500 henkilöä**
    - ei vaadi poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
    - arviolta 70 % osallistujista saapuvat joukkoliikenteellä tai taksilla/ kävellen/pyörällä ja 30 % osallistujista henkilöautolla
    - arvioitu autopaikkatarve 50-60 ap
    - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla ja/tai lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa
- **Arki-illan tai viikonlopun tapahtuma (esim. konsertti), noin 3 000–5 000 henkilöä**
    - ei vaadi poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
    - arviolta 70 % osallistujista saapuvat joukkoliikenteellä tai taksilla/ kävellen/pyörällä ja 30 % osallistujista henkilöautolla
    - arvioitu autopaikkatarve n. 360–600 ap
    - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla ja/tai lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa
- **Arki-illan tai viikonlopun tapahtuma (esim. jalkapallo-ottelu), noin 17 000 henkilöä**
    - vaatii poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
    - arvioitu aika poikkeusjärjestelyille on noin kerran kuukaudessa klo 17–22
    - Vantaankoskentie ajoneuvoliikennettä voidaan rajoittaa tilapäisesti ja siten parantaa ihmisvirtojen turvallista liikkumista aseman ja pääsisäänkäynnin välillä
    - Saatto- ja noutoliikenne järjestetään Vantaankoskentien kiertoliittymästä monitoimiareenan eteläpuolen katu- ja saattoalueelle
    - arviolta 70 % osallistujista saapuvat joukkoliikenteellä tai taksilla/ kävellen/pyörällä ja 30 % osallistujista henkilöautolla
    - poikkeusjärjestelyt junaliikenteeseen
        - tarve pidentää junia 2-yksikön mittaisiksi tapahtuman saapumisaikaan (klo 17–19) ja 3-yksikön mittaisiksi tapahtuman poistumisaikaan (klo 21–22)
        - lisävuoroja ei tarvita
    - poikkeusjärjestelyt bussiliikenteeseen
        - tarve varautua lisäkalustoon ja lisälähtöihin (esim. Helsingin keskustaan) poistumisaikaan (klo 21–22)
    - tapahtumalipun ostoon sisällytettävä joukkoliikenne- tai pysäköintilippu
    - poikkeusjärjestelyt pysäköintiin
        - arvioitu autopaikkatarve n. 2 000 ap
        - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla, lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa sekä etäpysäköintialueilla, joista järjestetään bussikuljetukset monitoimiareenalle
    - polkupyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden säilytystilaa varataan autopaikoituksen yhteydestä tai tapahtumien aikana vapautuvista varastotiloista
- **Arki-illan tai viikonlopun tapahtuma (esim. konsertti), noin 30 000 henkilöä**

- vaatii poikkeusjärjestelyjä liikenteeseen ja liikkumiseen
- arvioitu aika poikkeusjärjestelyille on noin neljä kertaa vuodessa klo 18–24
- Vantaankoskentie ajoneuvoliikennettä voidaan rajoittaa tilapäisesti ja siten parantaa ihmisvirtojen turvallista liikkumista aseman ja pääsisäänkäynnin välillä
- Saatto- ja noutoliikenne järjestetään Vantaankoskentien kiertoliittymästä monitoimiareenan eteläpuolen katu- ja saattoalueelle
- arviolta 70 % osallistujista saapuvat joukkoliikenteellä tai taksilla/ kävellen/pyörällä ja 30 % osallistujista henkilöautolla
- poikkeusjärjestelyt junaliikenteeseen
  - tarve pidentää junia 2–3-yksikön mittaisiksi tapahtuman saapumisaikaan (klo 18–20) ja 3-yksikön mittaisiksi tapahtuman poistumisaikaan (klo 23–24) sekä lisättävä junavuoroja
- poikkeusjärjestelyt bussiliikenteeseen
  - tarve varautua lisäkalustoon ja lisälähtöihin (esim. Helsingin keskustaan) poistumisaikaan (klo 23–24)
- Poikkeusjärjestelyt pysäköintiin
  - arvioitu autopaikkatarve n. 3 600 ap
  - henkilöautojen pysäköinti monitoimiareenan tontilla, lähialueen maksullisissa pysäköintilaitoksissa sekä etäpysäköintialueilla, joista järjestetään bussikuljetukset monitoimiareenalle
- tapahtumalipun ostoon sisällytettävä joukkoliikenne- tai pysäköintilippu
- polkupyörien ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden säilytystilaa varataan autopaikoituksen yhteydestä tai tapahtumien aikana vapautuvista varastotiloista

Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 lisäautopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa hotellin ja areenan alle maanalaiseen pysäköintitilaan. Maanalaisesta pysäköintitilasta mahdollistetaan yhteys Vantaankoskentien toiselle puolelle sijoittuvan palvelukeskittymän maanalaiseen pysäköintitilaan.

Vesihuolto

Vantaankoskentiellä on yleinen vesihuoltoverkosto rakennettu valmiiksi, johon kaava-alueelta voidaan liittyä. Alueen eteläreunaan rakennettavan kadun alle rakennetaan kadun ja tarvittaessa tontin kuivatusta palveleva hulevesiviemäri, joka liittyy Vantaankoskentien hulevesiviemäriin. Uutta hulevesiviemäriä rakennetaan noin 100 m, sen kustannusarvio on n. 41 000 € (alv. 0 %).

Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite Vantaalla on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen

hulevesivirtaamien kasvu. Hulevesiä viivytetään paikallisesti ja alueellisesti niin, että alueelta purkautuva virtaama säilyy nykytilanteen tasossa myös suunnitellun maankäytön toteuduttua.

Alueella vettä läpäisemättömän pinnan laajuus lisääntyy huomattavasti asemakaavan myötä, sillä vettä läpäisemättömän pinnan osuus rakentamisen jälkeen alueella on todella suuri verrattuna nykytilanteeseen. Tämä lisää kaava-alueelta muodostuvan huleveden määrää. Hulevesien hallinnan tavoitteena on säilyttää tontilta purkautuva virtaama rakentamista edeltävällä tasolla (56 l/s).

Ensisijaisesti pitäisi pyrkiä ehkäisemään hulevesien muodostumista suosimalla alueella vettä läpäiseviä pintoja ja viherkattoja. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla maanalaisessa hulevesiviivytysrakenteessa (hulevesiputki- tai kasetti) ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Hulevesien viivytysrakenteen mitoituksessa tulee varautua siihen, että mitoitussateella 150 l/(s·ha), jonka kesto on 10 min, kaava-alueella muodostuu 270 m³ hulevesiä, jotka vaativat viivytystä.

Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasauksessa tulee huomioida sadetilanne, jonka rankkuus on 167 l/s/ha ja kesto on 30 minuuttia. Tällöin vesien tulee mahtua lammikoitumaan piha-alueille, joilla ei normaalitilanteessa viivytetä vesiä. Tulvasateella kaava-alueen rakentamisen jälkeen tontilta purkautuva virtaama on 562 l/s. Vedet kulkeutuvat pintoja pitkin pohjoisesta etelään päin Tikkurilantielle. Tikkurilantiellä vedet kulkeutuvat idästä länteen päin Hämeenlinnanväylän alikulkuun, joka jälkeen ne päätyvät maastoon. Kaava-alueen rakentamisen jälkeen täytyy varmistaa, että vedet pääsevät painovoimaisesti pintoja pitkin pois tontilta.

Ohutrakenteiset viherkatot, kuten maksaruohokatot tulkitaan puoliläpäiseviksi pinnoiksi, joten ne eivät kokonaan poista katon viivytystarvetta. Mikäli viherkatto toteutetaan paksummalla kasvualustalla, voidaan tulkita kattorakenne itsessään vettä viivyttäväksi rakenteeksi, jolloin erillistä viivytystä näille kattovesille ei tarvita.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesiohjelma. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä. Hulevesiä ei saa ohjata Hämeenlinnanväylän tiealueelle.

Ympäristöhäiriöt
Lento-, raide- ja tieliikennemelu on huomioitu kaavamääräyksin. Rakennusaikainen liikenne, pöly ja melu saattavat aiheuttaa tilapäisiä terveysvaikutuksia alueen asukkaille.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Hanke vähentää luontoalueita, mutta ei kuitenkaan vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita, sillä yhdyskuntarakenteen keskittäminen aseman seuduille mahdollistaa koko kaupungin tasolla luonnon monimuotoisuuden ja esimerkiksi lahokaviosammalen suotuisan suojelutason.

Alueen luontoarvoja kartoittanut selvitys, Kivistön kaavarunkoalueen luontotyyppi- ja lahokaviosammalkartoitus (FCG 2020a), ei tunnistanut alueelta erityisiä luontoarvoja, lukuun ottamatta liito-oravaa. Suunnittelualueen eteläosassa esiintyy lahokaviosammalelle soveliasta elinympäristöä, mutta lajia ei ole havaittu. Alueelle on tehty linnusto- ja lepakkoselvitys (Faunatica 2021), eikä lepakoita tai arvokkaita pesimälajeja havaittu suunnittelualueella.

Suunnittelualueen eteläosassa on liito-oravan elinympäristöä noin 1,4 hehtaaria, josta liito-oravan ydinaluetta on noin 0,2 hehtaaria. Vuonna 2021 tehdyn liito-oravainventoinnin mukaan suunnittelualueen metsikössä ei ole havaittu yhtään pesä- eikä papanapuuta. Suunnittelualueen ulkopuolelle jäävä liito-oravan elinympäristö on kooltaan noin 2 hehtaaria, minkä on katsottu olevan

riittävän suuri liito-oravan elinympäristöksi. Kyseinen elinympäristö on jäänyt hakkuiden ja tietyömaiden takia lähes kokonaan eristyksiin muista liito-oravalle soveltuvista alueista (FCG 2020). Elinympäristö on eristyneisyydestään huolimatta toistaiseksi asuttu, mutta selvityksen mukaan on mahdollista, ettei alueelle enää kykene dispersoimaan uusia liito-oravia.

Vantaan kaupunki on hakenut poikkeuslupaa liito-oravien elinpiirin heikentämiseen ELY-keskukselta ja se on myönnetty 25.3.2022. Heikentämisellä ei ole merkitystä liito-oravien suotuisan suojelutason säilymiselle Länsi-Vantaalla, eikä heikentäminen vaikuta muihin Kivistön alueella sijaitseviin liito-oravan elinpiireihin tai niiden välisiin kulkuyhteyksiin. Suunnittelualueen lähialueilla liito-oravalla on useita elinvoimaisia elinpiirejä. Liito-oravilla on erittäin hyvät elinolosuhteet Kivistön länsipuolella Petikon laajoilla luonnonsuojelu- ja virkistysalueilla ja Petikosta luoteeseen Nuuksiossa sekä Riipilän alueella Luoteis-Vantaalla. Liito-oravilla on luontaiset hyvät yhteydet Vantaanpuistosta Piispankylän työpaikka-alueen itäpuolelta Kivistön keskusta-alueen kautta Lapinkylän metsiin. Nämä ydinalueet ja yhteydet säilyvät.

Kyseinen liito-oravan elinympäristö on osa Kivistön asemakortteleiden asemakaavaa ja asemakaavamuutosaluetta (nro 233100). Kivistön asemakortteleiden asemakaavatyön yhteydessä tutkitaan suotuisan suojelutason parantamista Kivistön keskustassa. Tikkurilantien varteen on istutettu uusia katupuita, jotka kasvaessaan parantavat liito-oravien yhteyksiä lähimpään metsään Tikkurilantien eteläpuolelle. Yhteyttä voidaan parantaa väliaikaisesti myös hyppytolpin.



Kivistön keskustan kaavarungon viherverkosto, jonka tavoitteena on taata liito-oravan yhteydet.

Vesistöt ja vesitalous

Ensisijaisesti pitäisi pyrkiä ehkäisemään hulevesien muodostumista suosimalla alueella vettä läpäiseviä pintoja ja viherkattoja. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla maanalaisessa hulevesiviivytysrakenteessa (hulevesiputki- tai kasetti) ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Hulevesien viivytysrakenteen mitoituksessa tulee varautua siihen, että mitoitussateella 150 l/(s·ha), jonka kesto on 10 min, kaava-alueella muodostuu 254 m³ hulevesiä, jotka vaativat viivytystä.

Kivistön keskustan alueen rakentumiseen ja yleisien alueiden hulevesiin on varauduttu Tikkurilantien ja Hämeenlinnanväylän rampin risteyksessä sijaitsevalla hulevesien viivytysrakenteella. Tästä eteenpäin alueen vedet johtuvat edelleen Myllymäenojaan, jonka varrella on havaittuja tulvariskikohteita esimerkiksi ensimmäisessä Kehä III:n alituksessa. Myllymäenoja laskee edelleen Askistossa Pikkujärven alueelle, missä on myös useita havaittuja tulvaongelmia. Alueen hulevesien hallinnan tavoitteena on, että alueelta poistuvan virtaamahuipun suuruus ei kasva rakentamisen myötä ja alapuolisen valuma-alueen ongelmien pahenemista pyritään ehkäisemään. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla ennen

niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Tavoitteena on säilyttää tontilta purkautuva virtaama rakentamista edeltävällä tasolla (56 l/s).

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Ilmastonmuutoksen vaikutuksia tulee vähentää hillintä- ja sopeutumistoimenpiteillä. Ilmastonmuutoksen hillintätoimenpiteillä pyritään vähentämään rakentamisen kasvihuonepäästöjä sekä huolehtimaan alueen hiilivarastosta. Sopeutumistoimenpiteillä varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, kuten sään ääri-ilmiöihin.

Rakentamisen keskittäminen Kivistön aseman vaikutusalueelle laajentaa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, joka hyödyntää laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Hanke sijaitsee Kivistön keskustassa ja tukeutuu jo rakennettuun katu- ja infraverkostoon. Tavoitteena on mahdollistaa hiilineutraaliliikkuminen ja ensisijainen kulkumuoto tapahtumiin on joukkoliikenne. Suunnittelussa huomioidaan kattavat ja laadukkaat pyöräsäilytyspaikat tukemaan kevyttä liikennettä. Hankkeen yhteydessä on tarkoitus rakentaa vähäinen määrä henkilöautojen pysäköintipaikkoja ja mahdollistaa sähköauton lataus.

Hankkeen koko elinkaaren aikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan alentaa eri keinoin. Rakentamisen aikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan vähentää huomattavasti käyttämällä työmaalla vähäpäästöisiä työkoneita ja vähentämällä kuljetuksia. Kivistön tapahtuma-areenan alueen kaivu- ja louhintamassat käytetään paikallisesti tontin täytöissä. Tarkempi massatasapainotarkastelu laaditaan rakennuslupaa varten. Lisäksi voidaan valita vähähiilisiä ja kierrätettäviä rakennusmateriaaleja.

Hankkeen käytönaikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan alentaa muun muassa käyttämällä lämmitys- ja käyttöenergiassa uusiutuvia energialähteitä. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia päästöjen kompensointia. Tavoitteena on suunnitella monitoimiareena hiilineutraaliksi ja tavoitella kansainvälistä ympäristösertifikaattia.

Asemakaavassa vaaditaan kaavamääräyksissä vihertehokkuutta 0,7. Vihertehokkuuden – viherpintojen, puiden ja hulevesielementtien – avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, kasvattamalla hiilivarastoa ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä rakennetussa ympäristössä. Kasvillisuus lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia sekä parhaimmillaan tukee luonnon monimuotoisuutta.

Rakennettaessa kaava-alueen kasvillisuuden ja läpäisevän pinnan määrä vähenee ja siten hulevesien määrän on arvioitu lisääntyvän. Hulevesien määrää voidaan vähentää viherkattojen ja läpäisevien päällysteiden avulla ja viivyttämällä niitä maanalaisessa viivytysrakenteessa. Rakennettujen hulevesielementtien avulla edistetään ilmastonmuutokseen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä. Jatkossa on myös tutkittava mahdollisuus hyödyntää hulevesiä wc-huuhteluvetenä.

Jatkosuunnittelussa tutkitaan muun muassa tilojen yhteiskäyttöä ja muuntojoustavuutta sekä ruoantuotantoa rakennuksissa ja kattopihoilla. Tavoitteena on, että istutettavat puut ja pensaat ovat hyötykasveja. Hankkeen yritysten ympäristövastuullisuus ja ilmastoviisas toiminta tulee ottaa huomioon jatkokehityksessä.

Vantaan resurssiviisauden tiekartan tavoitteet

Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartassa (18.6.2018) on asetettu kolme päätavoitetta, jotka ovat 1) ei päästöjä, 2) ei jätettä ja 3) ei ylikulutusta. Lisäksi Vantaan tavoitteena on saavuttaa

hiilineutraalisuus vuoteen 2030 mennessä. Resurssiviisauden tiekartta on jaettu neljään kaistaan: energiantuotanto ja –kulutus, yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, kulutus ja materiaalit sekä vastuullinen vantaalainen. Parhaillaan päivitettävään tiekarttaan ollaan lisäämässä uusia kaistoja monimuotoinen luonto ja päästöjen kompensointi. Lisäksi Kivistön keskustan kaavarungossa (Kh 22.3.2021) on esitetty kymmenen kestävän kaupungin periaatetta, jotka osaltaan tukevat Vantaan resurssiviisauden tiekartan toteutumista Kivistön alueella. Alla on kuvattu, miten Vantaan resurssiviisauden tiekartan sekä Kivistön keskustan kaavarungon oleelliset ympäristövastuullisuuteen liittyvät tavoitteet toteutuvat Kivistön tapahtuma-areenassa. Hankkeella on suurin vaikutus tiekartan kahteen ensimmäiseen kaistaan, jotka vastaavat tämän kappaleen alaotsikoita.

1. Energiantuotanto ja kulutus

1.1. Sähkön ja lämmöntuotannon ilmastopäästöt

Vantaan tavoitteena on, että sähkön- ja lämmöntuotanto eivät aiheuta ilmastopäästöjä vuonna 2030. Ylätason tavoitteena on saavuttaa hiilineutraali Vantaa vuoteen 2030 mennessä. Kivistön keskustan tavoitteena on olla energiapositiivinen vuonna 2050. Kivistön tapahtuma-areenaan on tulossa maalämpö. Jatkosuunnittelussa arvioidaan myös muiden tontilla tuotettavien uusiutuvien energiamuotojen hyödynnettävyys, kuten aurinkosähkö. Tässä yhteydessä tutkiaan myös mahdollisuus yhdistää viherkatto ja aurinkoenergian tuotanto, mikäli viherkatto ei ole käyttöpihana. Myös Vantaan Energia on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030, minkä jälkeen myös kaukolämpö olisi päästötöntä, mikäli kaukolämpöä tarvitaan kattamaan osa kohteen lämmöntarpeesta. Nämä ratkaisut tukevat tapahtuma-areenan rakennusten hiilineutraalin energiankäytön toteutumista.

1.2. Resurssi- ja energiatehokkuus

Vantaan rakentamisen suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtana on resurssi- ja energiatehokkuus. Vantaan tavoitteena on, että uudet toimitilat suunnitellaan 30 % määräyksiä energiatehokkaammiksi. Kivistön tapahtuma-areenan alueen kaivu- ja louhintamassat käytetään paikallisesti tontin täytöissä. Muuntojousto ja tilojen yhteiskäyttö on otettu huomioon suunnittelussa, ja areenan tilat muuntuvat monen erilaisen tapahtuman järjestämiseen (esim. konsertit, messut, urheilutapahtumat ja konferenssit), minkä lisäksi aulatiloja voidaan hyödyntää pienempiin tapahtumiin (esim. pienet musiikkitapahtumat, palaverit, myyjäiset ja nuorisotilat). Kohteen talotekniset järjestelmät ovat ohjattavissa tarpeenmukaisesti riippuen tilojen kulloisestakin käyttötarkoituksesta esimerkiksi stadion harjoitteluhalli- tai konserttikäytössä. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan hankkeen tavoitteet, kuten E-lukutavoite sekä elinkaaren hiilijalanjäljen tavoite ja esitetään keinoja parantaa energiatehokkuutta ja materiaalitehokkuutta ja näin ollen pienentää käytönaikaisen energiankulutuksen tarvetta ja päästöjä sekä materiaalisidonnaisia päästöjä elinkaaren aikana esimerkiksi vähähiilisten materiaalien ja uusiomateriaalien hyödyntämisen kautta.

2. Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

2.1. Liikkuminen

Vantaan tavoitteena on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva kaupunkirakenne, jossa liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista. Kivistön keskustan tavoitetilana on asettaa jalankulkija aina etusijalle. Puolet Kivistön tapahtuma-areenan pysäköintipaikoista varustetaan sähköauton latauspisteellä ja lopuissa paikoissa huomioidaan mahdollisuus lisätä latauspiste myöhemmin. Kohteen sijainti Kivistön aseman sekä linja-autopysäkkien

läheisyydessä tukee liikkumista julkisella liikenteellä. Lisäksi jatkosuunnittelussa huomioidaan kattavat ja laadukkaat pyöräsäilytyspaikat sekä kävelyn ja pyöräilyn sujuvat ja turvalliset reitit tukemaan kevyttä liikennettä.

2.2. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Vantaan tavoitteena on, että kaupunki on varautunut ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja että resurssitehokkaat ja luonnonmukaiset ratkaisut on otettu käyttöön. Kivistön tapahtuma-areenan tontin alueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy huomattavasti alueen rakentuessa. Tontilla hyödynnettäviä luonnonmukaisia hulevesien hallinnan ratkaisuja on pyritty maksimoimaan ja ne on esitetty hulevesisuunnitelmassa. Hulevesien muodostumista vähennetään viherkattojen ja vettäläpäisevien sekä puoliläpäisevien pintojen, kuten viherkiveyksen ja viheralueiden avulla. Lisäksi hulevesiä viivytetään maanalaisessa rakenteessa. Jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuus hyödyntää hulevesiä vessojen huuhteluvetenä sekä tutkitaan mahdollisuutta liikennöityjen alueiden hulevesien laadulliselle käsittelylle esim. biosuodatuksen avulla tai ohjaamalla vesiä kasvillisuudelle. Lisäksi tarkastellaan muiden ilmastonmuutokseen liittyvien riskien vaikutukset ja sopeutumiskeinot hankkeessa.

2.3. Luonnon monimuotoisuus

Vantaan tavoitteena on säilyttää luonnon monimuotoisuus sekä kartuttaa monimuotoisuutta myös rakennetuilla alueilla. Tavoitteena on myös, että viherrakenne luo hyvinvointia asukkaille ja että viheralueet ovat helposti saavutettavissa. Vantaan kaupungin asettama tavoite vihertehokkuudelle on 0,7. Kivistön tapahtuma-areenan tontti on pyritty ottamaan käyttöön ja rakentamaan mahdollisimman tehokkaasti, mutta tilaa istutuksille ja viheralueille ei juuri ole. Tämän vuoksi hankkeessa on suunniteltu hyödynnettäväksi viherkattoja istutettujen alueiden kasvattamiseksi. Tontin vihertehokkuudeksi on arvioitu kaavavaiheessa 0,7. Viherkatto toimii samalla hotellin pihana, mikä lisää vieraiden hyvinvointia ja viihtyvyyttä ja kasvivalinnoilla tuetaan luonnon monimuotoisuutta sekä käytetään mahdollisimman paljon hyötykasveja. Jatkosuunnittelussa tutkitaan muut mahdollisuudet tukea luonnon monimuotoisuutta tontilla.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Nimistöryhmä 11.09.2021 on hyväksynyt alla olevat nimet.

Tapahtumakuja / Evenemangsgränden

Alueen nimistö on johdettu tapahtuma-areenasta.

Olemassa olevat

23 KIVISTÖ

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Tavoitteena on aloittaa tarkempi suunnittelu ja rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesiohjelma. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä. Rakentamisenaikaiset hulevedet tulee hallita haittavaikutukset minimoiden. Etenkin kiintoaineen kulkeutuminen minimoitava kaava-alueen ulkopuolelle.

Rakentamisen aikana tulee varmistaa Kehäradan huoltoyhteyden toimivuus sekä huomioida tontin putkirasite.

Kaavamuutokseen liittyy suunnitteluvaraus Arena 3.3 -hankkeelle.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus	Anna-Riitta Kujala	aluearkkitehti
	Niina Rinne	asemakaava-arkkitehti (15.8.2022 saakka)
	Veli-Pekka Ristimäki	asemakaava-arkkitehti
	Eija Hasu	asemakaava-arkkitehti (31.7.2021 saakka)
	Noora Laak	asemakaava-arkkitehti (1.11.2021 alkaen)
	Hertta Ahvenainen	asemakaava-arkkitehti
	Ville Leppänen	asemakaavasuunnittelija (1.9.2022 saakka)
	Riikka Mattila	kaavatekninen koordinaattori (31.8.2022 saakka)
	Saara Lehtonen	kaavatekninen koordinaattori (15.8.2022 alkaen)
	Kai Zukale	asemakaavainsinööri
	Linnea Löytönen	asemakaava-arkkitehti
Yleiskaavoitus	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Paula Kankkunen	yleiskaavasuunnittelija
Kadut ja puistot	Henri Hyttinen	vesihuollon yleissuunnittelu (31.12.2021 saakka)
	Elina Kettunen	vesihuollon yleissuunnittelu (1.1.2022 alkaen)
	Teemu Vihervaara	liikenteen alueinsinööri
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Petri Isokoski	lupakäsittelijä
Ympäristökeskus	Jarmo Honkanen	ympäristösuunnittelija
	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Tina Kristiansson	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Kiinteistöt ja tilat	Gilbert Koskela	projektinjohtaja
	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Hannes Oksanen	lakimies
	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikka
Kaupunkikulttuuri	Reeli Karimäki	kulttuuripäällikkö

Arena 3.3 -hankkeen edustajat ja suunnittelukonsultit edustamistaan yhtiöistä:

Jouko Harjunpää	projektinjohtaja Arena 3.3 Oy
Esa Sallinen	arkkitehti SAFA Arkkitehtitoimisto SKOOT OY
Casper Ylenius	ark.kand Arkkitehtitoimisto SKOOT OY
Reijo Sandberg	dipl.ins. Ramboll Finland Oy
Reija Pasanen	taideasiantuntija Ramboll Finland Oy
Eero Timonen	geo-suunnittelija Ramboll Finland Oy
Outi Kettunen	massatasapainotarkastelu Ramboll Finland Oy
Maarit Leppänen	hulevesiasiantuntija Ramboll Finland Oy
Johanna Mero-Petit	resurssiviisaus Ramboll Finland Oy
Jari Hosiokangas	meluasiantuntija Ramboll Finland Oy
Lauri Hopeakivi	meluasiantuntija Ramboll Finland Oy
Joni Kemppainen	melu- ja tärinäasiantuntija Ramboll Finland Oy
Sirpa Paavilainen	maisema-arkkitehti Ramboll Finland Oy
Ilkka Mäkelä	ympäristösertifiointi Ramboll Finland Oy
Jouni Ikäheimo	kaupunki- ja liikennesuun., WSP Finland Oy
Antti Kataja	liikennesuunnittelu, ins. AMK, WSP Finland Oy
Simo Airaksinen	liikennesuunnittelu, DI, WSP Finland Oy
Jenna Willman	liikennesuunnittelu, ins. AMK, WSP Finland Oy
Matti Eriksson	infra, WSP Finland Oy

VANTAAN KAUPUNKI Asemakaavoitus

Vantaalla, 25. päivänä lokakuuta 2022

Anna-Riitta Kujala
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	10.10.2022
Kaavan nimi	233200 Kivistön tapahtuma-areena		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	28.11.2019
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002431
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	3,9821	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	1,6198
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	2,3623

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

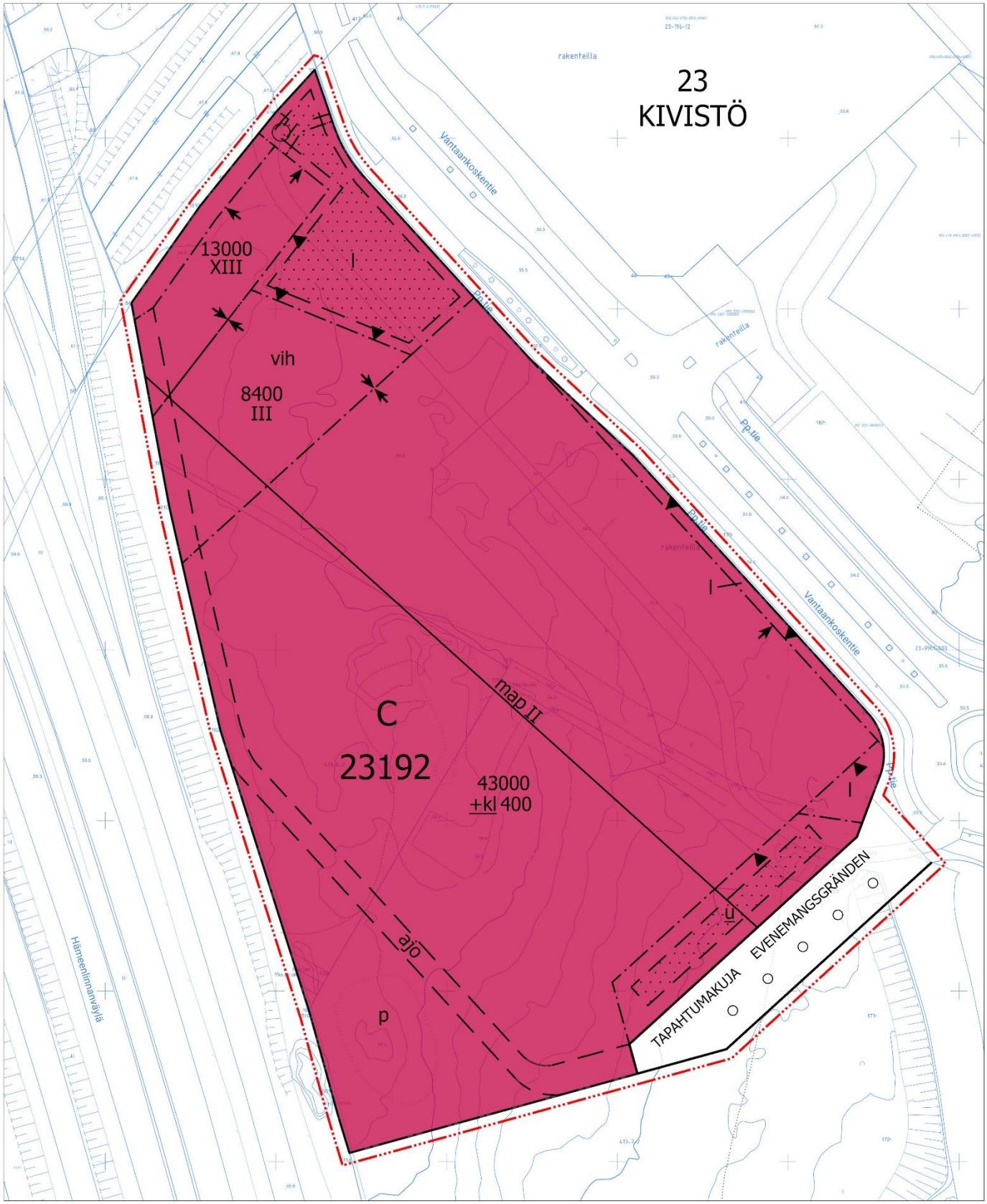
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,9821**	**100,0**	**64800**	**1,63**	**1,6198**	**24800**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	3,7824	95,0	64800	1,71	1,9459	24800
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1997	5,0	0		-0,3261	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

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

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

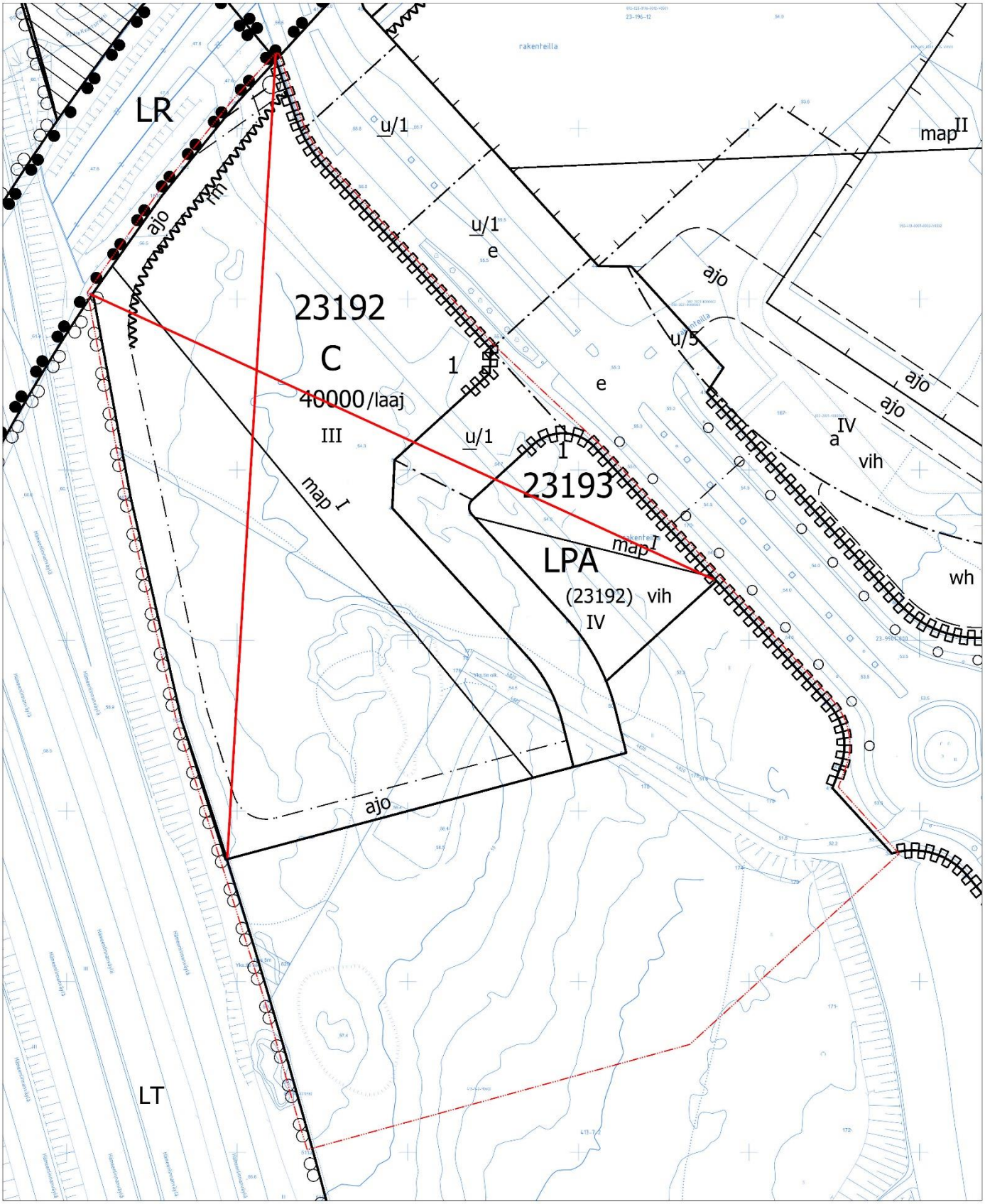
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,9821**	**100,0**	**64800**	**1,63**	**1,6198**	**24800**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	3,7824	95,0	64800	1,71	1,9459	24800
C	3,7824	100,0	64800	1,71	1,9459	24800
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,1997	5,0	0		-0,3261	0
Kadut	0,1997	100,0	0		-0,0649	0
LPA	0,0000		0		-0,2612	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
1:1000

0 25 50 100 m



POISTUVAT MERKINNÄT
1:1000

0 25 50 100 m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 233200	Päiväys Datum 15.11.2022

Vantaan kaupunki

KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENA

Kaupunginosa 23, KIVISTÖ

Vanda stad

KIVISTÖ EVENEMANGSARENA

Stadsdel 23, Kivistö

Asemakaava
Osa korttelia 23192 sekä katualue.

Detaljplan
Del av kvarteret 23192 samt gatuområde.

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 23192.

Änring av detaljplan
Del av kvarteret 23192

1:1000

1:1000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Korttelialueelle tulee sijoittaa
- monitoimiareena,
- urheilu- ja liikuntaharrastustiloja,
- toimisto- ja kokoustiloja,
- hotelli- ja majoitustiloja ja
- ravintola- ja liiketiloja

Kvartersområde för centrumfunktioner.

I kvartersområdet ska det placeras
- en allaktivitetsarena,
- lokaler för idrott och motionsutövning,
- kontors- och möteslokaler,
- hotell- och inkvarteringslokaler och
- restaurang- och affärslokaler

Julkisivut

Korttelin rakennukset, julkisivut ja korttelin rajaus tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti.

Hotellitornin tulee jakautua pystysuunnassa visuaalisesti eri osiin. Alimman osan tulee olla pienimittakaavainen ja jalankulkuympäristöä tukeva. Ylimman osan tulee olla kaupunkikuvallinen maamerkki kaukomaisemassa.

Ulkoalueiden pintamateriaalit, kalusteet, istutukset ja valaistus tulee tehdä ominaisuuksiltaan korkeatasoisina sekä liittää ne luontevasti muuhun kaupunkirakenteeseen.

Taide tulee liittää jo alkuvaiheessa kaikkeen arkkitehtuuri- ja ympäristösuunnitteluun. Suunnittelussa arkkitehdin työparina tulee olla taiteilija. Taiteen tulee näkyä kaikkina vuorokauden ja vuoden aikoina ja olla kestävää, helposti huollettavissa sekä ilmentää Kivistön identiteettiä.

Mainoslaitteet ja valaistus on huomioitava julkisivujen ja taiteen suunnittelussa.

Fasader

Kvarterets byggnader och fasader ska byggas och kvarterets avgränsning ska genomföras på ett högklassigt sätt med avseende på stadsbilden och arkitekturen.

I höjdled ska hotelltornet visuellt vara indelad i olika delar. Den nedersta delen ska vara småskalig och stödja gångmiljön. Den översta delen ska vara ett landmärke för stadsbilden i fjärrlandskapet.

Utomhusområdenas ytmaterial, utrustning, planteringar och belysning ska till sina egenskaper hålla hög kvalitet och de ska på ett naturligt sätt anslutas till den övriga stadsstrukturen.

Konst ska redan i inledningsskedet tas med i all arkitektonisk planering och miljöplanering. I planeringen ska arkitekten ha en konstnär som arbetspar. Konsten ska vara synlig under alla tider på dygnet och alla årstider och den ska vara hållbar, lätt att underhålla och avspegla Kivistös identitet.

Reklamanordningar och belysning ska beaktas i planeringen av fasader och konst.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja.

Vantaankoskentien puoleisella julkisivulla ulokkeet ja muut rakenteet saavat vähäisissä määrin ulottua katualueelle. Näiden rakenteiden alapinnan tulee olla vähintään kuuden metrin etäisyydellä katutasosta.

Katot

Kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen ja/tai hulevesien viivyttämiseen ja/tai se tulee toteuttaa luonnon monimuotoisuutta tukevana kasvikattona ja/tai toiminnallisena ulkotilana.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja niiden tulee olla rakennuksen arkkitehtuurin liittyviä.

Kivijalkakerrokset ja sisäänkäynnit

Sisäänkäyntejä ja niiden ympäristöjä tulee korostaa arkkitehtuurin ja/tai taiteen keinoin ja niiden on erotuttava toisistaan. Sisäänkäyntien tulee olla säältä suojattuja.

Varastointi- ja lastausalueet sekä huoltopihat tulee aidata rakennusten arkkitehtuuriin liittyvin rakentein.

Vantaankoskentiehen ja Tapahtumakujaan rajautuvan rakennusalan maantasokerroksen tulee olla avoin ja toiminnallinen. Maantasokerroksen tiloihin tulee olla suora kulkuyhteys kadulta ja niiden on liityttävä toiminnallisesti ulkotiloihin.

Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys toistaiseksi asemakaavoittamattomalla alueella.

Vihertehokkuus

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää viherkertoimelle asetettu tavoiteluku vähintään 0,7 tai rakennuslupaa haettaessa kulloinkin voimassa oleva tavoiteluku. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava vihersuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaikkien istutettavien puiden ja pensaiden tulee olla hyötykasveja. Rakennuksissa ja/tai kattopihoilla on tuotettava ruokaa.

Hulevesien hallinta

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttää korttelialueella. Ulkotilojen viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaisesti.

Sisätiloissa tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Katto- ja julkisivumateriaalivalinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors–Vanda flygplats hinderbegränsande ytor.

I fasaden mot Vandaforsvägen får utskjutande partier och övriga konstruktioner i någon mån skjuta ut i gatuområdet. Dessa konstruktioners undersida ska vara på minst sex meters avstånd från gatuplanet.

Tak

Takytorna ska utnyttjas för insamling av solenergi och/ eller fördröjning av dagvatten och/eller byggas som vegetationstak som stödjer naturens mångfald och/eller som ett funktionellt uterum.

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anknyta till byggnadens arkitektur.

Stenfotsvåningar och entréer

Entréerna och deras omgivningar ska framhävas genom arkitektur och/eller konst och de ska skilja sig åt. Entréerna ska vara väderskyddade.

Lager- och lastningsområdena samt servicegårdarna ska ingärdas med konstruktioner som anknyter till byggnadernas arktitektur.

Markplansvåningen på den byggnadsyta som gränsar till Vandaforsvägen och Evenemangsgränden ska vara öppen och funktionell. Markplansvåningens utrymmen ska ha en direkt förbindelse från gatan och de ska anknyta funktionellt till utomhusområdena.

Den kant till Evenemangsgrändens gatuområde som gränsar till området som saknar detaljplan ska avgränsas med en mur eller ett staket som begränsar framkomligheten och flygekorrens kärnområde ska tryggas mot störningar i det område som än så länge saknar detaljplan.

Grönytefaktor

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla det målsättningstal på minst 0,7 som fastställts för grönytefaktorn eller det målsättningstal som gäller vid respektive tidpunkt vid ansökan om bygglov. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en grönområdesplan och en gröneffektivitetskalkyl.

Alla träd och buskar som planteras ska vara nyttoväxter. I byggnaderna och/eller på takgårdarna ska mat produceras.

Dagvattenhantering

För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hanteringen av dagvatten. Dagvattnet ska fördröjas inom kvartersområdet. Uterummens grönbyggande ska tekniskt och funktionellt kopplas till dagvattenhanteringen.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ytterhöljets ljudisolering mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska i inkvarteringsrummens norra fasad vara minst 39 dB, östra fasad 35 dB, södra fasad 36 dB och västra fasad 41 dB eller överensstämma med riktvärdena i bullerutredningen från bygglovsskedet.

Inomhus ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för bullernivåer i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av tak- och fasadmaterial.

Vid planeringen av byggnader ska behovet av att bekämpa stombuller och -vibrationer tas i beaktande. I samband med bygglovsansökan ska en utredning presenteras om hur stombuller och vibrationer har beaktats.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.	Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 30 dB i inkvarteringsrum. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,3 mm/s i inkvarteringsrum.
Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.	Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 35 dB i samlings- och undervisningslokaler. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i samlings- och undervisningslokaler.
Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.	Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 40 dB i kontor, affärer, utställningslokaler och museer. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i kontor, affärer, utställningslokaler och museer.
Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.	Maximinivån på stombuller Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 30 dB i konsertsalar. Maximinivån på vibrationer vw, 95 från skakningar som spårtrafiken orsakar begränsas med konstruktionslösningar till 0,6 mm/s i konsertsalar.
Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.	Byggande i närheten av järnvägen får inte leda till en säkerhetsrisk, försämra banans stabilitet eller medföra andra olägenheter för banhållningen eller tågtrafiken.
Rakennuslupaa varten on laadittava maamassatasapainotarkastelu ja tonttia rakennettaessa syntyvä maamassa tulee käyttää tontilla.	Inför bygglovet ska en undersökning göras av balansen beträffande jordmassorna och den jordmassa som uppkommer vid byggandet på tomten ska användas på tomten.
Rakennuspaikalla tulee rakennusluvan yhteydessä tehdä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.	På byggplatsen ska en byggplatsspecifik grundundersökning genomföras i samband med bygglovet. Bygglösningarna ska baseras på byggplatsspecifika grundundersökningar och planer.
Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää hiilineutraalisuusselvitys.	Vid planeringen av byggnader ska klimatneutralitet eftersträvas för hela livscykeln. I samband med bygglovsansökan ska en klimatneutralitetsutredning presenteras.
Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Lösningar som producerar förnybar energi ska föredras.
Korttelialueelle ei saa osoittaa tonttiliittymää Vantaankoskentien varrelta.	En tomtanslutning från Vandaforsvägen får inte anvisas till kvartersområdet.
Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.	Tilluftintaget ska ligga på Vandaforsvägens sida, på så långt avstånd från Tavastehusledens partikelutsläppsområde som möjligt.
Pyöräliikenne ja -pysäköinti	**Cykeltrafik och -parkering**
Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät: - toimistot 1 pp / 50 k-m² - palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²	Cykelplatser ska byggas till ett antal av minst: - kontor 1 cp / 50 m²-vy - service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy
Polkupyöräpysäköinnin on sijoittuva pääosin sisäänkäyntien yhteyteen. Pyöräpaikoista vähintään 50 % on oltava säältäsuojattuja ja runkolukittavia.	Cykelparkeringen ska huvudsakligen ligga i anslutning till entréerna. Av cykelplatserna ska minst 50 % vara väderskyddade och ramlåsbara.
Autoliikenne ja -pysäköinti	**Biltrafik och -parkering**
Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät: - toimistot 1 ap / 100 k-m² - palvelu- ja liiketilat 1 ap / 120 k-m² - hotelli- ja majoitustilat 1 ap / 250 k-m²	Minimiantalet bilplatser som ska byggas: - kontor 1 bp / 100 m²-vy - service- och affärslokaler 1 bp/120 m²-vy - hotell- och inkvarteringslokaler 1 bp / 250 m²-vy
Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärävaade ei koske monitoimiareenaa.	Kravet på det minimala antalet bilplatser som anläggs gäller inte allaktivitetsarenan.
Pysäköintipaikat tulee varustaa sähköauton latausmahdollisuudella tai olla helposti muutettavissa lataukseen soveltuviksi.	Parkeringsplatserna ska förses med möjlighet till laddning av elbilar eller enkelt kunna ändras så att de lämpar sig för laddning.
Tapahtumien aikaisesta liikenne-, pysäköinti- ja turvallisuusjärjestelyistä tulee esittää tarkempi suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.	Över trafik-, parkerings- och säkerhetsarrangemang under evenemang ska en noggrannare plan göras upp i samband med bygglovet.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
12	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KIVISTÖ	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
23192	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
TAPAHTUMAKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
8400	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
43000+kl400	**Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisen kerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku ravintola- ja liiketilojen kerrosalan neliömetrimäärän.**	**Talserie, där det första talet anger våningsyta i kvadratmeter för huvudanvändningsändamålet och det andra talet våningsytan i kvadratmeter för restaurang- och affärslokaler.**
XIII	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
+kl	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala. kl-merkinnän edellyttämät ravintola- ja liiketilat on rakennettava maantasokerrokseen Vantaankoskentien varrelle.	**Byggnadsyta.** Restaurang- och affärslokaler som förutsätts av kl-bestämmelsen ska byggas i markplansvåning längs med Vandaforsvägen.
map	**Maanalainen pysäköintitila** Maanalainen tila, johon saa sijoittaa huolto-, pysäköinti-, varasto- ja teknisiä tiloja. Tilasta tulee varautua ajoyhteyden mahdollistamiseen korttelin 23196 maanalaiseen pysäköintitilaan.	**Underjordiskt parkeringsutrymme** Underjordiskt utrymme där service-, parkerings-, lager- och tekniska utrymmen får placeras. Utrymmet ska ha beredskap för att möjliggöra en körförbindelse till det underjordiska parkeringsutrymmet i kvarteret 23196.
u	**Uloke tai katos.** Ulokkeen alapinnan tulee olla vähintään kuuden metrin etäisyydellä katutasosta.	**Utsprång eller väderskydd.** Det utskjutande partiets undersida ska vara på minst sex meters avstånd från gatuplanet.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**
	Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla suora uloskäynti porrashuoneista.	**Beteckningen anger att denna sida av byggnaden skall ha direkt utgång från trapphusen.**
l	**Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.** Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee pääasiassa kivetä tai käsitellä muutoin osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun. Alueita tai niiden osia ei saa aidata kuin tilapäisesti tapahtumien aikana.	**Områdesdel som ska beläggas med plattor eller sten.** Områdesdel som ska platt- eller stenläggas. Utrymmet mellan byggnaden och gatuområdet ska huvudsakligen stenläggas eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt. Områden eller områdesdelar får inte inhägnas utom tillfälligt under evenemang.



Ohjeellinen istutettava alueen osa.

Riktgivande del av område som skall planteras.

Säilytettävä/istutettava puurivi.

Trädrad som skall bevaras/planteras.



Kasvikatto.

Växttak.



Katu.

Gata.



Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.

Riktgivande körförbindelse inom området.



Ohjeellinen pysäköimispaikka.

Riktgivande parkeringsplats.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Rakentaminen maanalaisten johtojen läheisyydessä ei saa aiheuttaa haittaa tai vahinkoa maanalaisille verkostoille.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.

Byggande i närheten av underjordiska ledningar får inte äventyra eller skada de underjordiska nätverken.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

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

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)

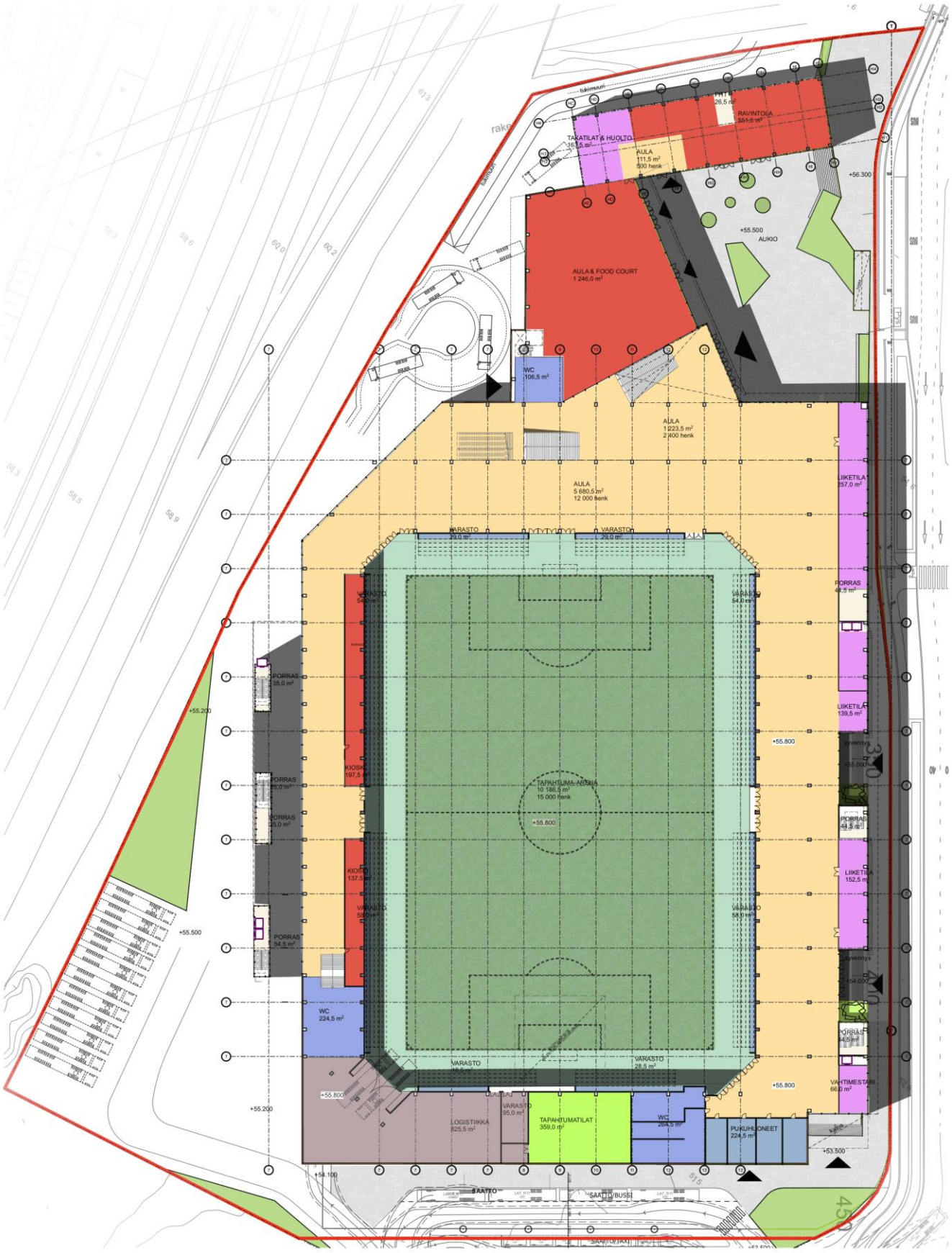


Näkymä pohjoisesta



Näkymä luoteesta

Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)



1. kerros

Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)



Näkymä lounaasta

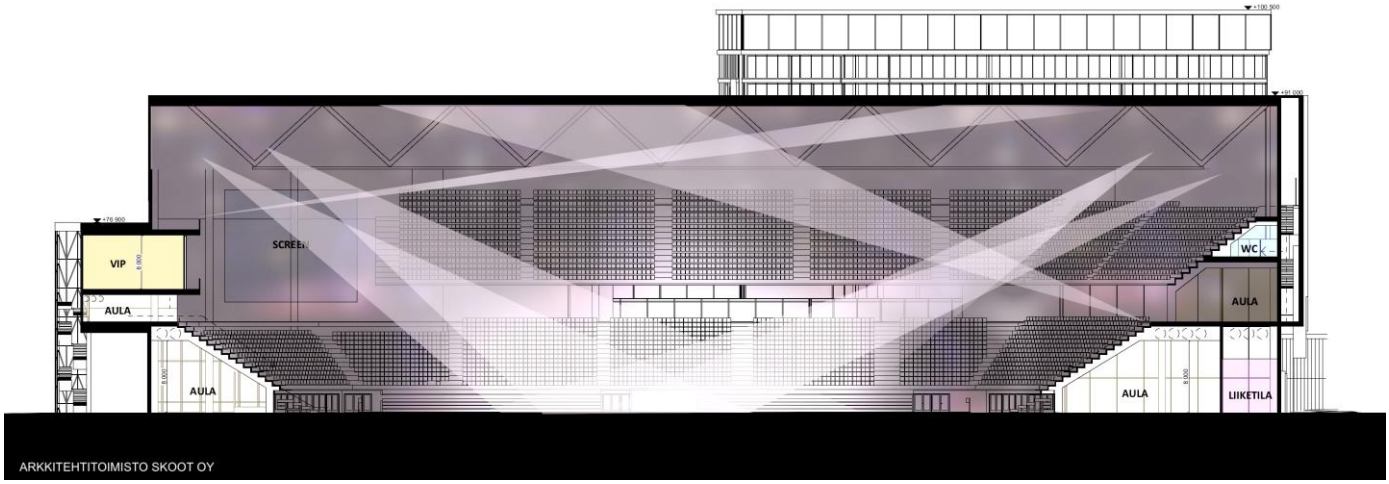


Pääsisäänkäyntiaukio

Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)

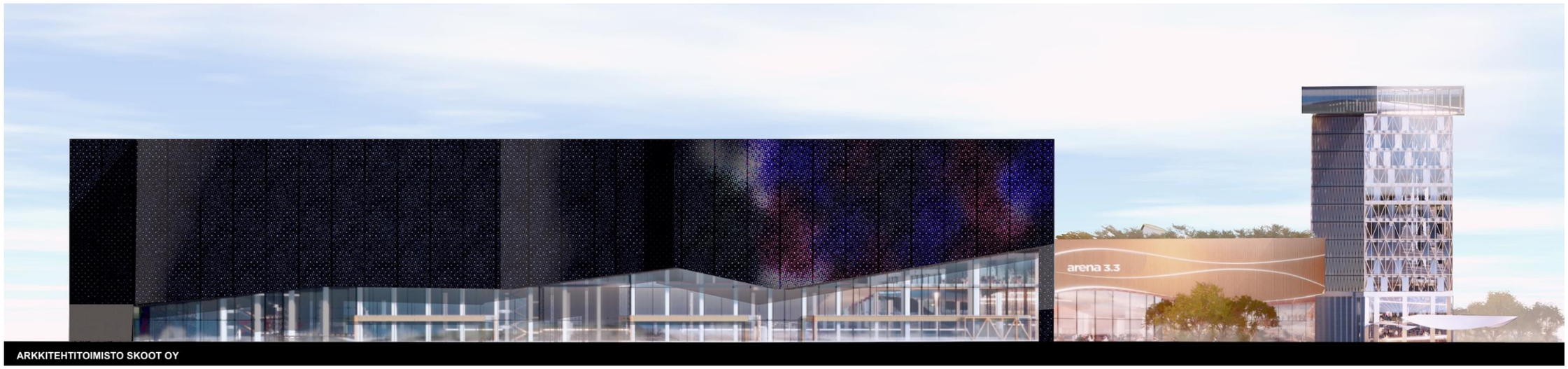


Näkymä hotellilta pääsisäänkäyntiaukiolle

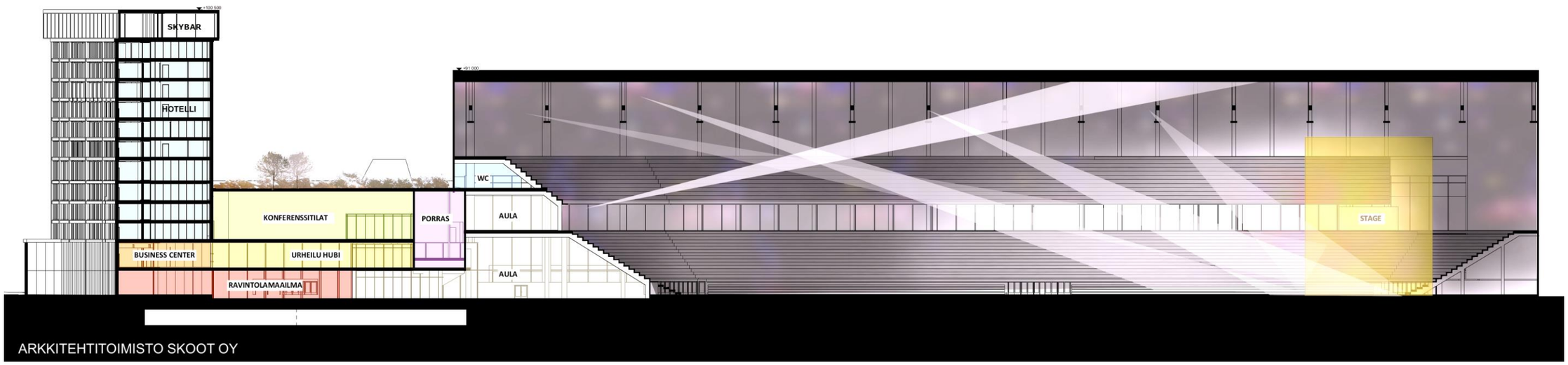


Poikittaisleikkaus

Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)

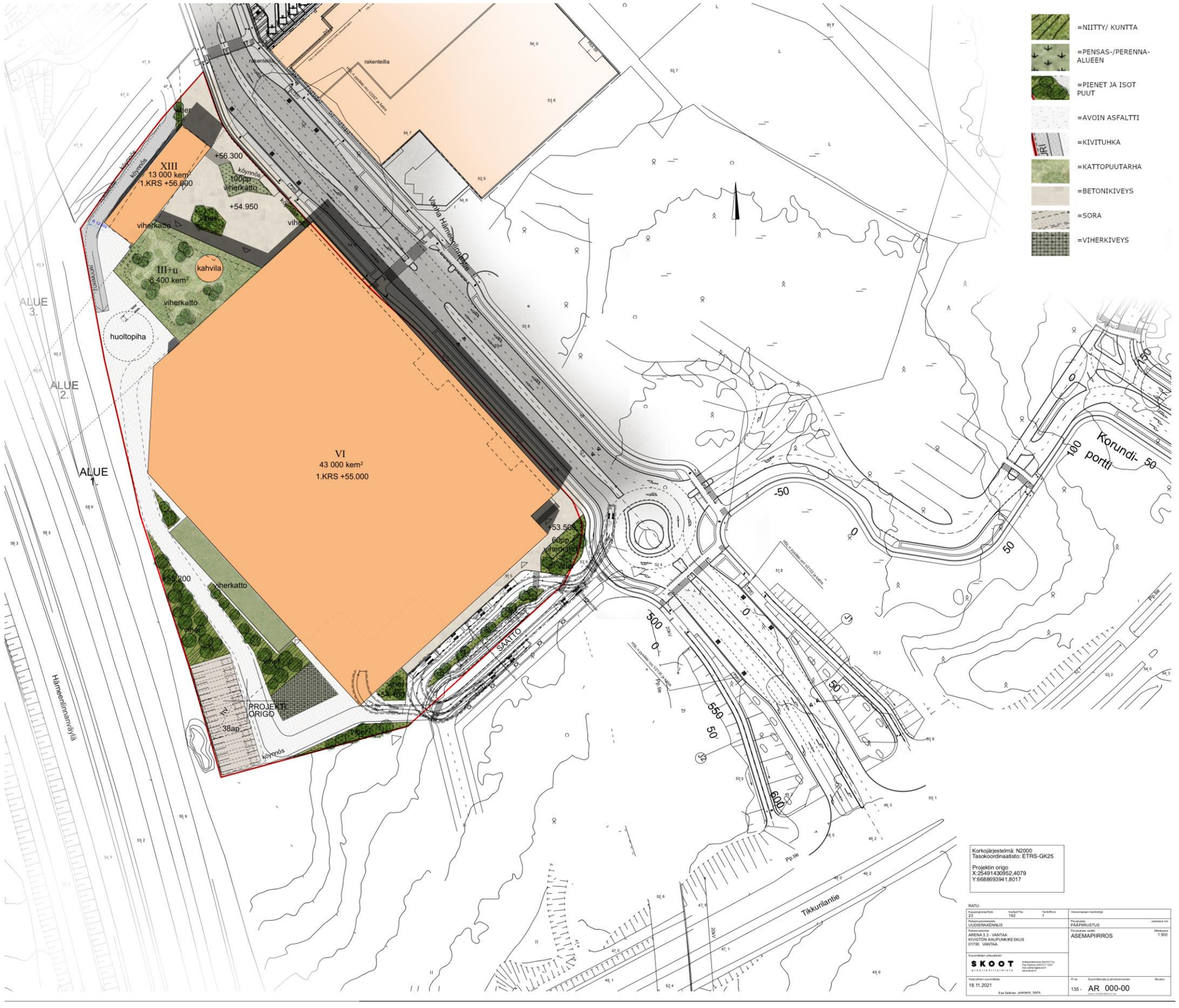


Julkisivu Vantaankoskentien suuntaan

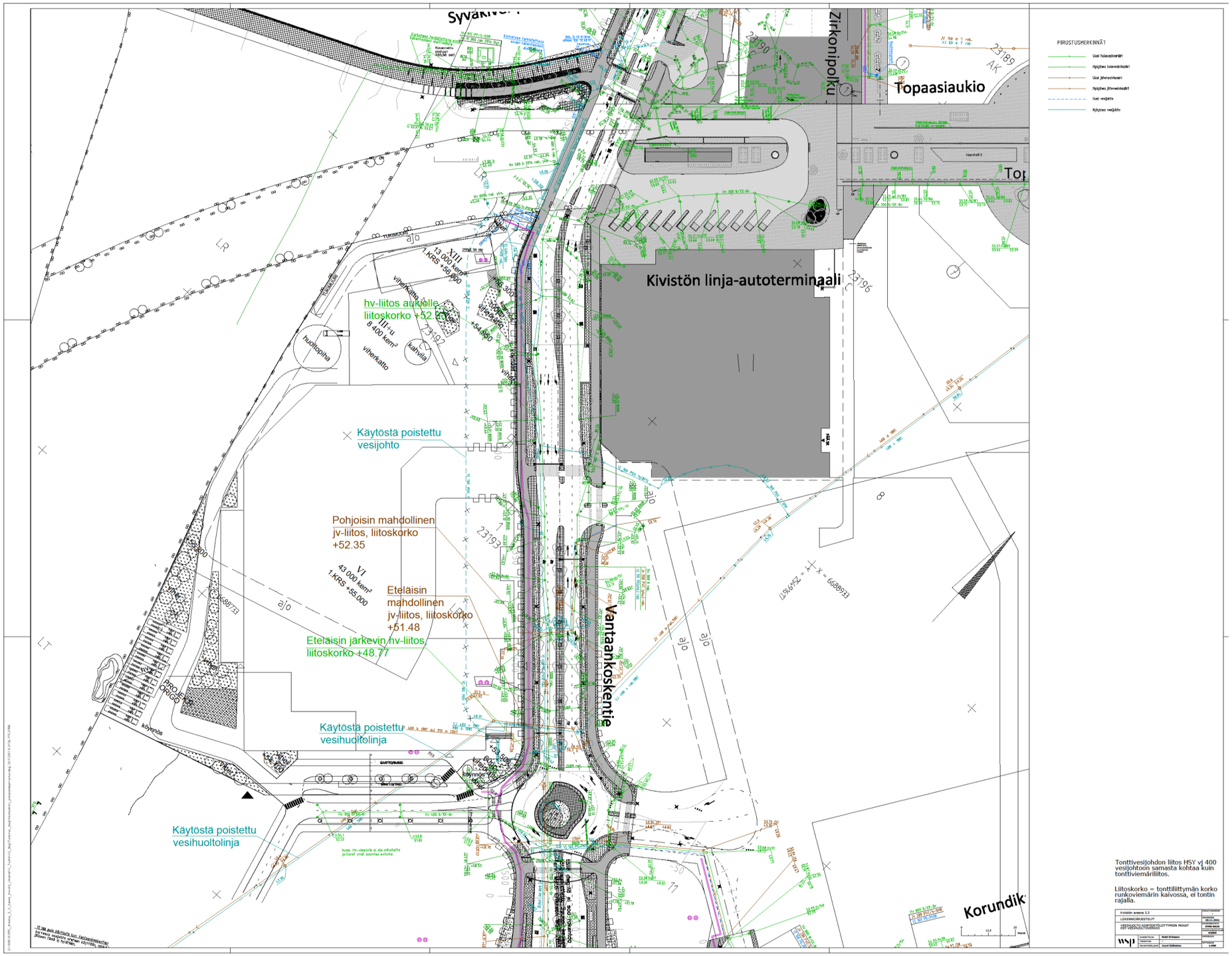


Pitkittäisleikkaus

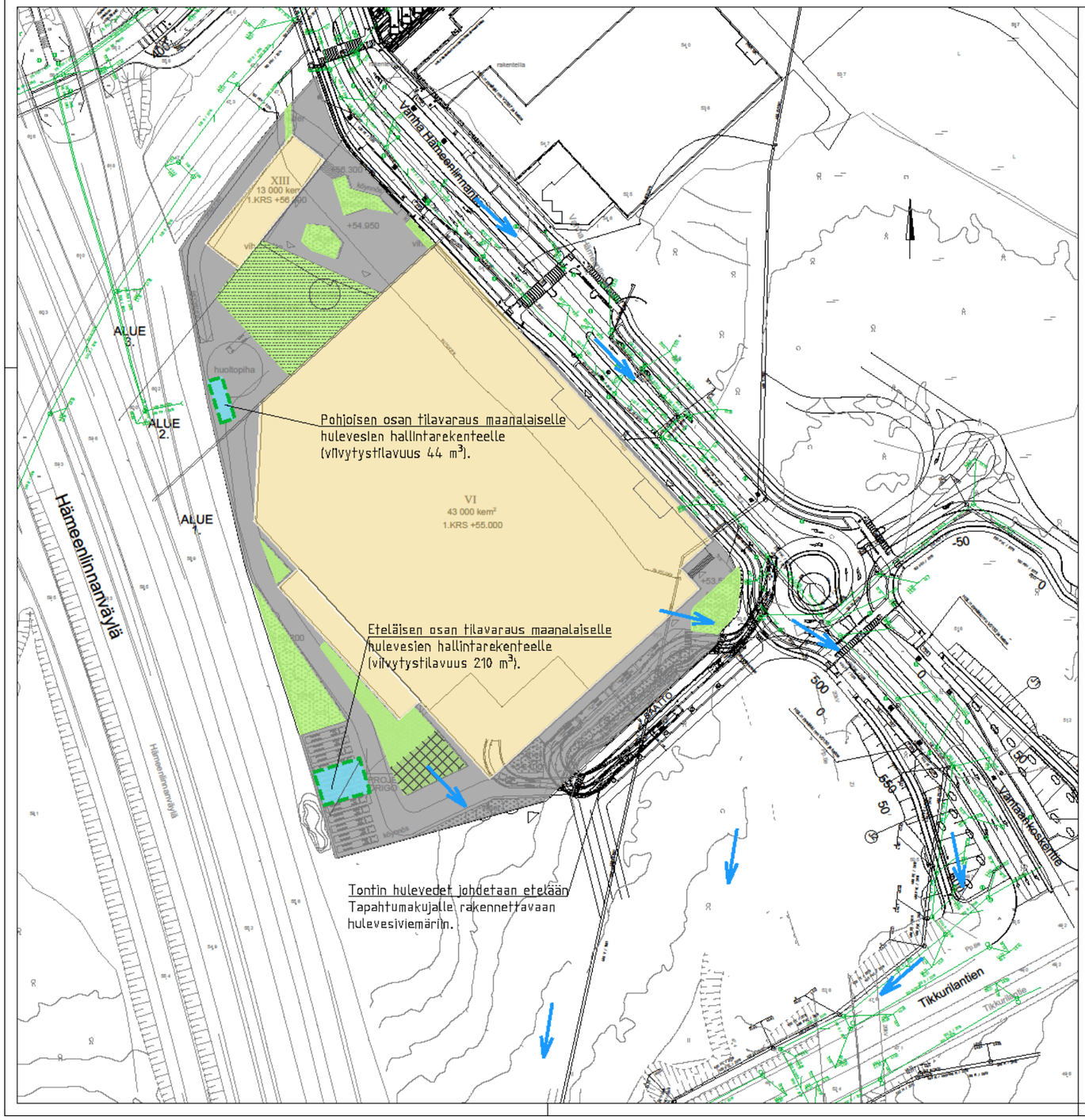
Liite 1: Arena 3.3 -hankkeen viitesuunnitelmat (Arkkitehtitoimisto SKOOT Oy, luonnos 18.11.2021)



Liite 2: Arena 3.3. vesihuollon yleissuunnitelma (WSP Oy, luonnos 26.11.2021)



Liite 3: Arena 3.3. hulevesisuunnitelma (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)



KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENAN HULEVESIEN HALLINTA

Mitoitusperiaateet:

Sallittu tontilta poistuva hulevesivirtaama arvioidaan käyttäen tontin luonnontilaisia valuntakertoimia ja kerran kolmessa vuodessa esiintyvää mitoitussadetta 150 l/(s·ha). Rakennetussa tilanteessa tontilta saa poistua tätä vastaava hulevesivirtaama. Muodostuva vesimäärän erotus viivytetään tontilla. Viivytettävä tilavuus lasketaan käyttäen sateen kestona 10 min. Tulvatilanteessa on käytetty 167 l/(s*ha) sadetta, jonka kesto on 30 min.

Maankäyttö	Valunnan määrä pinta-ala (m2)	valuntakerroin	Virtaama mitoitus Q (l/s)	Vesimäärä mitoitus V (m3)	Virtaama tulvatilanne Q (l/s)
Luonnontilainen	37295	0,1	56	34	62
Katto	22942	1	344	206	383
Asfaltti	8389	0,9	113	68	126
Viherkiveys	378	0,7	4	2	4
Viherkatto	1770	0,6	16	10	18
Viheralue	1788	0,1	3	2	3
YHTEENSÄ			480	**288**	**534**
erotus rakennttu ja luonnontilainen				254	

Alueelle soveltuvuvat hulevesien hallintamenetelmät:

- vähennetään hulevesien muodotumista suosimalla viherkattoja ja vettäläpäiseviä pintoja
- hulevesien viivytys maanalaisissa rakenteissa, viivystystilavuus 254 m³
- jatkosuunnittelussa tutkittava mahdollisuutta liikennöityjen aluiden hulevesien laadulliselle käsittelylle esim. biosuodatuksen avulla tai ohjamalla vesiä kasvillisuudelle
- jatkosuunnittelussa tutkittava mahdollisuus hyödyntää hulevesiä vessojen huuhteluvetenä
- purkivirtamaan kuristus tontilta luonnotilassa poistuvaa virtaamaa vastaavaksi (56 l/s), liitos rakennettavaan HSY:n hulevesiviemäriin Tapahtumakujalla

MERKKIEN SELITYKSET

- pintavesien virtaussuunta tulvatilanteessa
- hulevesien hallintarakenne
- katto
- viherkatto
- asfaltti
- viheralue
- viherkiveys
- rakennettu hulevesiviemäri

Koordinaatisto ETRS-GK25

K.osa/ kylä –; Kortteli/ tila –; Tontti/ Rn:o; Viranomaisen merkintöjä

Rakennustoimenpide: Uudisrakennus

Piirustuslaji: Asemapiirustus; Jukseva nro

Rakennuskohteen nimi ja osoite: Kivistön tapahtuma-areena

Piirustuksen sisältö: Hulevesisuunnitelma; Mittakaava: 1:1000

Ramboll Finland Oy
PL 25, Itsehallintokuja 3
02601 Espoo
puh. 020 755 611

Suunn.ala: VHT; Työnro: 1510066033; Tiedosto

Piirustusnro: Liite 3; Muutos

Hyv. (nimi, tutkinto, allekirj.): Anni Orkoneva, DI

Piirt. LEPM; Suunn.: Maarit Leppänen; Pvm: -

Liite 4: Arena 3.3 vihertehokkuus, tuloskortti (Ramboll Oy, luonnos 22.11.2021)

Tuloskortti

Päivämäärä 22.11.2021

Osoite 23 Kivistö

Kaavan numero 002431 KIVISTÖN TAPAHTUMA-AREENA

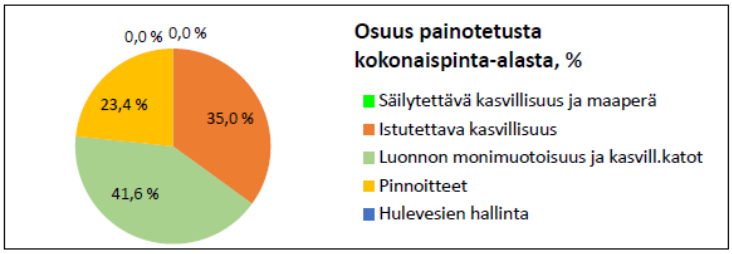
Vihertehokkuuslaskelma

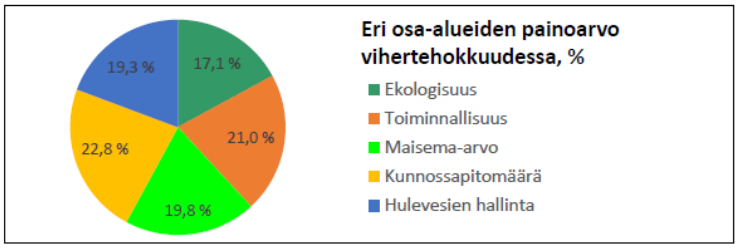
Viher-tehokkuus	**0,7**
Tavoitetaso	**0,7**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	5	8
Pinnoitteet	3	3
Hulevesien hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**13**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
209,7	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m^3	
209,7	
Jää viivyttämättä m^3	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3**
0,0	**263,0**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
17 %	





Pihasuunnitelma

Liite 5: Arena 3.3. taiteen konsepti (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)

19.11.2021

RAMBØLL

KIVISTÖN TAPAHTUMAKESKUS
VALOTAITEEN KONSEPTISUUNNITELMA

Valotaideteos sijoittuu Kivistön tapahtumakeskuksen pääsisäänkäynnin yhteyteen, areena-rakennuksen kulmaukseen, integroituna arkkitehtuuriin. Valoteoksen rakenteet ja laitteet suunnitellaan areenan julkisivuun osaksi arkkitehtuuria yhteistyössä arkkitehti- ja rakennesuunnittelun kanssa. Valoteoksen ohjaus tapahtuu äänen avulla heijastellen tapahtumakeskuksen toimintaa ja vierailijoiden tunnetiloja. Dynaaminen värivaloteos on vuorovaikutuksessa käyttäjiin äänisensoreiden, kuten desibelimittarin avulla.



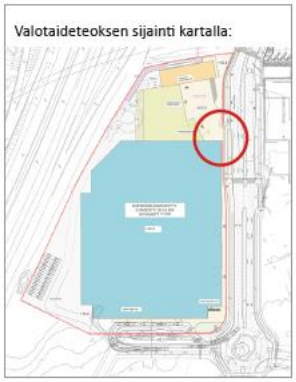
KUVITUSKUVA YLLÄ:
vectorstock.com/royalty-free-vector/concert-crowd-vector-34390697

Valoteos "elää ja hengittää" tapahtumien mukana

Valaistuksen visuaalinen ilme muuntuu tapahtumakeskuksessa mitatun äänenvoimakkuuden muutoksen mukaan reaaliaikaisesti. Muutos näkyy rakennuksen julkisivussa muuntuvana värivalaistuksena. Yleisön taputtaessa valaistuksen väri ja intensiteetti muuntuvat ohjelmoidusti ja toisaalta, kun tapahtumakeskus on suljettu, teoksen valaistus ohjelmoidaan staattiseksi osaksi arkkitehtuuria. Valoteos ilmentää Kivistön identiteettiä yhteisöllisesti kestävänä alueena ja muodostaa tunnistettavan pimeän ajan ilmeen tapahtumakeskuksen pääsisäänkäynnin alueelle.



Valotaideteoksen sijainti julkisivussa (punaisella katkoviivalla merkitty alue).
Havainnekuva /Arkkitehtitoimisto SKOOT



Valotaideteoksen sijainti kartalla:



Havainnekuva valotaideteoksesta talvi-iltana, kun se on vuorovaikutuksessa tapahtumakeskuksen käyttäjiin.
Kuva /Arkkitehtitoimisto SKOOT ja Ramboll

Liite 5: Arena 3.3. taiteen konsepti (Ramboll Oy, luonnos 19.11.2021)

RAMBØLL

KIVISTÖN TAPAHTUMAKESKUS
VALOTAITEEN KONSEPTISUUNNITELMA



Havainnekuva valotaideteoksesta syysiltana, kun se on vuorovaikutuksessa tapahtumakeskuksen käyttäjiin.
Kuva /Arkkitehtitoimisto SKOOT ja Ramboll



Havainnekuva valotaideteoksesta syysiltana, kun se ei ole vuorovaikutuksessa tapahtumakeskuksen käyttäjiin.
Kuva /Arkkitehtitoimisto SKOOT

Vantaa

Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus / Kivistö /A-RK, SL

Kaupunginhallitus 28.2.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaava ja asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **nro 233200**. Lausuntoja pyydettiin 15 ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 17.3.2022 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	Ei lausuttavaa.	Ei tarkistuksia.
NRO 2, 31.3.2022 Uudenmaan ELY-keskus	Tapahtumakujan kaakkoisreunaan osoitettu puurivi tulee toteuttaa mahdollisimman laajasti nykyistä puustoa säilyttäen ja alueen kaavamerkintään tulee sisällyttää tieto liito-oravan ydinalueen läheisyydestä ja säilytettävän puuston ensisijaisuudesta. Tapahtumakujan alueen jatkosuunnittelussa on huomioitava liito-oravan ydinalueeksi tunnistetun metsikön häiriöherkkyys. Tapahtumakujan lounaispäästä etelään esitetty kulkuyhteys vaatii oman erillisen luonnonsuojelulain 49 §:n 3 momentin mukaisen poikkeamislupaharkinnan. Kaavan vaikutukset liikenteen osalta vt3 (Hämeenlinnanväylälle) ja Keimolan palvelualueelle on	Kaavamääräystä on tarkennettu Tapahtumakujan kaakkoisreunaan osoitetun puurivin ja puuston säilyttämisen sekä liito-oravan ydinalueen läheisyyden osalta. Tapahtumakujan alueen läheisyydessä sijaitsevan liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys on huomioitu lisäämällä kaavamääräys matalasta aidasta/muurista, joka erottaa katu- ja metsäalueen. Tapahtumakujan lounaispäähän konsultin piirtämä kulkuyhteys etelään on poistettu kaava-aineistoista. Jalankulkusimulointi on lisätty kaava-aineistoihin. Liikenneselvityksen autoliikenteen toimivuus -liite on lisätty kaava-aineistoihin.

	arvioitu riittämättömästi ja toiminnallisuustarkastelun laatiminen on tarpeen liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Kaavaa varten laadittuja selvityksiä ei ole huomioitu riittävästi. Ääneneristävyyttä koskevat vaatimukset tulisi merkitä kaavakarttaan perustuen meluselvitykseen. Runkomelun ja tärinän torjuntaa koskevaa määräystä tulisi tarkentaa. Aineistosta ei selviä, miten ilmanlaatu on huomioitu kaavaratkaisussa. Ratkaisua on täydennettävä tältä osin.	Ääneneristävyyttä, runkomelua ja tärinän torjuntaa koskevia asemakaavamääräyksiä on tarkennettu. Kaavaan on lisätty määräys tuloilmanotosta Vantaankoskentien puolelta, etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.
NRO 3, 5.4.2022 Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL)	Juna- ja bussiliikenteen kapasiteetin riittävyys tulee varmistaa asemakaavoitusvaiheessa. Alustavien tarkastelujen mukaan junaliikenteen kapasiteetissa haasteita. Tapahtuma-areenan rakentamisen aikaiset haitat eivät bussiterminaalin toiminnalle tulee minimoida. Areenaan liittyvälle paikoitushallille on tärkeää saada jatkuvaa käyttöä esimerkiksi vuorottaispysäköinnin avulla. Bussiterminaalin täytyy olla esteittä bussien käytössä myös suurtapahtumia järjestettäessä. Lisäksi katsojavirtasimulointi olisi tarpeen kuvaamaan miten ihmisvirrat tapahtumien	Kaava-aineistoja täydennetty jalankulkusimuloinnilla.

	päätyttyä kulkeutuvat esimerkiksi juna-asemalle.	
NRO 4, 6.4.2022 Uudenmaan liitto	Ei lausuttavaa.	Ei tarkistuksia.
NRO 5, 7.4.2022 Vantaan Energia Oy Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.	Ei tarkistuksia.
NRO 6, 6.4.2022 Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	Pelastuslaitos varaa oikeuden lausua muutosehdotuksesta uudestaan lopullisten katsojavirtasimulaatioiden valmistuttua. Ajoyhteys Kivistön asematunneliin tulee säilyttää kaikissa olosuhteissa. Pelastuslaitos esittää huomioita suurtapahtumien pysäköinti- ja liikennejärjestelyjen sekä niihin liittyvien katujen sulkemisen osalta. Pelastuslaitoksen operatiivinen toiminta Areenan ympäristössä on turvattava riittävin nostopaikoin ja alueelle tulee toteuttaa riittävä sammutusvesi pelastustoimen tarpeisiin. Pelastusviranomainen pitää saapumiseen liittyviä laskelmia liian optimistisina ja antaa ohjeita uusien laskelmien tuottamiseen. Pelastuslaitos suosittelee lausunnon pyytämistä- kaava-	Ajoyhteys Kivistön asematunneliin turvataan. Pelastuslaitoksen operatiivinen toiminta turvataan. Kaava-aineistoja täydennetty jalankulkusimuloinnilla. Tukesilta on pyydetty lausuntoa kaava-aineistosta, eikä Tukesilla ollut lausuttavaa.

	aineistosta Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesilta.	
NRO 7, 6.4.2022 Väylävirasto	Väyläviraston mukaan rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä tai muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Väylävirasto nostaa esiin, että radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla rakennettavissa ja kunnossapidettävissä korttelialueen puolelta ja lisäksi on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet ja turvallisuusetäisyydet, jotka vaikuttavat rakennusten rakentamiseen, käyttöön ja kunnossapitoon. Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Väylävirasto ei näe estettä kaavassa esitetylle Kivistön aseman laiturialueelle johtavan huolto- ja pelastustieyhteyden siirrolle. Väyläviraston mukaan radan läheisyyteen kaavoitettaessa huomioitava mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Asemakaavan yhteydessä	Lisätty kaavamääräys, ettei rautatien läheisyyteen asemakaavoitettava rakentaminen saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Määräyksiä melu-, runkomelu- ja tärinähaitoista on tarkennettu. Kaava-aineistoja täydennetty jalankulkusimuloinnilla. Liikenneselvityksen autoliikenteen toimivuus -liite on lisätty kaava-aineistoihin.

	laaditun tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella runkomelutasot tulevat ylittämään hotellin majoitustiloissa VTT:n suositusarvot, mikäli rakennukseen ei toteuteta runkomelueristystä. Väylävirasto huomauttaa, että kaavahankkeen vaikutuksia Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) liikenteen toimivuuteen ei ole käsitelty kaava-aineistossa.	
NRO 8, 7.4.2022 Finavia	*Finavian mukaan tie- ja* raideliikenteen melun vuoksi hotellin eteläjulkisivulle tulee edellyttää 36 dB ja Hämeenlinnanväylän puolella 41 dB ääneneristävyyttä. Muilla sivuilla vaatimus vaihtelee alle 30 dB tasosta 39 dB tasoon. Kiitotieltä 22R pohjoiseen nousevien koneiden osalta melua kohdistuu myös rakennusten itäpuolen julkisivuun, joten Finavia katsoo, että esitettyä 31–33 dB ääneneristävyysvaatimuksen tiukentamista tulisi tarpeen mukaan tarkastella tämän pohjalta. Finavia katsoo, että suurten tapahtumien pääasiassa kehäradan junayhteyksiin perustuvissa kulkujärjestelyissä on huomioitava lentoaseman	Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu ääneneristävyysvaatimusten osalta.

	saavutettavuus, jota ei saa heikentää.	

NRO 1
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) 17.3.2022

Lausunto:

Tukesilla ei lausuttavaa asemakaavamuutokseen Vantaan Kivistössä.

Oy Transmeri Logistics Ab on Tukesin valvontakohde, mutta heidän laitoksestaan aiheutuvien onnettomuusvaikutusten ei ole arvioitu yltävän ko. kaava-alueelle saakka.

Vastine:

Ei vastinetta.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 2
Uudenmaan ELY-keskus 31.3.2022

Lausunto:

Yleiskaava ja yhdyskuntarakenne
Asemakaavaratkaisu on sekä voimassa olevan että valituksenalaisen yleiskaavan mukainen. Asemakaavalla luodut palvelut tukeutuvat raideliikenteeseen täydentäen Kivistön palvelurakennetta.

Luonnonympäristö
Kivistön tapahtuma-areenan toteuttamista varten on 25.3.2022 Uudenmaan ELY-keskus myöntänyt Vantaan kaupungille poikkeamisluvan heikentää osin kaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevaa liito-oravan ydinaluetta ja siellä olevaa tunnistettua lisääntymis- ja levähdyspaikkaa (UUDELY/12474/2021). (Päätös liitteenä). Päätös ei ole vielä tullut lainvoimaiseksi. Päätöksen määräykset tulee ottaa huomioon kaavan toteuttamisvaiheessa mm. puuston poiston poistojen ajoituksen sekä liito-oravan seurantavelvoitteen jatkumisen muodossa. Päätöksessä velvoitetut hyppytolpat eivät sijoitu tämän asemakaavan alueelle vaan Tikkurilantien varteen, mutta nekin tulee toki toteuttaa.

Kaava-alueen kaakkoiskulmassa sijaitsevan Tapahtumakujan saattoalue sijoittuu lähes kokonaisuudessaan tunnistetulle liito-oravan ydinalueelle. Tapahtumakujan kaakkoisreunaan osoitettu säilytettävä/istutettava puurivi tulee toteuttaa mahdollisimman laajalti säilyttäen alueen nykyistä puustoa. Kaavamerkintään tulee sisällyttää tieto liito-oravan ydinalueen läheisyydestä ja säilytettävän puuston ensisijaisuudesta.

Tapahtumakujan alueen tarkemmassa jatkosuunnittelussa tulee muillakin tavoin huomioida sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan metsäalueen häiriöherkkyys suhteessa suurtapahtumiin osallistuvien ihmismassojen epätoivottavaan käyttäytymiseen ja kulkemiseen. Liito-oravan ydinalueeksi tunnistetun metsikön kaikenlaista epätoivottavaa käyttöä, kulumista ja roskaantumista tulee ehkäistä tarkoituksenmukaisilla aitaratkaisuilla sekä mm. saniteettitilojen ja roska-astioiden mitoituksella ja sijoittelulla. Liito-oravametsikön läpi ei tule ohjata kulkua tapahtuma-areenalle.

Asemakaavaselostuksen asemapiirroksessa sivulla 25 näkyvää yhteyttä Tapahtumakujan lounaspäästä etelään, nykyisen heikentyvän liito-oravan ydinalueen läpi, ei ole käsitelty 25.3.2022 myönnetyssä poikkeusluvassa (UUDELY/12474/2021). Tällaisen katuyhteyden toteutus vaatii oman erillisen luonnonsuojelulain 49 §:n 3 momentin mukaisen poikkeamislupaharkintansa.

Liikenne
Kaavan vaikutukset tulee arvioida koko siltä alueelta, jolle sillä oletetaan olevan vaikutuksia. Tapahtuma-alueen mittakaavasta ja luonteesta johtuen vaikutukset ulottuvat laajalle alueelle ja ne tulee huomioida suunnitteluvaiheessa. Vaikutukset esimerkiksi vt3 (Hämeenlinnanväylälle) ja Keimolan palvelualueelle on arvioitu riittämättömästi. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan on syytä tehdä toiminnallisuustarkastelu, jotta voidaan varmistua liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta jatkossakin.

Kaavaa varten laadittuja selvityksiä ja niiden vaikutuksia ei ole huomioitu riittävästi.

Yksittäisiä suunnitteluvaiheessa ja kaavaselostuksessa riittämättömästi huomioituja asioita, jotka vaikuttavat liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä tapahtuma-alueella että laajemmalla vaikutusalueella, ovat mm.:

- tapahtumalogistiikan pysäköintitarpeet (suuri määrä kuljetuksia, käytännössä kumipyörillä)
- Keimolan palvelualue (on tarkoitettu palvelemaan logistiikka ja raskaanliikenteenkuljetuksia, ei tilapäisten tapahtumien logistisena alueena)
- Keimolan alueen bussipysäkkien soveltuvuus Charter-autojen pysäköintiin ja seisottamiseen tavara- ja huoltoliikenne (huolto-, ruoka- jäte-, yms.)
- etäpysäköintialueilta tuleva saattoliikenne (toiminnallisuus)
- riskit liikenteen häiriöille (osa yleisöstä henkilöautoilla, suuri osa vt3:n eritasoliittymän kautta)
- erikoiskuljetusverkko
- rakentamisen aikainen liikenne ja siitä aiheutuva raskaanliikenteen pysäköinti
- pysäköinnin riittävyys (esitetään ratkaisuja, pysäköintilaitosta ja liityntäpysäköintiä, joiden toteutumisesta ei ole tietoa)
- 6-kerroksiseen pysäköintilaitos (ei huomioitu tai esitetty kaava-aineistossa, vaikka siihen viitataan)
- hulevesien mitoitus, viivyttäminen ja johtaminen (maantien ojat).

Meluntorjunta

Kaavassa on ääneneristävyydestä määrätty seuraavasti:
"Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB. Sisätiloissa tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo."

Kaava-alueelle on laadittu meluselvitys, jossa on tarkasteltu tie- ja raideliikenteen melun leviämistä kaava-alueelle. Meluselvityksen mukaan hotellin julkisivuun kohdistuu enimmillään 76 dB päiväajan keskiäänitaso itäsivulla (Hämeenlinnanväylän puolella), joka edellyttää 41 dB äänieristystä. ELY-keskus katsoo, että ääneneristävyyttä koskevat vaatimukset tulisi lisäksi merkitä kaavakarttaan ja niiden tulisi perustua meluselvitykseen.

Runkomelun ja tärinän torjuntaa koskeva määräystä: *"Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja tärinän torjuntatarve"* tulisi tarkentaa. Runkomelun osalta kaavoituksessa tulee ottaa huomioon VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositukset runkomelutason raja-arvoista. Tärinän osalta kaavoituksessa tulee ottaa huomioon VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). ELY-keskus katsoo, että kaavassa tulee antaa määräykset tärinän ja runkomelun vähimmäistavoitetasoista. Koska kaavassa on määrätty julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on VTT:n suosituksen mukaisesti käytettävä runkomelutason tiukempaa raja-arvoa.

Ilmanlaatu

Kaavaselostuksen mukaan: "HSY:n ilmanlaatukartan mukaan kaava-alue on osittain Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueella." Ilmanlaatua ei ole käsitelty tarkemmin, eikä aineistosta selviä, miten ilmanlaatu on otettu huomioon kaavaratkaisussa. Kaavaratkaisua tulee täydentää tältä osin. Kaavassa on tarpeellista antaa määräykset tuloilman ottamisesta ja suodatuksesta, koska kaava-alue sijaitsee vilkasliikenteisen tien välittömässä läheisyydessä.

Jatkotoimenpiteet

Huomioiden lausunnossa esitetty Uudenmaan ELY-keskus esittää Vantaan kaupungille kaavasta pidettäväksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaista ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelua.

Vastine:
Viranomaisneuvottelu: Lausunnon lopussa ELY-keskus esittää maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelun pitämistä. Viranomaisneuvottelu pidettiin 8.6.2022. Viranomaisneuvottelussa käsiteltiin mm. luonnonympäristöön, liikenteeseen, meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun liittyviä suunnittelukysymyksiä.

Luontoympäristö: Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevan liito-oravan ydinalueen säilyminen on huomioitu tarkentavin kaavamääräyksin ja täsmentämällä kaava-aineistoa. Liito-oravien elinympäristön turvaamiseksi on tarkennettu kaavamääräystä Tapahtumakujan kaakkoisreunaan osoitetun puurivin ja puuston säilyttämisen sekä liito-oravan ydinalueen läheisyyden osalta. Tapahtumakujan alueen läheisyydessä sijaitsevan liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys on huomioitu lisäämällä kaavamääräys matalasta aidasta/muurista, joka erottaa katu- ja metsäalueen. Tapahtumakujan lounaispäähän konsultin piirtämä kulkuyhteys etelään on poistettu kaava-aineistoista. Tapahtuma-areenan asemakaava ei koske alueen eteläpuolista osaa, eikä siten mahdollista kyseisen kulkuyhteyden rakentamista.

Liikenne: Kaavaa varten laadittuja liikenteellisiä selvityksiä on tarkennettu ja täydennetyt selvitykset on liitetty kaava-aineistoihin. Liikenneselvityksissä on tutkittu tapahtumien aikaisen autoliikenteen ennustetta ja toimivuutta keskittyen suurtapahtumiin ja huomioiden muun muassa kaavahankkeen vaikutukset Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) liikenteen toimivuuteen (WSP Finland Oy, 2022) ja laadittu katsojavirta-analyysiä (Ramboll Finland Oy, 2022).

Monitoimiareenassa järjestetään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen. Tapahtumista on laadittu liikenteelliset toimivuustarkastelut ja laadittu jalankulkusimulointi. Tarkastelujen johtopäätöksinä todetaan, että tapahtuma-areenan tapahtumat sijoittuvat pääsääntöisesti viikonloppuihin tai arki-iltoihin. Suurtapahtumat ajoittuvat lauantai-iltoihin. Tarkastelussa on tutkittu lauantai illan 17000 katsoja urheilutapahtumaa ja 30000 katsojan konserttitapahtumaa ja niiden autoliikenteen määrää tapahtuma-areenan lähialueen katuverkolla. Johtopäätöksenä tarkastelussa on todettu, että tapahtuma-areenan tapahtumien aikainen autoliikenne ei heikennä alueen autoliikenteen verkon toimivuutta verrattuna normaalin arjen iltahuipputunnin liikennetilanteeseen. Tapahtumien aikana liikenneverkon muu liikenne on merkittävästi vähäisempää kuin arjen iltahuipputunnin aikana, eikä tapahtuman tuottama liikenne aiheuta normaalia arjen iltahuippua suurempaa liikennekuormitusta tie- ja katuverkolle.

Suurtapahtumien asiakasvirtojen oletetaan pääosin saapuvan junalla Kivistön asemalle. Pääsisäänkäynti sijoittuu monitoimiareenan pohjoisosaan, Kivistön rautatieaseman ja linja-autoterminaalin välittömään läheisyyteen hyvien joukkoliikenne- sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle. Monitoimiareenan eteläosassa on saatto- ja noutoalue tilausajo- ja taksiliikenteelle. Eteläosaan ollaan suunnittelemassa myös toista sisäänkäyntiä areenalle mikä keventää katsojavirtoja pohjoispäässä. Väliaikaista tilausajon pysäköintialuetta ja lisäsaatto- ja noutoalueen sijoittamista rakentamattomille lähialueille tutkitaan jatkosuunnittelussa. Tapahtuma-areenan tapahtumat ajoittuvat pääosin iltoihin ja viikonloppuihin, jolloin liityntäpysäköintialueet ovat hyödynnettävissä Charter-autojen pysäköintiin ja seisottamiseen. Suurtapahtumien aikainen henkilöautojen pysäköinti järjestetään osittain kaava-alueen ulkopuolella erikseen vuokrattavilla etäpysäköintialueilla ja niistä järjestetään bussikuljetukset. Lisäksi tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa tapahtuma-areenaa ja koko Kivistön keskustaa sekä liityntäpysäköintiä palveleva yhteinen 1000 autopaikan pysäköintilaitos Kivistön keskustaan.

Kivistön tapahtuma-areenan tapahtumalogistiikan pysäköintitarpeet, tavara- ja huoltoliikenne sekä ravintoloiden ja muiden liiketilojen pysäköinti on huomioitu suunnittelussa ja ne järjestetään Kivistön tapahtuma-areenan tontilla. Kaavamääräysten mukaiset hotelli- ja majoitustilan sekä ravintola- liike-, urheilu- ja toimistotilan autopysäköintipaikat tulee sijoittaa maanalaiseen pysäköintitilaan. Kaava sallii kahden maanalaisen pysäköintitason rakentamisen. Alustavien suunnitelmien mukaan maanalaiseen pysäköintitasoon mahtuisi yli 900 ap ja kahteen tasoon yhteensä yli 1800 ap. Lisäksi kaava sallii maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Kuusikerroksinen pysäköintilaitos mahdollistaisi lähes 600 lisäautopaikkaa. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia rakennettavien autopaikkamäärien tarpeellisuus resurssiviisauden ja ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden näkökulmasta.

Keimolan palvelualuetta ei hyödynnetä tapahtuma-areenan tarpeisiin. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä ei ole erikoiskuljetusreittejä. Rakentamisen aikainen liikenne ja siihen liittyvä pysäköinti on osa jatkosuunnittelua, eikä se liity asemakaavoitusvaiheeseen.

Laajemmin kaavahankkeen vaikutuksia liikenteeseen on kuvattu selostuksen kohdassa *4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön, Liikenne.*

Meluntorjunta, tärinä ja ilmanlaatu: Määräyksiä ääneneristävyydestä, runkomelusta ja tärinän torjunnasta sekä tuloilmanotosta Vantaankoskentien puolelta, etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta on tarkennettu ja/tai lisätty. Tarkennetut ja lisätyt asemakaavamääräykset on lueteltu kohdassa tarkistukset.

Tarkistukset:
Seuraavia määräyksiä on tarkennettu ja/tai lisätty:

Luonnonympäristö:

- Tapahtumakujan katualueen asemakaavoittamattomaan alueeseen rajautuva reuna tulee rajata kulkua rajoittavalla muurilla tai aidalla ja turvata toistaiseksi asemakaavoittamaton alue liito-oravan ydinalueen häiriöherkkyys huomioiden.

Meluntorjunta

- Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.

- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 25–30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.
- Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.

Rakentaminen rautatien läheisyydessä:

- Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.

Ilmanlaatu

- Tuloilmanotto tulee olla Vantaankoskentien puolelta, mahdollisimman etäältä Hämeenlinnanväylän hiukkaspäästöjen alueesta.

Lisäksi on laadittu jalankulkusimulointi (*Jalankulkusimulointi, Ramboll Finland Oy, 2022)* ja liikenneselvitystä on täydennetty erillisellä liitteellä (*Liikenneselvitys liite, WSP Finland, 2022)*, jotka on liitetty kaava-aineistoihin.

NRO 3
Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL) 5.4.2022

Lausunto:

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Hämeenlinnanväylän ja Vantaankoskentien välissä. Etelässä alue rajautuu kaavoittamattomaan metsäalueeseen. Etäisyys Kehäradan Kivistön asemalle on lyhimmillään noin 50 metriä. Alueen pinta-ala on noin 4 ha. Alueelle rakennettavalla monitoimiareenalla (Arena 3.3) tullaan järjestämään erikokoisia urheilu- ja kulttuuritapahtumia. Lisäksi Arenaan tulee hotelli, ravintola-, liike- ja toimistotilaa. Jalkapallo-otteluiden kapasiteetti on noin 17 000 katsomopaikkaa ja konserttitapahtumassa kokonaiskatsomon kapasiteetti on noin 30 000–32 000 asiakaspaikkaa. Arviolta kerran kuukaudessa järjestettävät suuremmat tapahtumat vaativat poikkeusjärjestelyitä liikenteeseen ja liikkumiseen.

Alueen joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset. Kehäradan junaliikenne on tiheää ja alueetta palvelee myös usea bussilinja.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on lausunut kannanottonaan 27.12.2019 seuraavaa:
”HSL pitää positiivisena asiana, että isoja ihmisjoukkoja palvelevia kohteita sijoitetaan joukkoliikenteen solmukohtaan. Kyseessä olevan hankkeen mittakaava on kuitenkin niin suuri ja sijainti verrattuna muihin vastaaviin areenoihin kaukana seudun painopisteestä, että kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden pitäminen korkealla tulee olemaan vaikeaa. Esimerkiksi kävellen ja pyöräillen alueen saavuttaa lähinnä Kivistön lähiseudulta, missä asuu varsin pieni osa seudun asukkaista. Juna- ja bussiliikenteen kapasiteetin riittävyys tulee varmistaa asemakaavoitusvaiheessa. HSL:n laatimissa hyvin alustavissa tarkasteluissa vaikuttaa siltä, että junaliikenteen kapasiteetin riittävyyden kanssa tulee olemaan ongelmia. Junaliikenteen kapasiteetin lisääminen – lisävuorot tai lisäyksiköt – vaatii tyypillisesti tiedon tarkasta lisäystarpeesta useita viikkoja etukäteen. Arkisin ruuhka-aikoina lisäyksiköitä ei ole mahdollista laittaa liikenteeseen kaluston vähäisyyden takia. Tapahtuma-areenan rakentamisen aikaiset haitat bussiterminaalin toiminnalle tulee minimoida. Tapahtuma-areena tulee väistämättä keräämään merkittävän määrän ajoneuvoliikennettä, jonka ohjaamiseen bussiliikennettä mahdollisimman vähän haittaavia reittejä pitkin tulee panostaa. Hankkeen taloudellinen kannattavuus tulee varmistaa. Jos kohde jää vajaakäytölle, tällöin menetetään Kivistön parhaimpiin kuuluva sijainti, jonka käytön tehokkuuteen tulee erityisesti panostaa. On myös erittäin tärkeätä saada areenaan liittyvälle paikoitushallille jatkuvaa käyttöä esimerkiksi vuorottaispysäköinnin avulla.”

Aiemmin lausutun lisäksi HSL haluaa korostaa, että bussiterminaalin täytyy olla esteittä bussien käytössä myös suurtapahtumia järjestettäessä. Lisäksi katsojavirtasimulointia olisi tarpeen tehdä myös kuvaamaan tapahtumien päättymisen jälkeistä aikaa, eli miten ihmisvirrat tapahtumien päätyttyä toimivat esimerkiksi juna-asemalle. HSL on edelleen mielellään mukana suunnitelmien edetessä.

Vastine:
Monitoimiareena sijaitsee logistisesti hyvien joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen liikenneyhteyksien äärellä. Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Kivistön asemasta ja linja-autoterminaalista. Kivistön aseman lisäksi linja-autoliikenteen lähimmät pysäkit sijaitsevat Vantaankoskentiellä ja Tikkurilantiellä.

Hämeenlinnanväylän linja-autopysäkit ovat n. 500 metrin päässä kaava-alueesta. Yleisesti maailmalla on nähtävissä trendi, jossa monitoimiareenat rakennetaan kaupungin ulkopuolelle hyvien joukkoliikenneyhteyksien päähän. Kaavamuutosalue sijaitsee korkean lento- ja liikennemelun alueella, eikä sovellu asuinrakentamiseen.

Junakapasiteetin lisäämisen tarvetta pystytään ennakoimaan, koska suurtapahtumat edellyttävät hyvin etupainoitteista suunnittelua ja siten tieto on mahdollista välittää HSL:lle hyvissä ajoin ennen tapahtumia. Tapahtumien huipputunnit ovat iltaisin ja viikonloppuisin, jolloin kalustopulaa ei pitäisi olla. Hankkeen tapahtumien liikennejärjestelyistä on tehty skenaariotarkasteluja ja tutkittu junien kapasiteetin riittävyyttä. Pienemmissä, esim. 5000 katsojan tapahtumissa, nykyinen junakapasiteetti riittää kaikkina tapahtuma-aikoina. Vaihtoehtona merkittävälle junien kapasiteetin lisäykselle on ottaa autojen etäpysäköinnistä tapahtuvien bussikuljetusten lisäksi järjestää kuljetuksia esim. pääradan ja rantaradan asemilta (Tikkurila, Leppävaara, Pasila) sekä tarvittaessa esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalta tai Helsingin päärautatieasemalta. Junakapasiteetin riittävyyden takia on tärkeä myös kehittää katsojia viivyttäviä ja houkuttelevia palveluita ennen ja jälkeen tapahtuman, jotta junat eivät ruuhkautuisi liikaa.

Suurtapahtumien aikana Vantaankoskentien autoliikenne voidaan sulkea. Joko bussiterminaalin liittymän ja Korundikadun kiertoliittymän välillä tai kokonaan Syväkiventien ja Korundikadun välillä. Jos koko katu suljetaan, on myös koko bussiterminaalin alue käytettävissä junia käyttäville katsojavirroille. Bussiliikenne täytyy tuolloin ohjata Syväkiventielle ja Keimolantielle.

Rakentamisen aikaiset haitat bussiterminaalille on mahdollista välttää ohjaamalla liikenne etelästä Kivistön liittymän kautta Tikkurilantielle ja edelleen Tikkurilantieltä Vantaankoskentielle ja kiertoliittymän kautta tontille. Pohjoiseen suuntautuva liikenne ohjataan Keimolanportin liittymän sijaan Kivistön liittymän kautta. Tällöin Vantaankoskentiellä kulkeva raskasliikenne ei häiritse bussiterminaalia ja bussiliikennettä sen enempää kuin muukaan Kivistön alueen rakentamisen liikenne. Häiriöt linja-autoterminaalin toiminnalle on vältettävissä.

Tapahtumien katsojavirroista on laadittu erillinen simulointi (*Jalankulkusimulointi*, Ramboll Finland Oy, 2022). Simuloinnin perusteella on tarkentunut mm. hankkeen sisäiset lippu- ja turvatarkastuksiin liittyvät tilatarpeet sekä sisäänkäyntialueen vaatima tilatarve. Mikäli suurimmissa tapahtumissa tarvitaan enemmän tilaa kuin hankkeen esittämä sisäänkäyntiaukio, voidaan Vantaankoskentie osittain sulkea autoliikenteeltä ja siten laajentaa jalankulkualueita. Tapahtumista poistuttaessa katsojilla on käytössään useita poistumisreittejä Areenalta mikä helpottaa katsojien poistumista.

Tarkistukset:

Jalankulkusimulointi (*Jalankulkusimulointi, Ramboll Finland Oy, 2022)* on liitetty kaava-aineistoihin.

NRO 4
Uudenmaan liitto, 6.4.2022
Lausunto:

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:

Ei vastinetta.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 5
Vantaan Energia Oy, 7.4.2022
Lausunto:

Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1–2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:

Kaavatyön yhteydessä on tehty yhteistyötä Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kanssa. Yhteistyössä laaditut alustavat suunnitelmat keski- ja pienjänniteverkon ja muuntamoiden sijoittumisesta alueelle on huomioitu kaavaehdotuksessa. Myös maakaapeleiden sijainti on huomioitu kaavaehdotuksessa.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 6
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 6.4.2022
Lausunto:

- Pelastusviranomainen varaa oikeuden lausua muutosehdotuksesta uudestaan lopullisten katsojavirtasimulointien valmistuttua. Nyt esitetyn aineiston perusteella katuosuuksien sulkeminen tulee todennäköisesti kyseessä myös pienempien kokoluokan tapahtumissa.
- Ajoyhteys Kivistön asematunneliin tulee säilyttää kaikissa olosuhteissa. Ajoväylän mitoitus tulee toteuttaa pelastuslaitoksen kalustolle sopivaksi ja reitti asematunnelille tulee turvata myös suurtapahtumien aikana
- Suurtapahtumien pysäköinti- ja liikennejärjestelyjen osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei tapahtuma-areenan lähialueella pelastustoiminnan ja ensihoidon toimintaedellytykset missään tilanteessa vaarannu
- Suljettavien katuosuuksien osalta- sekä sisäänkäyntien osalta tulee suunnittelussa huomioida ja kiinteillä rakenteilla estää väkijoukkoon ajamisen mahdollisuus
- Katuosuuksien sulkemisen mahdollisuus tulee mahdollistaa laajemmalle alueelle kuin nyt esitetylle Vantaankoskentielle. Etäohjattavien puomien, liikennevalojen ja opasteiden ja suljettavien katuosuuksien sulkutoimet tulee toteuttaa kiinteinä ei tapahtumakohtaisina tilapäisrakentein
- Asiakkaiden jättö- ja noutopaikat tulee osoittaa muualta silloin kun katuosuuksia Areenan edessä on suljettu
- Ympäröivillä katualueilla tulee huomioida pelastuslaitoksen operatiivisen toiminnan turvaaminen riittävillä nostopaikoilla
- Pelastusviranomainen pitää saapumiseen liittyviä laskelmia liian optimistisina. Pyydämme, että esitetään arvot silloin kun 75 % saapuu viimeisen tunnin aikana ja samoin poistumisen laskelmat kun 75–95 % poistuu yhtäaikaisesti
- Alueelle tulee toteuttaa pelastustoimelle riittävä sammutusvesi Vantaan kaupungin - ja Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen sammutusvesisuunnitelmien mukaisesti
- Pelastusviranomainen vahvasti suosittelee, että asemakaavamuutosehdotuksesta ja sen liiteaineistosta pyydetään Turvallisuus- ja kemikaaliviraston Tukesin lausunto Kuluttajaturvallisuuden valvontayksiköstä ylitarkastaja Kari Koposelta

Vastine:

Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen lausunnossa esitetyt asiat otetaan huomioon tapahtuma-areenan jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelussa ajoyhteys Kivistön asematunneliin turvataan. Lisäksi jatkosuunnittelussa huomioidaan, että pelastuslaitoksen operatiivinen toiminta turvataan kaikissa tilanteissa.

Kivistön tapahtuma-areenan katsojavirroista on laadittu erillinen simulointi (Kivistön Areenan jalankulkusimulointi, Ramboll Oy, 2022) asemakaavan ehdotusvaiheen jälkeen. Simuloinnin perusteella on tarkentunut mm. hankkeen sisäiset lippu- ja turvatarkastuksiin liittyvät tilatarpeet sekä sisäänkäyntialueen vaatima tilatarve. Mikäli suurimmissa tapahtumissa tarvitaan enemmän tilaa kuin hankkeen esittämä sisäänkäyntiaukio, voidaan Vantaankoskentie osittain sulkea autoliikenteeltä ja siten laajentaa jalankulkualueita. Tapahtumista poistuttaessa katsojilla on käytössään useita poistumisreittejä Areenalta mikä helpottaa katsojien poistumista.

Laajemmin kaavahankkeen vaikutuksia liikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen on kuvattu selostuksen kohdassa *4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön, Liikenne.*

Tukesilta on pyydetty lausuntoa kaava-aineistosta. Tukes ilmoitti (17.3.2022), että heillä ei ole lausuttavaa. Tukesin lausunto on nähtävillä tässä koontiaineistossa (Lausunto NRO 1).

Tarkistukset:

Kaava-aineistoja on täydennetty jalankulkusimuloinnilla (*Kivistön Areenan jalankulkusimulointi, Ramboll Oy, 2022*).

NRO 7
Väylävirasto, 6.4.2022

Lausunto:

Väylävirasto on tutustunut asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden sekä liikennejärjestelmän näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Hämeenlinnanväylän ja Vantaankoskentien välissä. Etelässä alue rajautuu kaavoittamattomaan metsäalueeseen. Etäisyys Kehäradan Kivistön asemalle on lyhimmillään noin 50 metriä. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mandollistaa Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola-, liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Hanke sijoittuu asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueeksi (C) ja katualueeksi osoitetulle alueelle. Kaavamuutoksen sallima rakennusoikeus on yhteensä 64 800 k-m2. Monitoimiareenan ja ravintolaosan maanpäällinen kerrosala on 51 800 k-m2 ja hotellin 13 000 k-m2. Lisäksi sallitaan maanalaisen pysäköinti- ja huoltotilan rakentaminen.

Radan läheisyyteen rakentaminen
Rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Lähtökohtaisesti radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee olla sekä rakennettavissa että kunnossapidettävissä täysin korttelialueen puolelta ja lisäksi on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet rakennusten rakentamiseen, käyttöön sekä kunnossapitoon. Kaikki rautatiealueelta tehtävät rakennusten rakentamisen ja elinkaaren aikaiset toimenpiteet ovat mahdollisia vain Väyläviraston kanssa tehtävän sopimuksen perusteella (ratalaki 36 §).

Radan stabiliteetti
Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain (2.2.2007/110) 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle reunimmaisen raiteen keskilinjasta. Suoja-aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset, joiden mukaan em. alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Myös suoja-alueen ulkopuolella tehtävinä töillä voi olla haitallisia vaikutuksia radan rakenteisiin. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä, louhimista) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat, selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava rakennusten suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. Lisäksi mahdolliset louhinnat tulee suunnitella ja toteuttaa Väyläviraston louhintaohjeen mukaisesti (Louhintatyöt rautatien läheisyydessä, Liikenneviraston ohjeita 23/2013).

Sähkörata
Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa

vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista (myös sähköratapylväässä sijaitsevasta paluujohtimesta) ja työkoneiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista.

Rakennusten jatkosuunnittelussa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet uudisrakennusten rakentamiseen ja kunnossapitoon (mm. nostokaluston käyttö). Sähköradan osalta on noudatettava seuraavia ohjeita (tai niiden kulloinkin voimassa olevia uusimpia versioita):
Sähkörataohjeet (Liikenneviraston ohjeita 7/2016) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2016-07_sahkorataohjeet_web.pdf, Ratatekniset ohjeet osa 5 Sähköistetty rata (Liikenneviraston ohjeita 23/2018) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-23_rato5_web.pdf ja Rautatiealueelle tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitussuunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 3/2010) https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo 2010-13 rautatiealueelle tulevien web.pdf.

Rautatien huolto- ja pelastustie
Asemakaavan suunnittelualueella sijaitsee nykyinen huolto- ja pelastustieyhteys Kivistön aseman laiturialueelle. Asemakaavan toteuttaminen edellyttää kyseisen tieyhteyden siirtämistä. Asemakaavaehdotuksessa korjaava sijainti huolto- ja pelastustieyhteydelle on osoitettu ajo-merkinnällä korttelin länsireunaan. Väylävirasto ei näe estettä tieyhteyden siirrolle. Korvaavan tieyhteyden osalta on kuitenkin hyvä varmistaa, että sen mitoitus on riittävä laiturialueelle (pelastuslaitoksen raskaat ajoneuvot) tai ratakiskoille liikennöiville (esim. kaksipyöräkaivinkone) ajoneuvoille. Lisäksi Väylävirasto muistuttaa, että tieyhteyden tulee olla käytettävissä 24/7 eikä tieyhteyttä voida siten sulkea korttelialueen rakennusten elinkaarenaikaisten kunnossapitotöiden ajaksi.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä
Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavatyön yhteydessä on laadittu selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoitettu niiden pohjalta tarvittavia kaavamääräyksiä haittojen torjumiseksi.

Asemakaavan yhteydessä laaditun tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella runkomelutasot tulevat ylittämään hotellin majoitustiloissa VTT:n suositusarvot, mikäli rakennukseen ei toteuteta runkomelueristystä. Väylävirasto korostaa runkomelueristyksen suunnittelemisen ja toteuttamisen tarvetta kaavassa osoitettuun hotellirakennukseen.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Maantiet
Väylävirasto pitää vakavana puutteena sitä, että kaavahankkeen vaikutuksia Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) liikenteen toimivuuteen ei ole kaava-aineistossa lainkaan käsitelty. Valtatie 3 kuuluu asetuksen maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta mukaiseen pääväyläverkkoon (palvelutasoluokka I). Tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Kattavamman lausunnon maanteiden osalta antaa Uudenmaan ELY-keskus.

Vastine:

Radan läheisyyteen rakentaminen: Tapahtuma-areenan jatkosuunnittelussa ja rakentamisvaiheessa huomioidaan Kehäradan läheisyyteen rakentaminen. Tämä varmistetaan uudella kaavamääräyksellä, jossa todetaan, ettei rautatien läheisyyteen asemakaavoitettava rakentamista saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.

Radan stabiliteetti, sähkörata ja rautatien huolto- ja pelastustie: Tapahtuma-areenan jatkosuunnittelussa huomioidaan lausunnossa mainitut rautatien suoja-alueet, sähköradan turvallisuusetäisyydet sekä rautatien huolto- ja pelastustien käytettävyys kaikkina aikoina.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä: Väyläviraston lausunnon vuoksi määräyksiä melu-, runkomelu- ja tärinähaitoista on tarkennettu. Määräysten tarkennukset on esitetty kohdassa tarkistukset.

Maantiet: Kaavaa varten laadittuja liikenteellisiä selvityksiä on tarkennettu ja täydennetyt selvitykset on liitetty kaava-aineistoihin. Liikenneselvityksissä on tutkittu tapahtumien aikaisen autoliikenteen ennustetta ja toimivuutta keskittyen suurtapahtumiin ja huomioiden muun muassa kaavahankkeen vaikutukset Hämeenlinnanväylän (valtatie 3) liikenteen toimivuuteen (WSP Finland Oy, 2022) ja laadittu katsojavirta-analyysiä (Ramboll Finland Oy, 2022).

Tarkistukset:

Seuraavia määräyksiä on tarkennettu ja/tai lisätty:

- Rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja tärinä on otettu huomioon.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla majoitustiloissa 0,3 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 35 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla kokoontumis- ja opetustiloissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 40 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla toimistoissa, kaupoissa, näyttelytiloissa ja museoissa 0,6 mm/s.
- Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 25–30 dB. Raideliikenteestä aiheutuvan

tärinän värähtelyn vw, 95 enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla konserttisaleissa 0,6 mm/s.

- Rakentaminen rautatien läheisyydessä ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle.
- Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.

Lisäksi on laadittu jalankulkusimulointi *(Jalankulkusimulointi, Ramboll Finland Oy, 2022*) ja liikenneselvitystä on täydennetty erillisellä liitteellä (*Liikenneselvitys liite, WSP Finland Oy, 2022)*, jotka on liitetty kaava-aineistoihin.

NRO 8
Finavia, 7.4.2022

Lausunto:

Asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan Arena 3.3 -hanke: monitoimiareena ja hotelli sekä ravintola-, liike-, urheilu- ja toimistotilaa. Lisäksi sallitaan maanalaisen pysäköinti- ja huoltotilan rakentaminen.

Tie- ja raideliikenteen melun vuoksi hotellin eteläpuolen julkisivulle edellytetään 36 dB ja Hämeenlinnanväylän puolella 41 dB ääneneristävyyttä. Muilla sivuilla ääneneristävyysvaatimus vaihtelee alle 30 dB tasosta 39 dB tasoon. Lentokonemelu kohdistuu kohteessa voimakkaimmin rakennusten etelä- ja länsipuolen julkisivuihin, joten tiemelun vuoksi asetut ääneneristävyystoimenpiteet soveltuvat hyvin myös tämän osalta. Helsinki-Vantaan lentoasemalta kiitotieltä 22R pohjoiseen nousevien koneiden osalta melua kohdistuu myös rakennusten itäpuolen julkisivuun, joten Finavia katsoo, että esitettyä 31–33 dB ääneneristävyysvaatimuksen tiukentamista tulisi tarpeen mukaan tarkastella tämän pohjalta. Tapahtuma-areenan tapahtumien saapumisen ja poistumisen kulkumuoto perustuu joukkoliikenteeseen, erityisesti kehäradan junayhteyksiin. Finavia katsoo, että suurten tapahtumien järjestelyissä on huomioitava lentoaseman saavutettavuus, jota ei saa heikentää. Finavia muistuttaa, että suurten iltatapahtumien päättymisajankohta sijoittunee lentoaseman vilkkaan liikenteen ajankohtaan (noin klo 22–23). Tämän vuoksi Finavia katsoo, että mahdollisten isojen tapahtumien järjestämisen yhteydessä on pohdittava menetelmiä ja tiedottamisen tapoja, joilla lentoasemalle saapuvan ja sieltä poistuvan liikenteen sujuvuus ja aikataulujen pitävyys turvataan.

Vastine:

Kaavamääräyksiä on tarkennettu majoitushuoneiden ääneneristävyysvaatimusten osalta. Määräyksen tarkennus on esitetty kohdassa tarkistukset.

Finavia toteaa, että suurien tapahtumien yhteydessä on huomioitava lentoaseman saavutettavuus. Suurten tapahtumien yhteydessä junakapasiteetin lisäämisen tarvetta pystytään ennakoimaan, koska suurtapahtumat edellyttävät hyvin etupainotteista suunnittelua ja siten tieto on mahdollista välittää HSL:lle hyvissä ajoin ennen tapahtumia. Tapahtumien huipputunnit ovat iltaisin ja viikonloppuisin, jolloin kalustopulaa ei pitäisi olla. Hankkeen tapahtumien liikennejärjestelyistä on tehty skenaariotarkasteluja ja tutkittu junien kapasiteetin riittävyyttä. Pienemmissä, esim. 5000 katsojan tapahtumissa, nykyinen junakapasiteetti riittää kaikkina tapahtuma-aikoina. Junakapasiteetin riittävyyden takia on tärkeä myös kehittää katsojia viivyttäviä ja houkuttelevia palveluita ennen ja jälkeen tapahtuman, jotta junat eivät ruuhkautuisi liikaa.

Lentoaseman saavutettavuus joukkoliikenteellä kaikkina aikoina huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Tarkistukset:

Määräyksiä on tarkennettu seuraavasti:

- Majoitushuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava pohjoisjulkisivulla vähintään 39 dB, itäjulkisivulla 35 dB, eteläjulkisivulla 36 dB ja länsijulkisivulla 41 dB tai rakennuslupavaiheen meluselvityksen ohjearvojen mukaiset.

7 § **Tikkurilan kaavarunko 2020 062700 / 60 Hiekkaharju, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala / TLA**

VD/9641/10.02.04.00/2019
TLA/MYL/TKO/THU/VIK

Tikkurilan kaavarunko 2020 tarkastelee Tikkurilan keskustan kehitystä vuoteen 2040 saakka. Se mahdollistaa 10 000 asukkaan ja 4 000 työpaikan lisäyksen alueelle. Aluetehokkuus kasvaa 0,5:stä 0,85:een, asukasluku 21 000:een ja työpaikkamäärä 13 500:aan. Tikkurila tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle. Tikkurilassa on kaikki: asumista, työpaikkoja, tilaa liikkumiselle, vihreää ja virkistystä. Monipuolisen ja kerroksellisen alueen historia näkyy kaupunkikuvassa.

Tikkurilan kaavarunko 2020 koskee Tikkurilan suuralueen kaupunginosaa Tikkurila (61) ja osia kaupunginosista Hiekkaharju (60), Jokiniemi (62), Viertola (63) ja Kuninkaala (64).

Kaavarungon suunnittelualue on kooltaan 1,9 neliökilometriä. Se kattaa koko Tikkurilan kaupunginosan ja osan Hiekkaharjusta, Jokiniemestä, Kuninkaalasta ja Viertolasta. Suunnittelualue ulottuu etelästä kaupungin rajalta pohjoiseen Hiekkaharjuntiehen ja Valkoisenlähteentiehen. Idässä rajana on Jokiniemenkatu, Keravanjoki ja Kuninkaalantie ja lännessä Keltamotie ja Kultarikontie.

Kaavarungon valmisteluun osallistuneet
Kaavarunkotyö on tehty kaupungin omana työnä. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi työn sisältöä on tuottanut arkkitehtitoimisto Inaro Oy kaupungin konsulttina ja laatinut Tikkurilan kävelykeskustan konsulttityön.

Tavoitteet työlle
Kaavarungon tavoitteena on Tikkurilan kehittyminen ja kasvaminen monipuolisena, kerroksellisena kaupunkikeskustana osana pääkaupunkiseudun kasvua. Alue tiivistyy sisäänpäin Vantaan uuden yleiskaavan tavoitteita seuraten. Kaavarunko mahdollistaa asukasmäärän kasvun 10 000 uudella asukkaalla ja 4000 uudella työpaikalla. Keinoina ovat rakennusten huolto, korjaus- ja lisärakentaminen sekä perustelluissa kohteissa purkava uudistaminen ja aikaisempaa tehokkaampi maankäyttö.

Kaavarunkotyön tulevaisuuskuvan tavoitteena on Tikkurila, josta löytyvät kaikki kaupunkirakenteen ja elämän osa-alueet: asumista, työpaikkoja, tilaa liikkumiselle sekä paikkoja virkistykselle ja vihreälle. Tikkurilaa kehitetään kaupunkirakenteeltaan ja kaupunkikuvaltaan elävänä, monipuolisena ja kerroksellisena jokivarren kantakaupunkina. Asumisessa korostuvat monipuolisuus ja kaupunkiasumisen mahdollisuudet. Työn näkökulmasta Tikkurila on ja vahvistuu pääkaupunkiseudun merkittävänä työpaikka- ja palvelukeskittymänä, josta on myös hyvät yhteydet lentokentälle. Saavutettavuus on jo nyt Tikkurilan valtti, ja Vantaan ratikka lisää mahdollisuuksia kulkea kestävällä kulkumuodolla. Koska viheralueita on kaavarunkoalueella vähän, korostuvat yhteydet lähiympäristön laajoille viheralueille: jokirantaan, Tikkurilan keskuspuistoon ja Winterinmäelle. Tikkurilassa on kattava vehreiden virkistysreittien verkosto.

Tikkurilan kaavarunko ei ole juridinen asiakirja, mutta se ohjaa asemakaavoitustyötä ja antaa suuntaa alueen kehitykselle. Koska pääosa Tikkurilan maanomistuksesta on yksityistä, muuttuu alue usein tontti tai kortteli kerrallaan. Kaavarunko auttaa kokonaisuuden hahmottamisessa. Muutos on kiinni yksityisten kiinteistön- ja maanomistajien muutoshalukkuudesta. Kaupunki suhtautuu myönteisesti Tikkurilan

kehittämiseen nykyistä tiiviimmäksi kaupunkikeskustaksi, ja kaavarunko toimii yhtenä lähtömateriaalina kaupunkikehityksessä.

Kestävä kehitys on kaavarunkotyön läpileikkaava teema. Ilmastokriisi ja biodiversiteettikato ovat haasteita, joihin kaupunkisuunnittelulla voidaan osaltaan vaikuttaa. Tikkurilan alueella merkittäviä keinoja ovat mm. jo rakennetun alueen tiivistäminen, rakentaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen ja valmiin infrastruktuurin yhteyteen sekä toiminnoiltaan sekoittuneen alueen turvaaminen. Rakennusten huolto, korjaaminen ja lisärakentaminen sekä uuden rakentamisen elinkaarikestävyys ovat edistettäviä sisältöjä alueen kehittämisessä. Viheralueiden monipuolisuus ja runsas kasvilajisto vastaavat luonnon monimuotoisuuden edistämiseen ja hyvät yhteydet laajoille virkistysalueille mahdollistavat luonnon hyvinvointivaikutusten hyödyntämisen.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
Tikkurilan kaavarungon 2020 osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 17.3.-7.5.2020. Mielipiteitä saatiin 20 kappaletta. Alueen kehityksestä järjestettiin verkkokysely 17.3.-7.5.2020. Kyselyyn vastanneita oli 512 ja vastauksia tai merkintöjä yhteensä 6508. Kyselyssä esiin tulleita toiveita on kirjattu ja kommentoitu teemoittain kaavarungon suunnitelmaosassa.

Asukastilaisuus peruttiin koronatilanteen vuoksi ja aineisto julkaistiin kaavarungon internet-sivulla. Kaavarunkotyötä esiteltiin 16.12.2020 Vantaan ratikan yleisötilaisuudessa, joka järjestettiin Teams live -tapahtumana.

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

Tikkurilan kaavarungon 2020 sisältö
Tikkurilan kaavarunko 2020 -luonnoksen aineisto koostuu viidestä osasta: karttapaketista, suunnitelmaosasta, lähtötieto-osasta, kaavarunkokyselyn raportista ja kaupunginmuseon inventointiraportista. Karttapaketti sisältää Tikkurilan tulevaisuuskuvan, suunnitteluperiaatteet ja kaavarunkokartat. Suunnitelmaosassa on suunnitelma avattuna teemoittain sekä osiot kaavarungon vuorovaikutuksesta, vaikutusten arvioinnista ja toteutuksesta. Lähtötieto-osaan on koottu suunnittelun lähtökohdat teemoittain sekä alueen suunnittelutilanne. Kaavarunkokyselyn raportti on yhteenveto OAS-vaiheen verkkokyselyn tuloksista. Kaupunginmuseon raportti sisältää kaavarunkotyön yhteydessä inventoidut modernin rakennuskannan arvokohteet.

Tikkurilan edellinen kaavarunkotyö on vuodelta 2015, ja uusi kaavarunko jatkaa edellisen periaatteita. Uuden yleiskaavan mukaisesti Tikkurilan keskusta-aluetta on laajennettu merkittävästi. Vantaan resurssiviisauden tiekartta (2018) sekä Hiilineutraalius 2030 -tavoite näkyvät kaavarungon sisällössä. Jokaista teemaa on tarkasteltu kestävän kehityksen näkökulmasta, ja sisältö on mukana vaikutusten arvioinnissa.

Kaavarunkotyössä tarkastellaan Tikkurilan kehitystä vuoteen 2040 asti. Sekä lähtötietoja, tulevaisuuskuvaa että suunnitelmaa on tutkittu viiden teeman kautta. Teemat ovat kaupunkikuva ja kaupunkirakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kaavarunko kiteytyy teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki. Tikkurila tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet. Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä. Saavutettavuus on Tikkurilan valtti. Tikkurilassa on kattava vehreiden virkistysreittien verkosto.

Suunnitteluperiaatteet on laadittu asemakaavoituksen pohjaksi. Tavoitteena on ohjata alueen rakentumista siten, että tulevaisuuden Tikkurila on toiminnallisesti monipuolinen, viihtyisä, turvallinen ja esteetön kaupunkiympäristö. Mitoituksen tavoitteena on mahdollistaa 10 000 uutta asukasta ja tavoitella 4 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä. Nykytilanteeseen verrattuna tämä merkitsee asukasmäärän kaksinkertaistumista ja työpaikkamäärän kasvua noin 40 prosentilla.
Asukasmäärä kasvaisi siten 21 000:een ja työpaikkamäärä 13 500:een. Kaavarunkoalueen aluetehokkuus kasvaa nykyisestä 0,5:stä tulevaisuuden 0,85:een. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat kestävään kasvuun joukkoliikenteen äärelle ja toiminnallisesti sekoittuneen kantakaupungin merkittävään laajenemiseen junaradan molemmin puolin. Tavoitteena on, että kaupunkikuvassa näkyy kaikkien vuosikymmenten historia. Aluetta kehitetään siten, että tiivistyminen vahvistaa katutilojen ja korttelirakenteen vaihtelua, ja virkistysreittejä kehitetään palvelemaan kasvavaa käyttäjäkuntaa.

Kaavarunkokarttoja on kaksi. Kartan A teemoja ovat kaupunkikuva ja kaupunkirakenne, asuminen ja työ. Kartan B teemoja ovat liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kartta A ohjaa kaupungin fyysistä ja toiminnallista rakennetta. Sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykettä kehitetään monipuolisten toimintojen alueena, jolle sijoittuu sekä liike- ja toimitilaa, yksityisiä ja julkisia palveluita että asumista. Asuntovaltaiset vyöhykkeet sijaitsevat kaavarunkoalueen reunamilla ja keskustan välikatujen varsilla. Niihin voi sijoittua asumisen yhteyteen sopeutuvaa liike-, palvelu- ja työtilaa. Molemmille vyöhykkeille on määritelty suuntaa antava tehokkuushaarukka, jonka pohjalta rakennusoikeus täsmentyy asemakaavavaiheessa. Korkean rakentamisen tarkastelualue sijoittuu asemanseudulle sekä Jokiniemeen pääradan varteen. Kartalla ovat myös Tikkurilan historialliset rakennuskohteet: eri vuosikymmenten helmet sekä rakennusten ja aluekokonaisuuksien tunnistetut arvot. Tavoitteena on, että ajallinen kerroksellisuus säilyy.

Kartalla B on esitetty kaupunkirakenteen kannalta merkittävä ajatus kävelykeskustan laajenemisesta. Ohikulkuliikennettä ohjataan keskustan kehälle, ja kehän rajaamaa aluetta kehitetään kestävän liikkumisen alueena. Matkakeskuksen merkitys korostuu entisestään, kun aseman yhteyteen suunnitellaan Vantaan ratikan vaihtopysäkkiä. Tiivistyvällä alueella pysäköinti vaatii keskittämistä. Rautatien alittavia ja ylittäviä yhteyksiä on tarpeen kehittää Jokiniemen rakentuessa. Tikkurilassa viheralueiden määrä on vähäinen, joten virkistysyhteydet kaavarunkoalueen ulkopuolisille viheralueille korostuvat. Myös alueen sisäisten, pienten taskupuistojen merkitys kasvaa. Virkistysreittien vehreys muodostuu puistojen, katualueiden ja niihin rajautuvien tonttien kasvillisuudesta. Hulevesiä tulee hallita tontilla, mutta myös julkisessa kaupunkitilassa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 4.5.2021 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 4.5.2021 päivätty kaavarunko 062700, 61 Tikkurila, 60 Hiekkaharju, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala / Tikkurilan kaavarunko 2020,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkisuunnittelulautakunnan varapuheenjohtaja Paula Lehmuskallio esitti, että asia jätetään pöydälle. Kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen Tarja Eklund kannatti esitystä.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle kaupunkisuunnittelulautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkisuunnittelulautakunta 25.5.2021 § 6

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 4.5.2021 päivätty kaavarunko 062700, 61 Tikkurila, 60 Hiekkaharju, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala / Tikkurilan kaavarunko 2020,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreä ryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman: “Vihreä ryhmä esittää, että Tikkurilan kaavarungossa pyritään säilyttämään nykyisiä viheralueita ja edistämään alueen viihtyisyyttä lisäämällä kaupunkivihreää.”

Merkittiin, että kokoomuksen ja RKP:n ryhmät jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon perussuomalaisten ryhmä yhtyi: “Tikkurilasta tulee todennäköisesti kuluvalla vuosikymmenellä Suomen kolmanneksi suurimman kaupungin hallinnollinen keskus. Keskustan kehitys riippuu voimakkaasti myös yksityisten maanomistajien tahdosta. Kaupungin tulee aktiivisesti kerätä nähtävillä olon aikana yksityisiltä maanomistajilta näkemyksiä ja ajatuksia Tikkurilan keskustan kehittämiseksi ja tiivistämiseksi. Saadun palautteen perusteella voidaan nähtävillä olon jälkeen arvioida tarvetta muuttaa merkintöjä tai tehokkuuksia.”

_____

Kaupunginhallitus 15.6.2021 § 35

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 4.5.2021 päivätty kaavarunko 062700, 61 Tikkurila, 60 Hiekkaharju, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala / Tikkurilan kaavarunko 2020, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunginhallitus 9.8.2021 § 47

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 4.5.2021 päivätty kaavarunko 062700, 61 Tikkurila, 60 Hiekkaharju, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala / Tikkurilan kaavarunko 2020, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristön toimialan vs. apulaiskaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:
Vaihdettiin Tikkurilan kaavarunko 2020-karttapaketti -liitteen tilalle päivitetty versio (päivätty 9.8.2021). Liitteeseen on tehty seuraavat täsmennykset:
-Karttapaketin suunnitteluperiaatteisiin on lisätty lyhyet selostustekstit, jotka aikaisemmin ovat sisältyneet ainoastaan kaavaselostukseen.
-Karttapaketin karttamerkintöjen selitteitä on täydennetty.

Poistettiin selostustekstin sivulta 42 seuraava virke: *Kaavarunkoalueen lähiympäristössä uusia mahdollisia päiväkotipaikkoja voi tarjota Winterinmäki.*

Lisäksi merkittiin alla olevat pöytäkirjalausumat.

Vihreiden kaupunginhallituksen ryhmän pöytäkirjalausuma, johon sosialidemokraattien ja kristillisdemokraattien kaupunginhallituksen ryhmät yhtyivät:

”Tikkurilan kaavarungossa pyritään säilyttämään nykyisiä viheralueita ja edistämään alueen viihtyisyyttä lisäämällä kaupunkivihreää.”

Kokoomuksen kaupunginhallituksen ryhmän pöytäkirjalausuma, johon kristillisdemokraattien kaupunginhallituksen ryhmä yhtyi:

”Tikkurilan keskustan kehitys riippuu voimakkaasti yksityisten maanomistajien tahtotilasta. Kaupungin tulee aktiivisesti kerätä nähtävillä olon aikana yksityisiltä maanomistajilta näkemyksiä ja ajatuksia kaavarungosta ja Tikkurilan keskustan kehittämisestä.”

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

_____

Nähtävilläolo
Kaavarunkoluonnos on ollut MRA 30 §:n nojalla nähtävillä 19.8.–3.10.2021. Tänä aikana jätettiin 4 mielipidettä. Mielipiteissä kommentoitiin yksittäisen korttelin suuntaa antavaa tehokkuutta tai sijoittumista työpaikkavyöhykkeelle sekä kaavarunkoalueen pohjoisosan rajausta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 9.8.2021 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 23 ja saatiin 11 kappaletta.

Tehdyt tarkistukset
Lausuntojen johdosta tehdyt tarkistukset:
Kaavarunkokartat A ja B: Pääradan itäpuolinen liityntäpysäköinnin merkintä on siirretty lähemmäs Tikkurilan asemaa ja matkakeskusta. Vantaan ratikan Jokiniemen pysäkkipari on lisätty. Vantaan kaupunginmuseon arvottaman oikeus- ja poliisitalon merkintää on tarkennettu koskemaan ainoastaan oikeustaloa.
Kaavarunkokartta B: Kestävän liikkumisen katu on merkitty kartalle.

Kaavarunkoselostus: Termi ”Kestävän liikkumisen katu” on lisätty kohtaan 2.3.4 Liikenne / Katuverkko. Tavoite uusiutuvan energian lisäämisestä on nostettu kohtaan 2.3.6 Muut / Yhdyskuntatekninen huolto. Tieto siitä, ettei alueella ei ole merkittäviä havaintoja tai tietoa happamista sulfaattimaista, on lisätty kohtaan 2.3.6. Muut / Ympäristöhäiriöt.
Muut tarkistukset:
Kaavarunkokartat A ja B: Vantaan kaupunginmuseon arvottamien rakennusten merkintöjä on päivitetty Kuninkaalan osalta kortteleissa 64107 ja 64104. Suuri rantatie -kaavamerkinnän selitettä on täsmennetty.
Kaavarunkoselostus: Tietoja Tikkurilan vanhustenkeskuksen suunnittelusta on täydennetty kohdassa 2.3.3 Työ / Palvelukehityksestä kaavarunkoalueen ulkopuolella Tikkurilan suuralueella.
Kaupungin oman monitilatoimiston tilannetiedot on päivitetty kohtaan 2.3.3 Työ / Kaupungin monitilatoimisto. Lisäksi kaavarunkoselostusta on täydennetty suunnittelu- ja käsittelyvaiheiden osalta.

Mielipiteet eivät aiheuttaneet tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

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

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet mielipiteisiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset, ja
b) hyväksytään 15.11.2022 päivätty kaavarunko 062700, 61 Tikkurila, 60 Hiekkaharju, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala / Tikkurilan kaavarunko 2020, noudatettavaksi ohjeena alueen asemakaavoituksessa.

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

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

Liitteet:
- Tikkurilan kaavarunko 2020 -karttapaketti 15.11.2022
- Tikkurilan kaavarunko 2020 -suunnitelmaosa 15.11.2022
- Koonti mielipiteistä 15.11.2022
- Koonti lausunnoista 15.11.2022

Nettisivulta https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/tikkurilan-kaavarunko löytyy lisäksi edellisen vaiheen materiaalia, joka ei ole muuttunut:
- Tikkurilan kaavarunko 2020 -lähtötiedot 4.5.2021
- Tikkurilan kaavarunkoalueen modernin rakennuskannan inventointi 2020 / Kaupunginmuseo
- Tikkurilan kaavarunko 2020 -kyselyn tulokset

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878
asemakaava-arkkitehti Tuuli Huhtala, p. 040 197 7963
asemakaava-arkkitehti Terhi Kuusisto, p. 050 302 9691
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



TIKKURILAN KAAVARUNKO 2020

Tulevaisuuskuva ja suunnitteluperiaatteet sekä kartat selitteineen

Kaavarunko nro 062700, 15.11.2022

TIKKURILAN TULEVAISUUSKUVA

Tikkurilassa on kaikki!

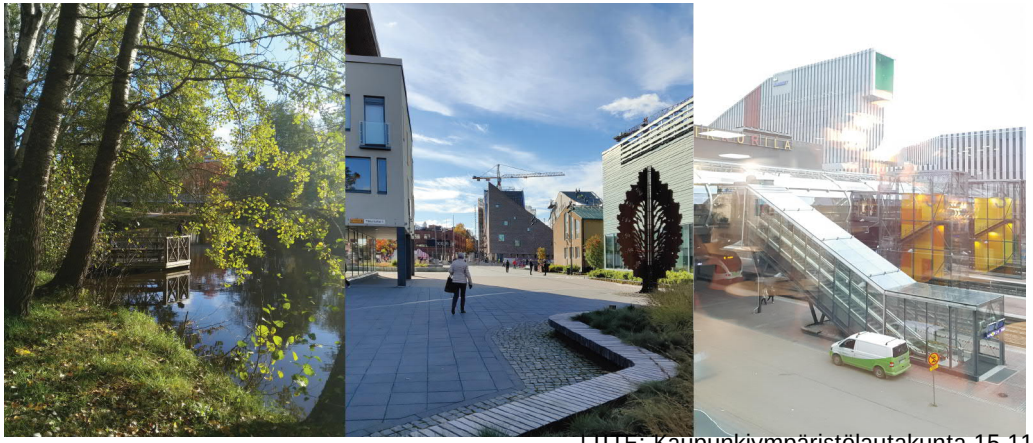
Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki.

Tikkurila tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet.

Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä.

Saavutettavuus on Tikkurilan valtti.

Tikkurilassa on kattava vehreiden virkistysreittien verkosto



SUUNNITTELUPERIAATTEET

Monipuolinen ja kerroksellinen Tikkurila

1. Varaudutaan 10 000 uuteen asukkaaseen ja 4 000 uuteen työpaikkaan.
Kaavarunkoalueen tiivistyminen mahdollistaa uutta asuin- ja työpaikkarakentamista.

2. Kaupunki tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.
Vantaan ratikka pysäkkiympäristöineen muodostaa kestävän kasvun vyöhykkeen. Myös junaradan varsien tiivistyminen lisää seudullista liikkumista ja kasvattaa Tikkurilan matkakeskuksen merkitystä joukkoliikenteen solmukohtana.

3. Kantakaupunki laajenee radan molemmin puolin.
Sekä Tikkurila että Jokiniemen radanvarsi kehittyvät toiminnoiltaan sekoittuneena kantakaupunkina. Vahvistetaan nykyisiä radan ylittäviä ja alittavia yhteyksiä ja tutkitaan uusia reittimahdollisuuksia.

4. Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy.
Tehostamisen keinoja punnitaan sekä rakennetun kulttuuriympäristön että resurssiviisauden näkökulmasta. Tarkastellaan rakennusten kokonaan tai osin säilyttämistä ja lisärakentamista purkavan uudistamisen rinnalla tai sijaan. Edistetään uuden rakentamisen elinkaarikestävyyttä.

5. Tiivistäminen tukee katutilojen hierarkiaa.
Vilkkaiden katujen kivijalkaliiketilat sisäänkäyntisyvennyksineen rakennetaan tiiviisti kadun varteen. Taskupuistoilla, pienillä aukioilla ja katuvihreällä elävöitetään tiivistyvää kaupunkitilaa. Vehreitä välikatuja rajaavat istutuskaistat ja asuntopihat.

6. Korttelirakenne muodostuu vaihtelevista rakennustyypeistä.
Isot kadut rajataan kiinni toisiinsa rakennetuin, kerrosluvultaan vaihtelevin ja toiminnaltaan monipuolisin rakennuksin. Korttelien sisäosissa ja välikatujen varsilla suositaan pienimittakaavaista ja avointa rakennetta.

7. Keskusta-alueella on tarjolla kaupunkiasumisen kirjo.
Talotyyppien vaihtelu mahdollistaa asumisen variaatiot: tornitalot, hybridirakennukset, monen mittakaavan kerrostaloasumisen sekä urbaanin pientaloasumisen. Asuntokoot ja hallintamuodot ovat monipuolisia.

Vantaa
Vanda

8. Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat vahvistavat elinvoimaa.
Liike/toimisto/työtilan rakentamista tutkitaan kaikissa uudishankkeissa. Kivijalkakaduilla edellytetään avointa katutason liiketilakerrosta, josta pääosa on liiketilaa. Työpaikkavyöhykkeellä edellytetään toimintojen sekoittumista ja monipuolisia työn, kaupan ja palveluiden tiloja. Julkisten palveluiden verkostoa vahvistetaan alueen tiivistyessä.

9. Rakennetaan kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta.
Asemanseudulle muodostuu kestävän liikkumisen alue, jossa kävely on etusijalla. Ohikulkevaa autoliikennettä ohjataan keskustan kehälle.

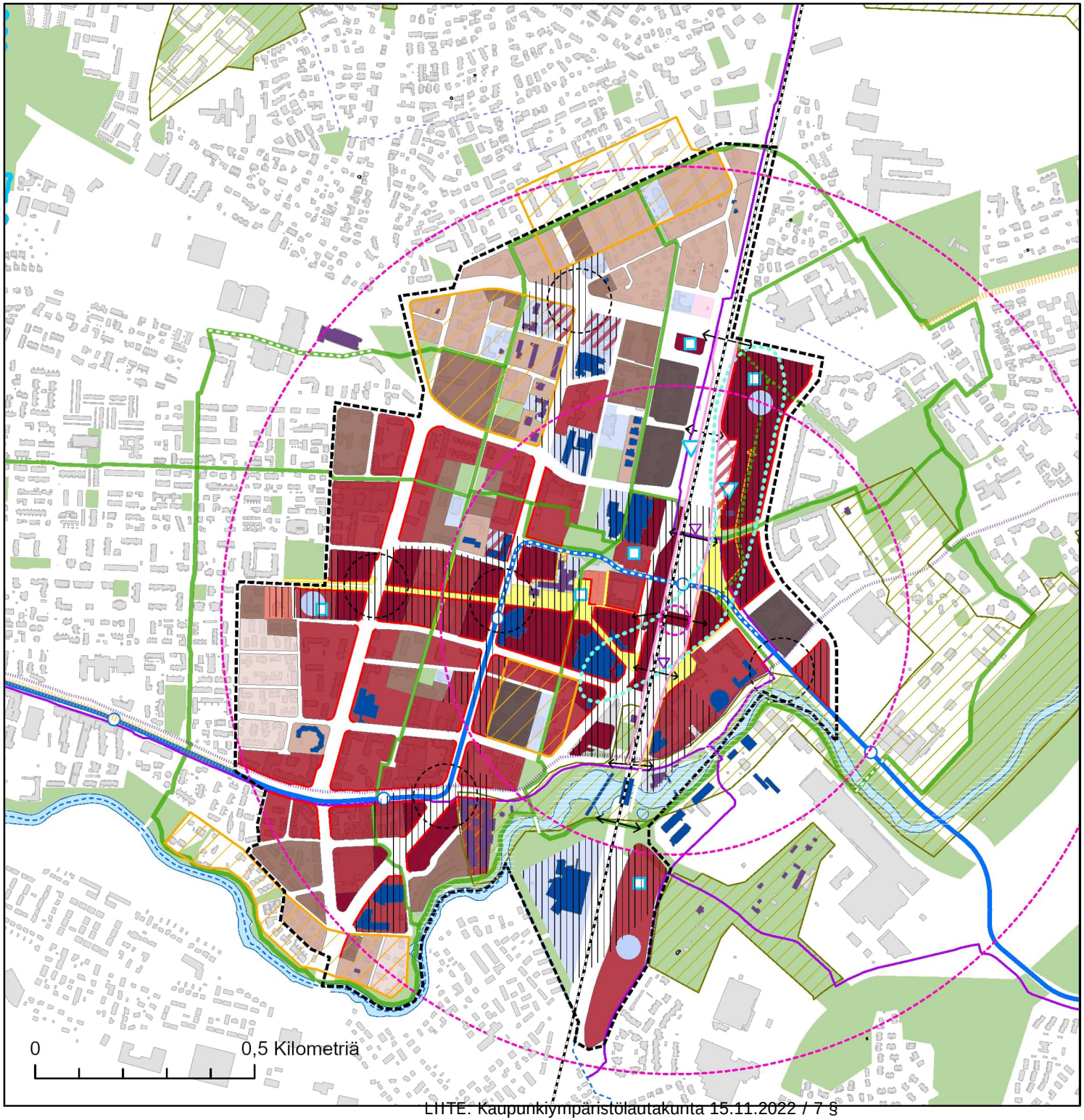
10. Suositaan maanvaraisia piha-alueita ja keskitettyä pysäköintiä.
Suuret puut ja monimuotoinen kasvillisuus sekä hulevesien viivytys tai imeytys tonteilla mahdollistetaan välttämällä laajoja kansirakenteita. Tavoitteena on vähentää tonttikohtaisesti ratkaistavien autopaikkojen määrää keskitettyjen pysäköintitalojen verkostolla.

11. Virkistysyhteyksiä tuetaan sekä katualueiden että tonttien kasvillisuudella.
Tiiviillä keskusta-alueella korostuu Tikkurilan viherkehän ja laajoille virkistysalueille johtavien virkistysyhteyksien merkitys. Reittien vehreys muodostuu puistojen, katualueiden ja niihin rajautuvien tonttien kasvillisuudesta. Hulevesiä ohjataan viivytykseen kasvillisuusvyöhykkeille.

12. Rakennetaan värikästä ja rouheaa kaupunkia aidoista materiaaleista.
Murretut ja värikylläiset sävyt yhdistyvät tiileen. Laajat korttelikokonaisuudet jaetaan visuaalisesti erilaisiin osiin.

13. Osallistumisen mahdollisuudet ovat monipuolisia.
Tarjoamme erilaisia osallistumisen mahdollisuuksia ja haemme uusia toimintatapoja erilaisten kaupunkilaisten tavoittamiseksi.

Vantaa
Vanda



A / KAUPUNKIKUVA JA -RAKENNE, ASUMINEN JA TYÖ

KAAVARUNKOALUEEN RAJAUS

PÄÄOSIN 2,0-3,5 SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE
PÄÄOSIN 1,5-2,5 SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 1,5 SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 1,0 PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 0,35 PÄÄOSIN ASUMINEN

TYÖPAIKKAVYÖHYKE
KIVIJALKALIIKETILA
Y-TONTTI
VARAUS PALVELUILLE
KORKEAN RAKENTAMISEN TARKASTELUALUE
KEHITETTÄVÄ RISTEYSALUE
YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO
KATUKUVAN KEHITTÄMISVYÖHYKE

VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA KOHDE
VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA JA ASEMAKAAVALLA SUOJELTU KOHDE
ASEMAKAAVOITUKSEN ARVOTTAMA KOHDE / ALUE
ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ
SUURI RANTATIE

VIHERALUE
VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
KEHITETTÄVÄ VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
JOEN VARREN VIRKISTYSKÄYTÖN KEHITTÄMISVYÖHYKE
KÄVELYKESKUSTA
KÄVELYKESKUSTAN LAAJENEMISALUE

RAUTATIE
RAIDELIIKENTEEN ALUE / TARKASTELTAVA MUUTOSALUE
RAUTATIEN ALITTAVA TAI YLITTÄVÄ YHTEYS, OLEVA / TARKASTELTAVA

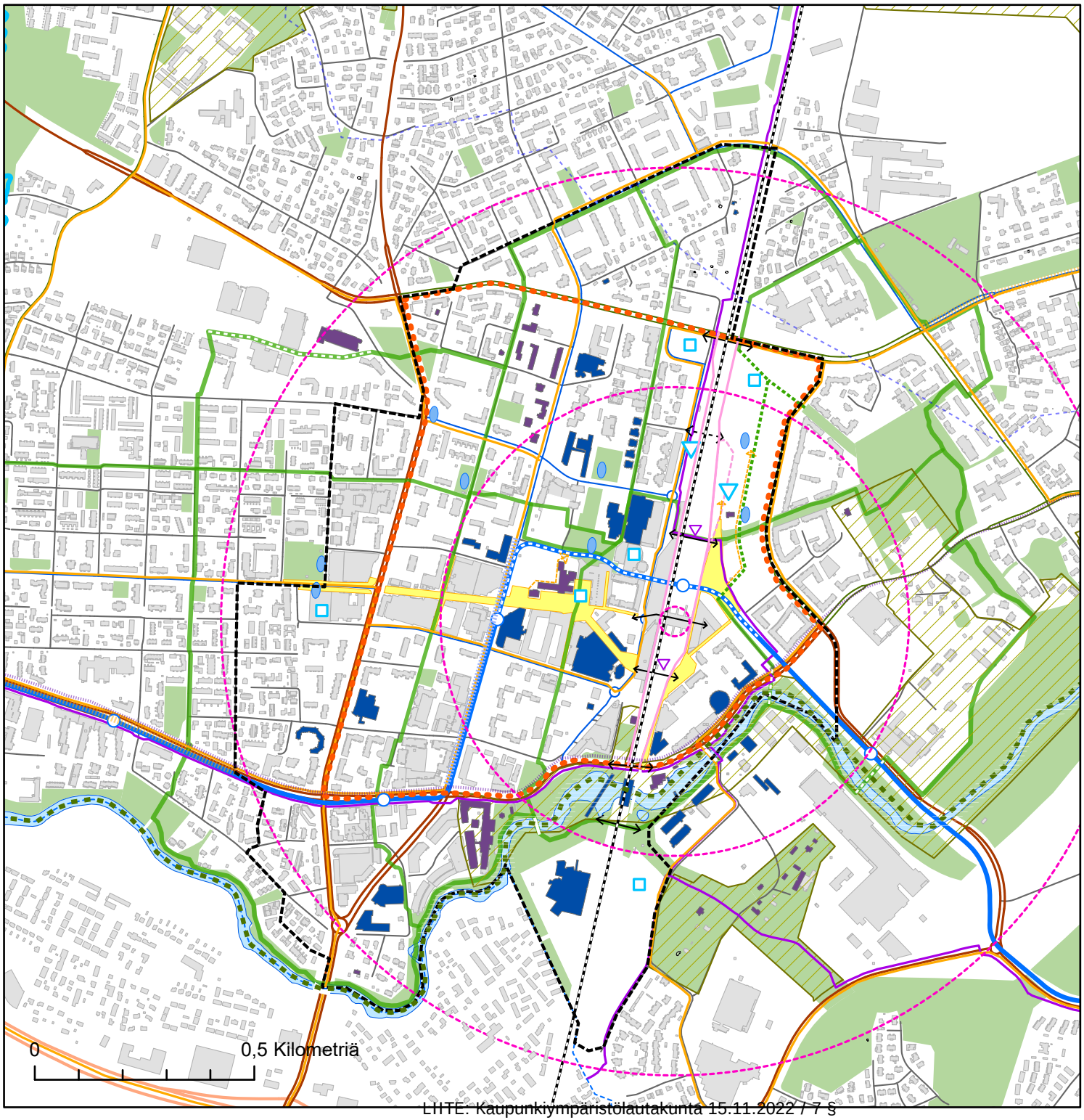
VANTAAN RATIKKA JA PYSÄKIT
VANTAAN RATIKKA TUNNELISSA

MATKAKESKUS, ETÄISYYDET 500 m ja 1 km

PYÖRÄLIIKENTEEN BAANA

LIITYNTÄPYSÄKÖINTI, AUTOT JA PYÖRÄT
KESKITETTY PYSÄKÖINTI TAI SEN MAHDOLLISUUS

TIKKURILAN KAAVARUNKO 2020



B KARTTA / LIIKENNE, VIHERALUEET JA HULEVEDET

- KAAVARUNKOALUEEN RAJAUS
- RAUTATIE
- RAIDELIIKENTEEN ALUE / TARKASTELTAVA MUUTOSALUE
- RAUTATIEN ALITTAVA TAI YLITTÄVÄ YHTEYS, OLEVA / TARKASTELTAVA
- MATKAKESKUS, ETÄISYYDET 500 m ja 1 km
- VANTAAN RATIKKA JA PYSÄKIT
- VANTAAN RATIKKA TUNNELISSA
- BUSSIREITIT TIKKURILASSA
- PYÖRÄLIIKENTEEN BAANA
- KÄVELYKESKUSTA
- KÄVELYKESKUSTAN LAAJENEMISALUE
- KADUT JA TIET / TOIMINNALLISET LUOKAT
- KESKUSTAN KEHÄ
- KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KATU
- LIITYNTÄPYSÄKÖINTI, AUTOT / PYÖRÄT
- KESKITETTY PYSÄKÖINTI TAI SEN MAHDOLLISUUS
- VIHERALUE
- VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
- KEHITETTÄVÄ VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
- EKOLOGINEN RUNKOYHTEYS
- POHJAVESIALUE
- HULEVESIEN KÄSITTELY
- VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA KOHDE
- VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA JA ASEMAKAAVALLA SUOJELTU KOHDE
- ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ
- SUURI RANTATIE
- KATUKUVAN KEHITTÄMISVYÖHYKE
- JOEN VARREN VIRKISTYSKÄYTÖN KEHITTÄMISVYÖHYKE

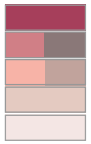
TIKKURILAN KAAVARUNKO 2020

TIKKURILAN KAAVARUNKO 2020

Karttamerkinnät selitteineen

KAAVARUNKOALUEEN RAJAUS
Tikkurilan kaavarunko 2020 -työn suunnittelualue.

Maankäyttömerkinnät



PÄÄOSIN 2,0–3,5 SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE
PÄÄOSIN 1,5–2,5 SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 1,5 SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 1,0 PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 0,35 PÄÄOSIN ASUMINEN

Sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykkeitä kehitetään toiminnoiltaan monipuolisena kantakaupunkina. Merkintä mahdollistaa viihtyisän toiminta-, asiointi- ja asuinympäristön: liike- ja toimitilat, yksityiset ja julkiset palvelut sekä asumisen. Sekoittuneessa kaupunkirakenteessa maantasokerrosten tulee olla avoimia ja aktiivisia.

Pääosin asumiselle osoitettuja vyöhykkeitä kehitetään asuntovaltaisina. Alueille voi sijoittua myös julkisia ja yksityisiä lähipalveluita sekä asumisen yhteyteen soveltuvia työtiloja.

Kaupunkirakenteen tiivistymistä ohjataan maankäytön vyöhykkeiden tehokkuuslukujen kautta. Sekoittuneen kaupunkirakenteen ja asumisen vyöhykkeille on määritelty maksimitehokkuus tai tehokkuushaarukka. Vyöhykkeen tehokkuusluku ilmoittaa suunnittelualueen tontin, korttelin tai sen osan tehokkuuden. Vyöhykerajat eivät välttämättä noudata kiinteistörajoja. Mikäli suunnittelualue sijoittuu kahdelle tai useammalle tehokkuusvyöhykkeelle, kaikki tehokkuusvyöhykkeet huomioidaan. Tehokkuudet tarkentuvat asemakaavavaiheessa tapauskohtaisesti.

- Maltillisen tehokkuuden vyöhykkeille on määritelty maksimitehokkuudet (0,35 / 1,0 / 1,5).
- Tehokkaimmin tiivistyville vyöhykkeille on määritelty vaihteluväli, johon pääosa tonttitehokkuuksista asettuu (pääosin 1,5–2,5 / pääosin 2–3,5).
- Laajoissa usean tontin asemakaavamuutoksissa vaihteluvälin ylimpien arvojen tarkastelu on todennäköisempää kuin pienissä yksittäisten tonttien asemakaavamuutoksissa. Sanamuoto ”pääosin” mahdollistaa vaihteluvälin ylityksen tai alituksen tilanteissa, joissa kaupunkirakenteen kokonaisvaltainen kehittäminen sitä edellyttää. Haarukan ylittävä tehokkuusluku voi olla tarpeen esimerkiksi hybridirakentamiskohteissa sekä työpaikkarakentamisessa, jossa hyödynnetään lähes koko tontin pinta-ala rakentamiseen.

Y-TONTTI
Yleisen rakennuksen tontti julkisia palveluita ja julkishallintoa varten.

VARAUS PALVELUILLE
Alueen jatkosuunnittelussa tarkastellaan julkisten palveluiden sijoittumismahdollisuuksia alueelle.

YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO
Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.

Kaupunkirakenteen kehittämismerkinnät

KIVIJALKALIIKETILA
Karttaan merkityillä kivijalkaliiketilan osuuksilla edellytetään katuvarren ensimmäisiin kerroksiin pääosin liiketilaa. Maantasokerroksen tulee muodostaa visuaalisesti avoin ja toiminnallisesti elävä kivijalkakerros.

TYÖPAIKKAVYÖHYKE
Työpaikkavyöhykkeellä tarkastellaan työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Tavoitteena on hybridirakentaminen ja/tai toiminnoiltaan monipuoliset korttelit. Myös asuinkohteissa tavoitellaan laajempaa sekoittuneisuutta kuin ainoastaan kivijalkakerroksen liiketilat.

KORKEAN RAKENTAMISEN TARKASTELUALUE
Vyöhykkeellä on mahdollista tarkastella korkeaa rakentamista. Vantaalla korkealla rakentamisella tarkoitetaan yli 56 metrin korkuista rakennusta, mikä vastaa kerroskorkeudesta riippuen noin 17 kerrosta tai enemmän. Lentokentän läheisyydestä johtuva lentoestekorkeus säätelee rakentamisen maksimikorkeuksia (kaavarunkoalueella +100 mpy). Korkean rakentamisen tarkastelualueella maaston korkeudet vaihtelevat välillä 18–24 m, jolloin rakennukselle työskentelyvaroineen on käytettävissä korkeintaan 76–82 metriä.

KEHITETTÄVÄ RISTEYSALUE
Kehitettävien risteysalueiden sijainti kaupunkirakenteessa on merkittävä. Ympäröiviä tontteja kehitetään siten, että risteysaluetta rajaava rakentaminen muodostaa laadukasta kaupunkitilaa. Julkiseen katutilaympäristöön kiinnitetään erityistä huomiota.

KATUKUVAN KEHITTÄMISVYÖHYKE
Yleiskaavasta tuotu merkintä sijoittuu välittömästi kaavarunkoalueen länsipuolelle. Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että luodaan helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.

KÄVELYKESKUSTA
Tikkurilan kävelykatujen ja niihin liittyvien aukioiden muodostama kokonaisuus, joka jatkuu radan yli ja ali Jokiniemeen. Kävelykeskustaan rajautuvia kivijalkakerroksia kehitetään visuaalisesti avoimina ja toiminnallisesti elävinä.

KÄVELYKESKUSTAN LAAJENEMISALUE
Alueen jatkosuunnittelussa tarkastellaan kävelykeskustan laajenemismahdollisuuksia.

Vantaa Vanda

Arvoympäristö

VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA KOHDE
Vantaan kaupunginmuseon arvottama rakennusperintökohde, jolla on kulttuurihistoriallista arvoa. Mahdollinen suojelu tullaan ratkaisemaan asemakaavamuutoksen yhteydessä.

VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA JA ASEMAKAAVALLA SUOJELTU KOHDE
Vantaan kaupunginmuseon arvottama rakennusperintökohde, joka on suojeltu voimassa olevassa asemakaavassa.

ASEMAKAAVOITUKSEN ARVOTTAMA KOHDE / ALUE
Yhtenäinen aluekokonaisuus, jota kehitettäessä alueen ominaispiirteet halutaan säilyttää.

ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ
Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä maisemakuvaa on suojeltava. Ympäristön ominaispiirteitä on vaalittava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä.

SUURI RANTATIE
Suuren Rantatien maantielinjaus. Keskiaikainen tie on yhdistänyt Turkua ja Viipuria, ja suuri osa reitistä on edelleen käytössä, mm. Tikkurilantien osuus kaavarunkoalueella.

Liikenne

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KATU
Katuosuus, joka rauhoitetaan ensisijaisesti julkisen liikenteen ja asukasliikenteen käyttöön.

MATKAKESKUS, ETÄISYYDET 500 m ja 1 km
Tikkurilan matkakeskus, johon sijoittuu Tikkurilan rautatieasema, bussiterminaali, Vantaan ratikan pysäkki, taksiyhteydet sekä autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä. Koko Tikkurilan kaavarunko 2020 -alue sijaitsee kävelyn ja pyöräilyn etäisyydellä matkakeskuksesta. 500 metrin ja yhden kilometrin etäisyydet matkakeskuksesta on merkitty kaavarunkokartoille.

RAUTATIE

RAIDELIIKENTEEN ALUE / TARKASTELTAVA MUUTOSALUE
Rautateille varattu alue / Rautateille varattu alue, jonka mahdollinen muuttuva maankäyttö on tarkasteltava jatkosuunnittelussa.

RAUTATIEN ALITTAVA TAI YLITTÄVÄ YHTEYS, OLEVA / TARKASTELTAVA
Olemassa oleva rautatien alittava tai ylittävä yhteys. /
Ohjeellinen sijainti uudelle, tarkasteltavalle rautatien alittavalle tai ylittävälle yhteydelle.

VANTAAN RATIKKA JA PYSÄKIT
Vantaan ratikan linjaus pysäkkeineen.

VANTAAN RATIKKA TUNNELISSA
Vantaan ratikan tunneliosuus pääradan alitse. Tunneliosuus on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olemassa olevaa eikä kaavarungossa osoitettua maankäyttöä.

BUSSIREITIT TIKKURILASSA
HSL:n linjastosuunnitelmien (Tuusula ja Kerava, Lahdenväylä, Hämeenlinnanväylä ja Vihdintie sekä Tuusulanväylä) mukaisen bussiliikenteen käyttämät reitit Tikkurilassa.

LIITYNTÄPYSÄKÖINTI / AUTOT JA PYÖRÄT
Tikkurilan aseman liityntäpysäköintialueet. Jokiniemen rakentuessa on tarkasteltava asemanseudun itäpuolen liityntäpysäköintialueiden uudelleenjärjestelyä sekä selvitettävä mahdollisuus rakenteelliseen ja keskitettyyn pysäköintiratkaisuun.

KESKITETTY PYSÄKÖINTI TAI SEN MAHDOLLISUUS
Olemassa oleva keskitetty pysäköintilaitos tai alue, jonka suunnittelussa tavoitteena on keskitetty rakenteellinen pysäköinti.

PYÖRÄLIIKENTEEN BAANA
Ohjeellinen sijainti pyöräliikenteen baanalle, joka on pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopea runkoyhteys. Baanalle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus ja se tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.

KADUT JA TIET / TOIMINNALLISET LUOKAT
Valtakunnalliset pääväylät / pääkadut / paikalliset kokoojakadut / tonttikadut.

KESKUSTAN KEHÄ
Tikkurilan keskustaa kiertävä pääkaduista muodostuva kehä, jolle keskustan ohittava autoliikenne ohjataan. Kehän sisällä korostuu keskustamainen liikkuminen ja siellä suositaan kestäviä kulkumuotoja: kävelijä on etusijalla, ja pyöräliikenteen sujuvuus on tärkeää. Asukkaiden, työntekijöiden ja alueella asioivien välttämättömän ajoneuvoliikenteen sekä huoltoliikenteen toimivuus on varmistettava.

Virkistys ja luonto, hulevedet

VIHERALUE
Yleiskaavan ja/tai asemakaavan viheralueet. Yleiskaavassa alueet ovat urheilu- ja virkistyspalveluiden alueita tai lähivirkistysalueita. Asemakaavassa alueet ovat puistoja, lähivirkistysalueita, leikkipuistoja tai urheilu- ja virkistyspalveluiden alueita.

VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
Jatkuvan yhteyden muodostava virkistysreitti, joka kulkee niin viherympäristössä kuin rakennetussa keskustaympäristössä. Kaupunkimaisen ympäristön yhteyksien vehreyttä tuetaan tonttien istutuksilla. Reitistöä on mahdollista kehittää istutuksin, pintamateriaalein, kalustein ja opastein.

KEHITETTÄVÄ VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS Kehitettävä virkistysreitti.

JOEN VARREN VIRKISTYSKÄYTÖN KEHITTÄMISVYÖHYKE
Virkistyskäyttöön kehitettävä ranta, jossa veden äärelle pääsyn on oltava helppoa ja jonka monenlainen ulkoilu- ja virkistyskäyttö on mahdollista.

EKOLOGINEN RUNKOYHTEYS
Eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä turvaava, jatkuva ekologinen yhteys. Hoidon, käytön ja aluetta koskevan suunnittelun on huomioitava yhteyden luontoarvot sekä sen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot. Yhteyttä kehitetään siten, että vyöhyke on luonnon olosuhteiltaan monipuolinen ja mahdollisimman leveä.

POHJAVESIALUE
Pohjavesialue, joka on erityisen merkittävä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilymisen kannalta. Pohjaveden laatua ja määrää ei saa vaarantaa.

HULEVESIEN KÄSITTELY
Hulevesiä ohjataan hallitusti viivytykseen Tikkurilan tulvaherkillä kohdilla. Ensisijaisesti pyritään toteuttamaan kasvillisuuspintaisia viivytysrakenteita.



KAAVARUNKO NUMERO 062700

TIKKURILAN KAAVARUNKO 2020

15.11.2022

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Tiivistelmä

Tikkurilan kaavarungon 2020 aineisto koostuu karttapaketista, suunnitelmaosasta, lähtötieto-osasta, kaavarunkokyselyn raportista ja kaupunginmuseon inventointiraportista. Tämä raportti on suunnitelmaosa, joka sisältää kaavarunkokartat ja suunnitelman teemoittain sekä osiot vuorovaikutuksesta, vaikutusten arvioinnista ja toteutuksesta. Sekä teemoja että vaikutusten arviointia on tarkasteltu kestävän kehityksen näkökulmasta.

Tikkurilan kehitystä tarkastellaan 2040 asti viiden teeman kautta: kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kaavarungon tavoitteet kiteytyvät teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki. Alue tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet. Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä. Alueen valttina on saavutettavuus. Vehreiden virkistysreittien verkosto on kattava.

Kaavarungon suunnitteluperiaatteet ohjaavat asemakaavoitusta. Tavoitteena on alueen rakentuminen siten, että tulevaisuuden Tikkurila on toiminnallisesti monipuolinen, viihtyisä, turvallinen ja esteetön kaupunkiympäristö. Kestävä kasvu ohjataan joukkoliikenteen äärelle, ja toiminnallisesti sekoittunut kantakaupunkimainen keskustarakenne laajenee junaradan molemmin puolin. Tavoitteena on kaupunkikuva, jossa näkyy kaikkien vuosikymmenten historia. Katutilojen ja korttelirakenteen vaihtelua vahvistetaan, ja virkistysreittejä kehitetään palvelemaan kasvavaa käyttäjäkuntaa. Mitoitus mahdollistaa 10 000 uutta asukasta ja tavoitella 4 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä. Nykytilanteeseen verrattuna tämä merkitsee asukasmäärän kaksinkertaistumista ja työpaikkamäärän kasvua noin 40 prosentilla. Asukasmäärä kasvaisi siten 21 000:een ja työpaikkamäärä 13 500:een, ja aluetehokkuus nykyisestä 0,5:stä tulevaisuuden 0,8:aan.

Kaupunkikuvan ja kaupunkirakenteen, asumisen ja työn kartta A ohjaa kaupungin fyysistä ja toiminnallista rakennetta. Sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykettä kehitetään monipuolisten toimintojen alueena, jolle sijoittuu sekä liike- ja toimitilaa, palveluita että asumista. Asuntovaltaiset vyöhykkeet sijaitsevat kaavarunkoalueen reunamilla ja keskustan välikatujen varsilla. Molemmille vyöhykkeille on määritelty suuntaa antavat tehokkuushaarukat. Korkean rakentamisen tarkastelualue sijoittuu asemanseudulle sekä Jokiniemeen pääradan varteen. Kartalla ovat myös Tikkurilan arvotetut rakennuskohteet ja -alueet. Osana kaavarunkotyötä on tehty alueinventointi Tikkurilan vuosina 1960–2000 valmistuneesta rakennuskannasta. Tavoitteena on, että ajallinen kerroksellisuus säilyy. Täydennys- ja lisärakentamisen mahdollisuuksia tutkitaan purkavan uudistamisen rinnalla.

Kartan B teemoja ovat liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kävelykeskusta laajenee pääradan itäpuolelle, ja matkakeskuksen merkitys korostuu entisestään Vantaan ratikan myötä. Ohikulkuliikennettä ohjataan keskustan kehälle, jonka rajaamaa aluetta kehitetään kestävän liikkumisen alueena. Keskitetyn pysäköinnin osuutta kasvatetaan. Tikkurilassa viheralueita on vähän, ja virkistysyhteyksien sekä taskupuistojen merkitys korostuu. Hulevedet hallitaan sekä tontilla että julkisessa kaupunkitilassa

Sisältö

Tiivistelmä 2

Tekijät, työryhmät, asiantuntijat ja ohjausryhmä 4

1 Johdanto 5
1.1 Kaavarunkoalueen rajaus, sijainti ja yhteydet 6

2 Suunnitelma 7
2.1 Suunnitteluperiaatteet ja suunnitelmakartat 8
2.2 Tikkurilan tulevaisuuskuva 11
2.3 Suunnitelma teemoittain 17
2.3.1 Kaupunkikuva ja kaupunkirakenne 17
2.3.2 Asuminen 29
2.3.3 Työ 37
2.3.4 Liikenne 44
2.3.5 Viheralueet ja hulevedet 51
2.3.6 Muut 65

3 Vuorovaikutus 67

4 Vaikutusten arviointi 74
4.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen 74
4.2 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön 74
4.3 Vaikutukset asukkaisiin 76
4.4 Vaikutukset elinympäristöön 77
4.5 Vaikutukset työhön ja palveluihin 78
4.6 Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen 79
4.7 Vaikutukset luontoon ja virkistykseen 80
4.8 Vaikutukset kestävän kehityksen näkökulmasta 81

5 Toteutus 85

6 Liitelista 86

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Tekijät, työryhmät, asiantuntijat ja ohjausryhmä

Asemakaavoitus

Ritva Kotilainen, asemakaavoitus
Marjaana Yläjääski, asemakaavoitus
Tuuli Huhtala, asemakaavoitus
Terhi Kuusisto, asemakaavoitus
Seppo Niva, asemakaavoitus
Charlotte Nyholm, asemakaavoitus
Tea Taponen, asemakaavoitus

Työryhmät ja asiantuntijat:

Asuminen ja palvelut

Eija Kivineva, toimitilajohtaminen
Mikko Juolahti, toimitilajohtaminen
Tiina Riihimäki, toimitilajohtaminen
Kirsi Vaten, kadut ja puistot
Tuomas Huilla, vanhus- ja vammaispalvelut
Helene Vanninen, asumisasiat
Wilma Toljander, asumisasiat

Työ

Mirka Järnefelt, yritysneuvonta, elinkeinopalvelut

Kaupunkikuva ja -rakenne

Matti Kärki, rakennusvalvonta
Anne Silanto, museopalvelut
Heli Haavisto, museopalvelut

Liikenne

Joonas Stenroth, liikennejärjestelmäsuunnittelu
Jarmo Pajunen, liikenteen aluesuunnittelu
Samuli Haveri, liikenteen aluesuunnittelu
Tiina Hulkko, Vantaan ratikka
Santtu Bussian, liikenteen aluesuunnittelu
Jenni Tyynilä, liikennejärjestelmäsuunnittelu
Seija Tulonen, kadunsuunnittelu

Viheralueet ja hulevedet

Eeva Eitsi, yleiskaavoitus, maisema
Heidi Burjam, kadut ja puistot, puistosuunnittelu
Antti Auvinen, kadut ja puistot, vesihuolto
Laura Muukka, yleiskaavoitus, maisema
Paula Luomala, kadut ja puistot, vesihuolto

Ohjausryhmä

Tarja Laine, kaupunkisuunnittelujohtaja
Ilkka Laine, asemakaavapäällikkö
Ritva Kotilainen, aluearkkitehti, Tikkurila
Mari Siivola, yleiskaavapäällikkö
Anna-Mari Kangas, yleiskaavoitus
Antti Kari, kiinteistöjohtaja
Janne Juntunen, projektijohtaja
Tomi Henriksson, asumisasioiden päällikkö
Markus Holm, kadut ja puistot
Henry Westlin, kaupungininsinööri
Ilkka Rekonen, rakennusvalvonta

Muut asiantuntijat

Ari Pietilä, ympäristökeskus
Jonna Kurittu, yleiskaavoitus
Eeva-Maria Niemi, yleiskaavoitus
Anna Hellen, asemakaavoitus
Janne Karppinen, geotekniikka
Laura Malinen, toimitilajohtaminen
Janne Myllylä, palveluverkot, talous ja hallinto
Hannu Haarala, palveluverkot, talous ja hallinto
Eija Pyyhtiä, erityisasiantuntija, soster

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

1 Johdanto

Tikkurilan tilannetta kuvaa hyvin sana ”muutos”. Alue uudistuu nopeassa tahdissa. Kun Vantaan väestönkasvu vuonna 2018 oli Suomen suurinta, kasvoi Tikkurila määrällisesti eniten. Rakentaminen Tikkurilassa on vilkasta ja kiinnostus tonttien kehittämiseen runsasta. Korkean rakentamisen selvityksen myötä alue on tunnistettu yhdeksi niistä, jossa korkean rakentamisen tarkastelu on mahdollista.

Tikkurilan edellinen kaavarunkotyö on vuodelta 2015. Alueen kehitys on niin nopeaa, että uusi kaavarunkotyö tarvitaan jo viiden vuoden kuluttua edellisestä. Tämä uusi kaavarunko jatkaa edellisen kaavarungon periaatteita. Tavoitteita on tarkistettu ja kasvua arvioitu uudelleen. Tarkoituksena on muodostaa kokonaiskuva, jonka avulla kehittää aluetta. Kaavarunko katsoo vuoteen 2040 ja toimii ohjeena asemakaavoitustyölle. Merkittävinä uusina kehityksen suuntaajina ovat Vantaan resurssiviisauden tiekartta (2018) sekä Hiilineutraalius 2030 -tavoite.

Kaavarunkotyöhön sisältyy tiivis kaavakarttapaketti ja tämä suunnitelmaosa. Näiden lisäksi on koottu lähtötieto-osa, johon on kerätty alueen perustietoja. Työn yhteydessä Vantaan kaupunginmuseo on inventoinut alueen arvorakennukset ja myös tämä raportti on kaavarunkotyön liitemateriaalia. Tarkoituksena on huolehtia siitä, että alueen juuret säilyvät samalla kun se uusiutuu voimakkaasti. Lisäksi on koottu internet-kyselyn tulokset omaksi julkaisukseen, joka myös löytyy kaavarungon liitemateriaaleista.

Tikkurilan valtteina ovat saavutettavuus sekä sijainti hyvien liikenneyhteyksien ja Keravanjoen äärellä. Alueen historia on rikas aina sen jokiyhteyksistä, Suuresta Rantatiestä ja Tikkurilan kyläasutuksesta sen rautatiehistoriaan ja teolliseen kehittymiseen, kaupallisen rakentamisen aikakauteen ja asumisen kehittymiseen. Vahva perintö tuo hyvän pohjan kehitykselle. Kaavarunkotyö mahdollistaa alueen kasvun jopa 10 000 mahdollisella asukkaalla ja 4000 tavoitteellisella työpaikalla. Alueen kehitys riippuu myös yksityisten maanomistajien tahdosta. Kaupunki toimijana tukee alueen tiivistymispyrkimyksiä ja kaavarunko luo sen ohjaamiselle rungon.

Tämä Tikkurilan kaavarungon suunnitelmaosa sisältää johdannon lisäksi suunnitelmaosan, jossa käydään läpi Tikkurilan tulevaisuuskuva sekä kaavarunkosuunnitelma viiden suunnitteluteeman kautta. Teemat ovat Kaupunkikuva ja -rakenne, Asuminen, Työ, Liikenne sekä Viheralueet ja hulevedet, lisäksi löytyy kappale ”Muut” mm. ympäristöhäiriöistä. Lisäksi raportti sisältää vuorovaikutusosion, vaikutusten arvioinnin sekä lyhyen arvion alueen rakentumisen toteutumisesta. Suunnitelmaosioita ja vaikutusten arviointia on tarkasteltu erikseen kestävän kehityksen näkökulmasta.

Tikkurilan kaavarunkotyö on tehty yhteistyössä kaupungin omien asiantuntijoiden kanssa ja vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden ja toimijoiden kanssa. Koronatilanne on värittänyt työstövaihetta ja vuorovaikutusta on tehty pääosin internetyhteyksin. Merkittävä sisältö kerättiin Tikkurilan kaavarunko -kyselyllä, joka järjestettiin verkossa 17.3.-7.5.2020. Kyselyn tulokset on koottu raportiksi ja ne ovat kaavarungon liitemateriaalia. Kyselyn tuloksia on tarkasteltu yhdessä kaavarungon kehitysajatusten kanssa. Tarkoituksena on ollut muodostaa asemakaavoituksen ja asukkaiden yhteinen tulevaisuuskuva, jota kohti kulkea eri suunnitteluratkaisujen kautta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

1.1 Kaavarunkoalueen rajaus, sijainti ja yhteydet

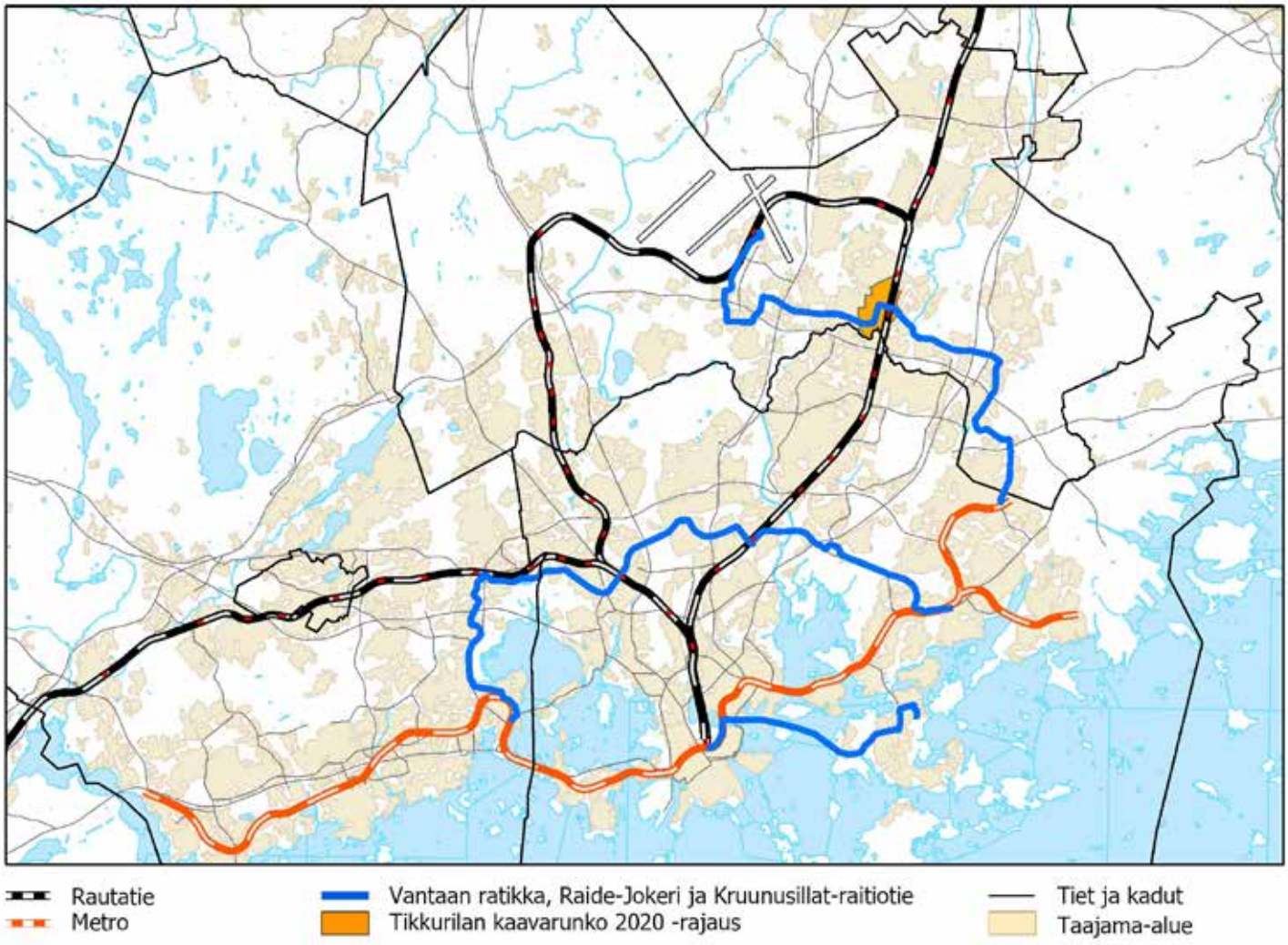
Kaavarunkoalue sijaitsee Vantaalla Tikkurilan keskustassa ja sisältää koko Tikkurilan kaupunginosan. Tämän lisäksi alueeseen kuuluu osia Jokiniemestä, Hiekkaharjusta, Viertolasta ja Kuninkaalasta.

Suunnittelualuetta rajaavat pohjoisessa Valkoisenlähteentie, Hiekkaharjuntie, päärata, taas Valkoisenlähteentie, idässä Jokiniemenkatu, Keravanjoki, Kuninkaalantie ja Takojantie, Heurekan takana Vantaan ja Helsingin raja Kielotielle asti, jonka jälkeen Kaislaranta, Kaislatie, Ruokotie ja Ruokokuja, Keltamotie, Peltolantie, Kultarikontie, Lummetie ja Talvikkitie, jossa se yhtyy ensimmäisenä mainittuun Valkoisenlähteentiehen.

Tikkurilan kaavarunkoalue on erityisen hyvien liikenneyhteyksien äärellä. Pääradan asemana Tikkurila on perinteikäs, ja 2015 valmistui Kehärata, joka on vilkastuttanut asemaa entisestä. Tikkurilan asemalla on lisäksi bussiterminaali ja taksiyhteydet. Vantaan ratikkaa suunnitellaan ja se kulkee tulevaisuudessa aseman ratapihan alitse. Kävelyn ja pyöräilyn verkosto on tiheä.

Tikkurilan suuralue on väylien rajaama. Lännessä sitä rajaa Tuusulanväylä, idässä Lahdenväylä. Eteläiselle rajalla lähellä Tikkurilan ydinkeskustaa kulkee Kehä III. Alueelta on lyhyt yhteys lentokentälle, joka sijaitsee Aviapoliksen alueella Tikkurilan länsipuolella.

Kuva: Tikkurilan kaavarungon tarkastelualue osana seutua, joka kehittyy kestävästi raideliikenteen äärelle. Mukana raiteista olemassa olevat junaradat, metro sekä Helsingin toteutusvaiheessa olevat Raide-Jokeri sekä Kruunusillat-raitiotie sekä suunnitteluvaiheessa oleva Vantaan ratikka. Esitettyjen yhteyksien lisäksi verkostoa täydentää Helsingin kantakaupungin raitiotieverkosto ja tulevaisuudessa nyt suunnittelupöydillä olevat seudun raideliikenneverkostoa täydentävät yhteydet.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

2 Suunnitelma

Kaavarungon tavoitteena on muodostaa kokonaisvaltainen näkemys Tikkurilan tulevaisuudesta ohjaamaan alueen asemakaavoitusta. Se on jatkoa vuoden 2015 kaavarunkotyölle ja katsoo vuoteen 2040.

Vantaan uudessa yleiskaavassa Tikkurilan nähdään yhtenä kaupungin pääkeskuksista, jotka tiivistyvät. Tätä ajatusta on edistetty kaavarunkotyössä. Suurin muutos on Tikkurilan keskusta-alueen laajeneminen ja sekoittuneen kaupunkirakenteen mahdollistaminen nykyistä suuremmalle alueelle. Mikäli alue kehittyy kaavarungon mukaisesti, mahdollistaa se uutta asumista jopa 10 000 asukkaalle ja toisi tavoitteenaan 4 000 uutta työpaikkaa kaavarunkoalueelle. Tämä tarkoittaisi kaavarunkoalueen nykyisen asukasmäärän kaksinkertaistumista vuoteen 2040 mennessä ja työpaikkojen lisääntymistä noin 40 prosentilla. Koska kaavarunkoalueen maanomistus on pääosin yksityistä, muutos riippuu pitkälti yksityisten toimijoiden kiinnostuksesta ja kaupunki toimii muutoksessa ohjaavana mahdollistajana.

Kaavarunkotyön alussa koottiin tulevaisuuskuva asukkaiden kyselyvastauksista ja asemakaavoituksen omana työnä. Sen tuloksena laadittiin Tikkurilan tulevaisuuskuva ja viisi teemoittaista tavoitetilalausetta. Tämän jälkeen kaavarunkoa on työstetty viiden teeman kautta. Nämä teemat ovat Kaupunkikuva ja -rakenne, Asuminen, Työ, Liikenne sekä Viheralueet ja hulevedet. Asemakaavoituksen tueksi kerättiin myös lista suunnitteluperiaatteita. Alta löydät tulevaisuuskuvan tavoitetilalauseineen ja sen jälkeen suunnitteluperiaatteet asemakaavoituksen tueksi. Näiden jälkeen löytyvät kaavarunkokartat A ja B. A-kartalle on koottu teemat Kaupunkikuva ja -rakenne, Asuminen ja Työ. B-kartalta löytyvät teemat Liikenne sekä Viheralueet ja hulevedet. Jokaisesta teemasta on karttojen jälkeen oma kappaleensa, jossa teemojen sisältöjä kuvataan tarkemmin.

Tikkurilan tulevaisuuskuva - Tikkurilassa on kaikki!

Tikkurilan tulevaisuuskuva on visio Tikkurilan keskusta-alueen kehityksestä: Tikkurilassa on kaikki! Tavoitetila on ylätason tavoite, joka näyttää suuntaa Tikkurilan kehityksessä tehtäville ratkaisulle. Jokaiselle kaavarungon viidelle teemalle on koottu sitä kuvaava tavoitetilalause, tulevaisuuskuva, jota kohti kulkea. Teemojen tavoitetilalauseet näet alta. Tulevaisuuskuvatyöstä on kirjoitettu erikseen tarkemmin omassa kappaleessaan 2.2.

TIKKURILAN TAVOITETILALAUSEET

Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki.

Tikkurila tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet.

Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä.

Saavutettavuus on Tikkurilan valtti.

Tikkurilassa on kattava vehreiden virkistysreittien verkosto.

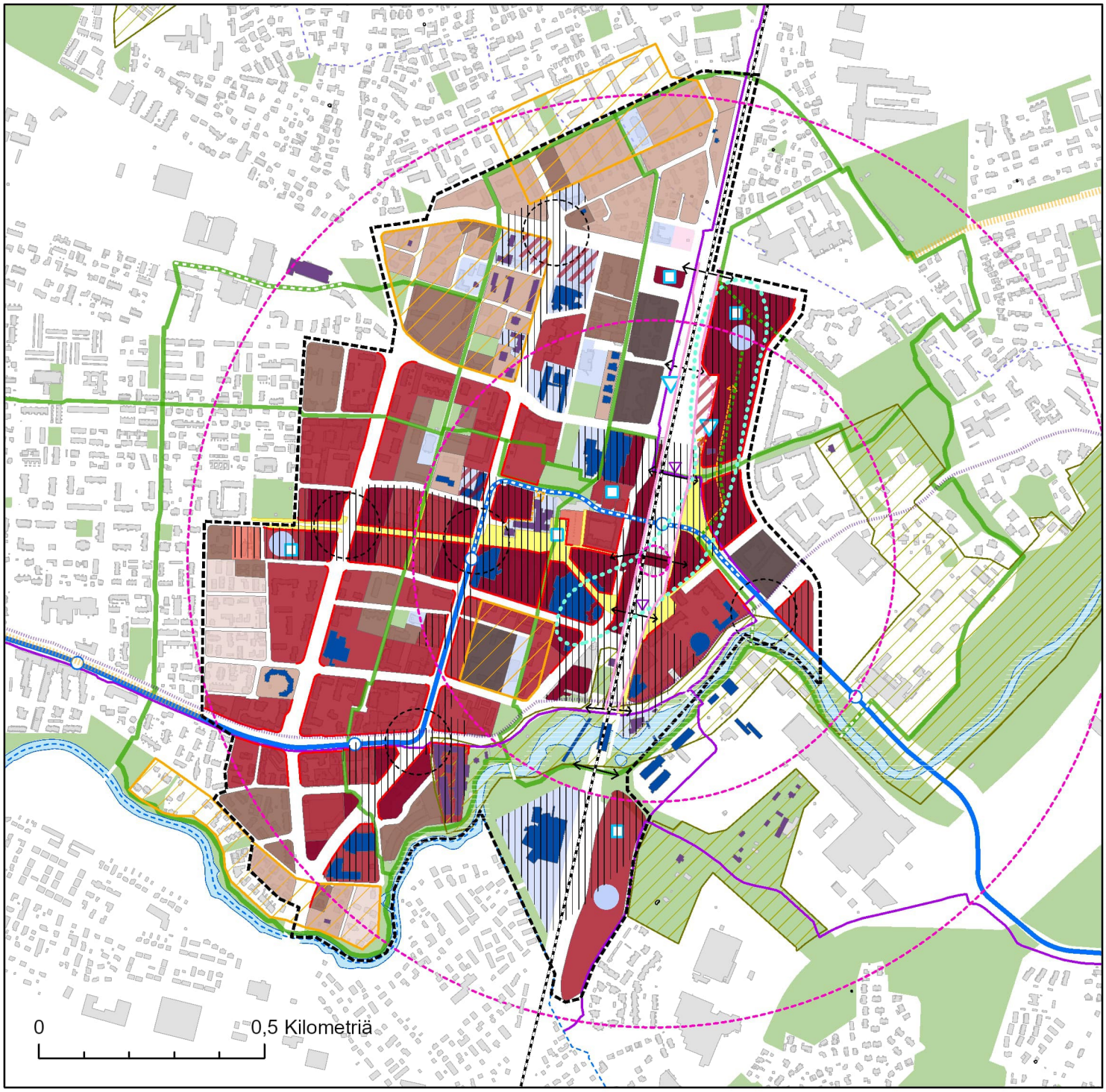
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

2.1 Suunnitteluperiaatteet ja suunnitelmakartat

Suunnitelman sisältö kiteytyy kahteen kaavarunkokarttaan. Kaavarungon kartat ja karttojen merkintöjä tukevat suunnitteluperiaatteet toimivat ohjeena asemakaavoitustyössä. Löydät kartat ja suunnitteluperiaatelistan seuraavilta sivuilta. Tavoitteena on monipuolinen ja kerroksellinen Tikkurila.

SUUNNITTELUPERIAATTEET **”Monipuolinen ja kerroksellinen Tikkurila”**

1. **Varaudutaan 10 000 uuteen asukkaaseen ja 4 000 uuteen työpaikkaan.**
   Kaavarunkoalueen tiivistyminen mahdollistaa uutta asuin- ja työpaikkarakentamista.
2. **Kaupunki tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.**
   Vantaan ratikka pysäkkiympäristöineen muodostaa kestävän kasvun vyöhykkeen. Myös junaradan varsien tiivistyminen lisää seudullista liikkumista ja kasvattaa Tikkurilan matkakeskuksen merkitystä joukkoliikenteen solmukohtana.
3. **Kantakaupunki laajenee radan molemmin puolin.**
   Sekä Tikkurila että Jokiniemen radanvarsi kehittyvät toiminnoiltaan sekoittuneena kantakaupunkina. Vahvistetaan nykyisiä radan ylittäviä ja alittavia yhteyksiä ja tutkitaan uusia reittimahdollisuuksia.
4. **Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy.**
   Tehostamisen keinoja punnitaan sekä rakennetun kulttuuriympäristön että resurssiviisauden näkökulmasta. Tarkastellaan rakennusten kokonaan tai osin säilyttämistä ja lisärakentamista purkavan uudistamisen rinnalla tai sijaan. Edistetään uuden rakentamisen elinkaarikestävyyttä.
5. **Tiivistäminen tukee katutilojen hierarkiaa.**
   Vilkkaiden katujen kivijalkaliiketilat sisäänkäyntisyvennyksineen rakennetaan tiiviisti kadun varteen. Taskupuistoilla, pienillä aukioilla ja katuvihreällä elävöitetään tiivistyvää kaupunkitilaa. Vehreitä välikatuja rajaavat istutuskaistat ja asuntopihat.
6. **Korttelirakenne muodostuu vaihtelevista rakennustyypeistä.**
   Isot kadut rajataan kiinni toisiinsa rakennetuin, kerrosluvultaan vaihtelevin ja toiminnaltaan monipuolisin rakennuksin. Korttelien sisäosissa ja välikatujen varsilla suositaan pienimittakaavaista ja avointa rakennetta.
7. **Keskusta-alueella on tarjolla kaupunkiasumisen kirjo.**
   Talotyyppien vaihtelu mahdollistaa asumisen variaatiot: tornitalot, hybridirakennukset, monen mittakaavan kerrostaloasumisen sekä urbaanin pientaloasumisen. Asuntokoot ja hallintamuodot ovat monipuolisia.
8. **Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat vahvistavat elinvoimaa.**
   Liike/toimisto/työtilan rakentamista tutkitaan kaikissa uudishankkeissa. Kivijalkakaduilla edellytetään avointa katutason liiketilakerrosta, josta pääosa on liiketilaa. Työpaikkavyöhykkeellä edellytetään toimintojen sekoittumista ja monipuolisia työn, kaupan ja palveluiden tiloja. Julkisten palveluiden verkostoa vahvistetaan alueen tiivistyessä.
9. **Rakennetaan kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta.**
   Asemanseudulle muodostuu kestävän liikkumisen alue, jossa kävely on etusijalla. Ohikulkevaa autoliikennettä ohjataan keskustan kehälle.
10. **Suositaan maanvaraisia piha-alueita ja keskitettyä pysäköintiä.**
    Suuret puut ja monimuotoinen kasvillisuus sekä hulevesien viivytys tai imeytys tonteilla mahdolliste taan välttämällä laajoja kansirakenteita. Tavoitteena on vähentää tonttikohtaisesti ratkaistavien autopaikkojen määrää keskitettyjen pysäköintitalojen verkostolla.
11. **Virkistysyhteyksiä tuetaan sekä katualueiden että tonttien kasvillisuudella.**
    Tiiviillä keskusta-alueella korostuu Tikkurilan viherkehän ja laajoille virkistysalueille johtavien virkistysyhteyksien merkitys. Reittien vehreys muodostuu puistojen, katualueiden ja niihin rajautuvien tonttien kasvillisuudesta. Hulevesiä ohjataan viivytykseen kasvillisuusvyöhykkeille.
12. **Rakennetaan värikästä ja rouheaa kaupunkia aidoista materiaaleista.**
    Murretut ja värikylläiset sävyt yhdistyvät tiileen. Laajat korttelikokonaisuudet jaetaan visuaalisesti erilaisiin osiin.
13. **Osallistumisen mahdollisuudet ovat monipuolisia.**
    Tarjoamme erilaisia osallistumisen mahdollisuuksia ja haemme uusia toimintatapoja erilaisten kaupunkilaisten tavoittamiseksi.



A KARTTA / KAUPUNKIKUVA JA -RAKENNE, ASUMINEN JA TYÖ

KAAVARUNKOALUEEN RAJAUS

PÄÄOSIN 2,0-3,5	SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE
PÄÄOSIN 1,5-2,5	SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 1,5	SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE / PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 1,0	PÄÄOSIN ASUMINEN
MAX 0,35	PÄÄOSIN ASUMINEN

TYÖPAIKKAVYÖHYKE
KIVIJALKALIIKETILA
Y-TONTTI
VARAUS PALVELUILLE
KORKEAN RAKENTAMISEN TARKASTELUALUE
KEHITETTÄVÄ RISTEYSALUE
YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO
KATUKUVAN KEHITTÄMISVYÖHYKE

VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA KOHDE
VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA JA ASEMAKAAVALLA SUOJELTU KOHDE
ASEMAKAAVOITUKSEN ARVOTTAMA KOHDE / ALUE
ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ
SUURI RANTATIE

VIHERALUE
VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
KEHITETTÄVÄ VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
JOEN VARREN VIRKISTYSKÄYTÖN KEHITTÄMISVYÖHYKE
KÄVELYKESKUSTA
KÄVELYKESKUSTAN LAAJENEMISALUE

RAUTATIE
RAIDELIIKENTEEN ALUE/TARKASTELTAVA MUUTOSALUE
RAUTATIEN ALITTAVA TAI YLITTÄVÄ YHTEYS, OLEVA / TARKASTELTAVA

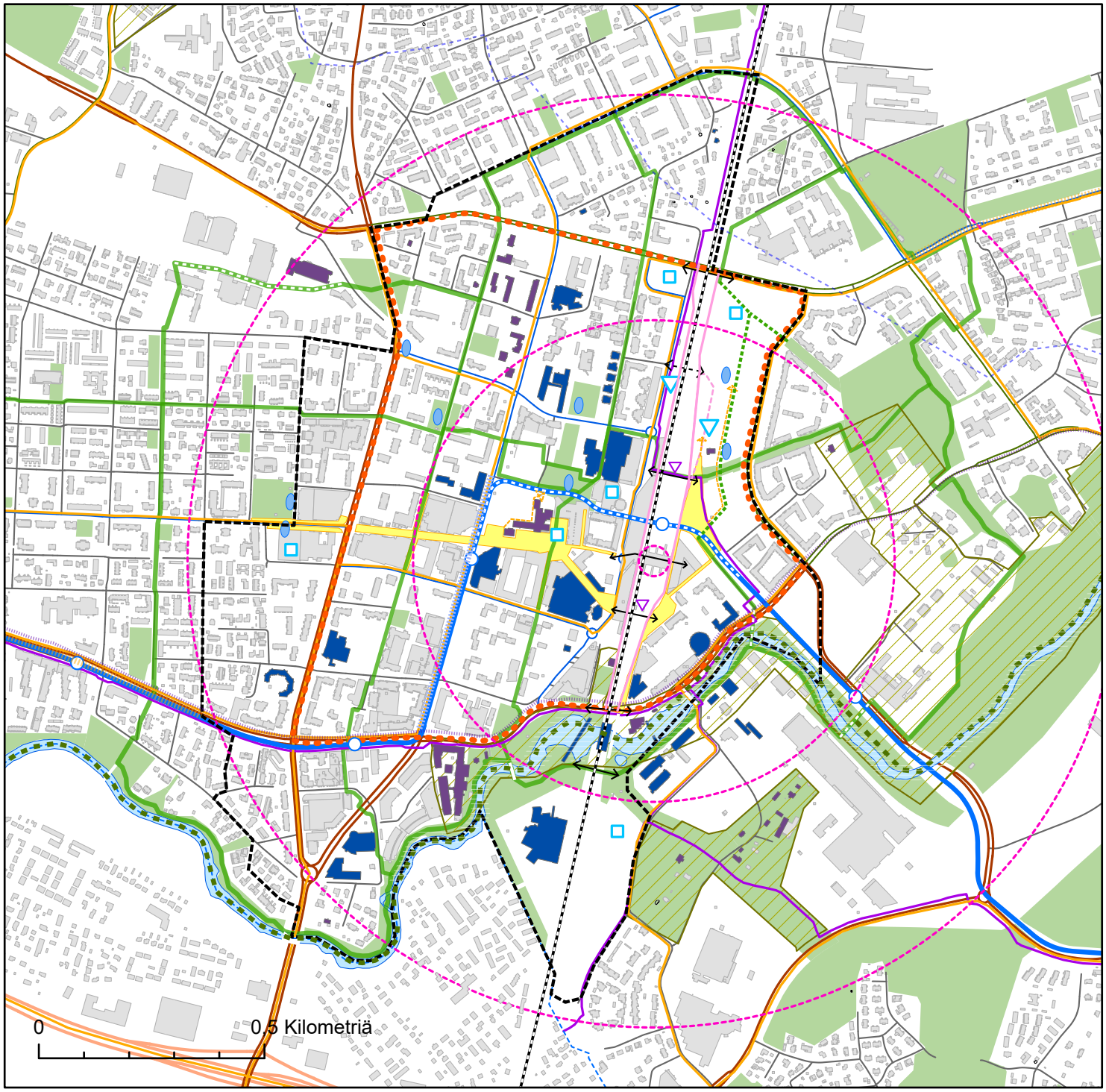
VANTAAN RATIKKA JA PYSÄKIT
VANTAAN RATIKKA TUNNELISSA

MATKAKESKUS, ETÄISYYDET 500 m ja 1 km

PYÖRÄLIIKENTEEN BAANA

LIITYNTÄPYSÄKÖINTI, AUTOT JA PYÖRÄT
KESKITETTY PYSÄKÖINTI TAI SEN MAHDOLLISUUS

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §



B KARTTA / LIIKENNE, VIHERALUEET JA HULEVEDET

KAAVARUNKOALUEEN RAJAUS

RAUTATIE
RAIDELIIKENTEEN ALUE / TARKASTELTAVA MUUTOSALUE
RAUTATIEN ALITTAVA TAI YLITTÄVÄ YHTEYS, OLEMASSA / TARKASTELTAVA

MATKAKESKUS, ETÄISYYDET 500 m ja 1 km

VANTAAN RATIKKA JA PYSÄKIT
VANTAAN RATIKKA TUNNELISSA

BUSSIREITIT TIKKURILASSA

PYÖRÄLIIKENTEEN BAANA
KÄVELYKESKUSTA
KÄVELYKESKUSTAN LAAJENEMISALUE

KADUT JA TIET / TOIMINNALLISET LUOKAT
KESKUSTAN KEHÄ
KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KATU
LIITYNTÄPYSÄKÖINTI, AUTOT / PYÖRÄT
KESKITETTY PYSÄKÖINTI TAI SEN MAHDOLLISUUS

VIHERALUE
VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
KEHITETTÄVÄ VIRKISTYS- JA VIHERYHTEYS
EKOLOGINEN RUNKOYHTEYS
POHJAVESIALUE
HULEVESIEN KÄSITTELY

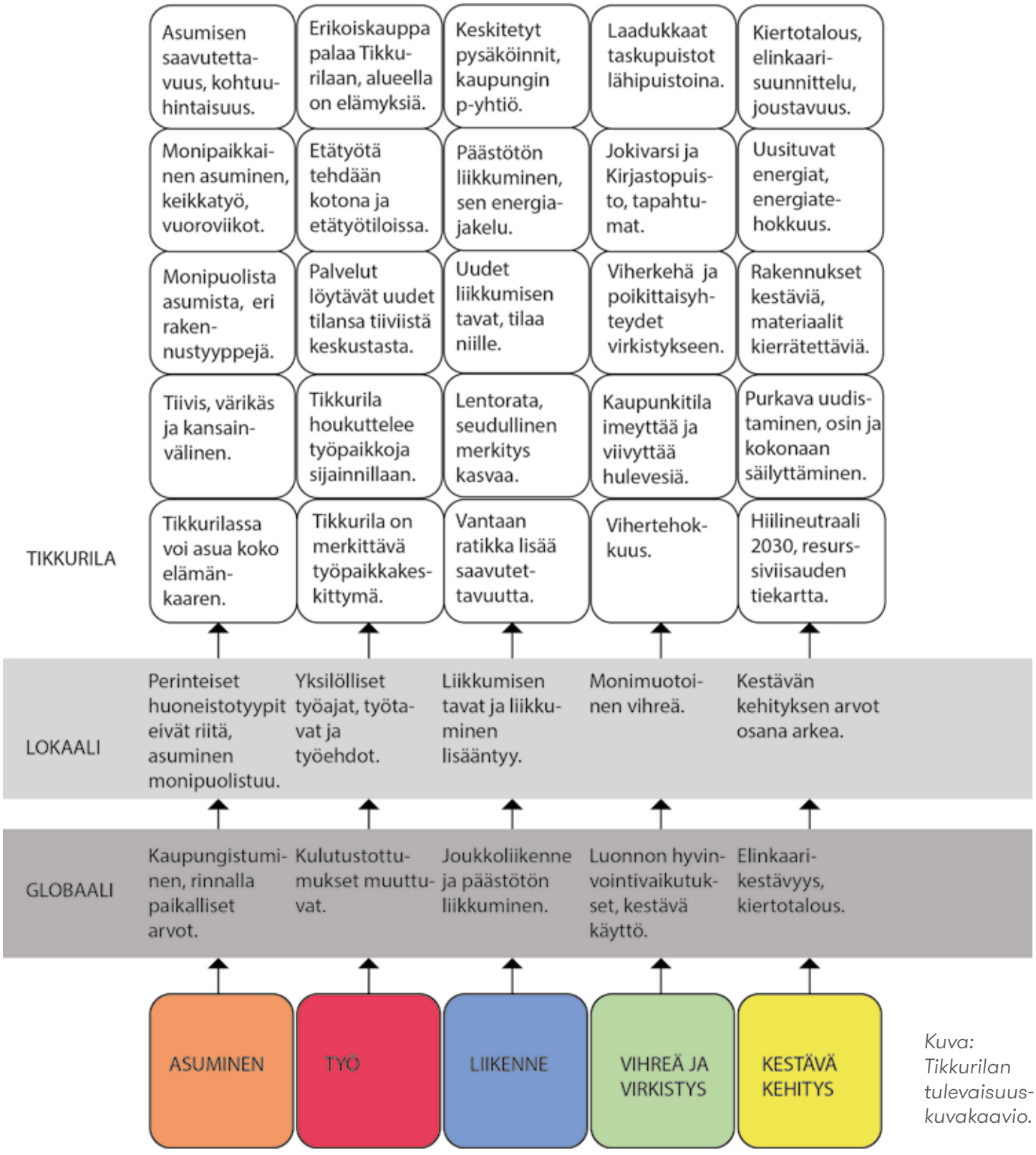
VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA KOHDE
VANTAAN KAUPUNGINMUSEON ARVOTTAMA JA ASEMAKAAVALLA SUOJELTU KOHDE
ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ
SUURI RANTATIE
KATUKUVAN KEHITTÄMISVYÖHYKE
JOEN VARREN VIRKISTYSKÄYTÖN KEHITTÄMISVYÖHYKE

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

2.2 Tikkurilan tulevaisuuskuva

Tikkurilan kaavarunko katsoo vuoteen 2040. Asemakaavoitus laati tulevaisuustaulukon ja kaksi skenaariota alueen mahdollisista tulevaisuuksista. Niiden lisäksi asukkaiden kaavarungon internet-kyselyvastauksista koottiin asukkaiden tulevaisuuskuva. Näiden kolmen skenaarion pohjalta yhdisteltiin yksi toivottu Tikkurilan tulevaisuuskuva. Se on yksi mahdollinen tulevaisuus, jota kohti kulkea tulevaisuuden suunnitteluratkaisujen kautta. Alta löydät yhdistellyn tulevaisuuskuvan ja sitä kuvaavan kaavion. Kappaleen lopusta löydät kaikki kolme skenaariota ja tulevaisuustaulukon, joiden avulla Tikkurilan tulevaisuuskuva koottiin.

Tikkurilassa on kaikki!



Kuva: Tikkurilan tulevaisuuskuvakaavio.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Tikkurilan tulevaisuuskuva – Tikkurilassa on kaikki!

Tikkurilan tavoitetila vuodelle 2040 kuvaa alueen monipuolisuutta: Tikkurilassa on kaikki!

Tikkurila on ajallisesti kerroksellinen ja toiminnallisesti rikas keskusta-alue seudun ytimessä. Se on tiivis ja kansainvälinen. Alueella on rikas historia ja kasvupotentiaalia. Tikkurila on merkittävä seudun työpaikkakeskittymä, erityisesti toimistot löytävät sieltä paikkansa – valttina on sijainti ja hyvät yhteydet. Vantaan ratikka lisäsi saavutettavuutta ja lentoradan toteutuminen teki Tikkurilasta erityisesti seudullisesti saavutettavan. Vihertehokkuusvaatimukset lisäävät uudenlaista vihreää keskustassa ja hulevedet hallitaan. Vehreät virkistysyhteydet laajoille viheralueille kulkevat keskustan läpi. Jokiranta ja Kirjastopuisto ovat alueen helmiä. Rakenne uusiutuu täydentämällä sekä vanhan rakenteen lomaan että purkavan uudistamisen ja rakenteen tehostamisen kautta. Uusi rakentaminen on kestävää ja materiaalit kierrätettäviä. Kansainvälinen kehitys kaupungistumisesta jatkuu ja sen rinnalla näkyvät paikalliset arvot. Kulutustottumukset muuttuvat ja palveluiden kysyntä kasvaa. Joukkoliikenne on päästötöntä ja liikkumisen tavat monipuolistuvat. Luonnon hyvinvointivaikutukset tunnustetaan ja luontoa hyödynnetään kestävästi. Ilmastokriisin myötä elinkaarikestävyys ja kiertotalous ovat pysyviä arvoja ja näkyvät kaupunkikuvassa.

KAUPUNKIKUVA JA -RAKENNE ”Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki.”

Vantaa kehittyy maan kolmanneksi väestörikkaimmaksi kaupungiksi. Tikkurila kasvaa ja kehittyy asumisen, työpaikkojen, virkistyksen ja liikkumisen kaupunkikeskustana. Alueen asukkaat, työntekijät ja harrastajat löytävät tilansa sekoittuneesta kaupunkirakenteesta. Katukuvassa näkyy alueen teollisen historia sen tiilipinnoissa ja Tikkurilan väritehtaan tuoma pikantti värikkyys uusien rakennusten julkisivuissa. Alueen rakennustaiteelliset helmet on säilytetty. Uusiutuvat energiamuodot, elinkaarikestävyys ja kierrätettävät materiaalit näkyvät kaupunkikuvassa.

ASUMINEN ”Tikkurila tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet.”

Tikkurilaan muutetaan. Rakennustyypit, asuntojen koot ja hallintamuodot ovat monipuolistuneet. Asumisen kirjo monipuolistuu, nyt asutaan useassa osoitteessa, vuoroviikoin ja tehdään töitä välillä kotona. Asuminen on kohtuuhintaista ja isojakin asuntoja löytyy alueen ytimestä. Asunnot ovat viihtyisiä, ikkunasta on avarat näkymät puistoihin, julkiseen kaupunkitilaan ja kaduille.

TYÖ ”Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä.”

Tikkurila on merkittävä työpaikkojen alue seudulla. Toimistoille on kysyntää ja alueen profiili hallinnollisena keskustana näkyy palveluiden runsaassa määrässä. Erikoiskauppa on vähitellen palannut alueelle asukasmäärän kasvettua. Etätyötä tehdään kotona, co-working tiloissa ja keskustan kahviloissa. Työajat ja -tavat ovat yksilöllisiä. Terveys, hyvinvointi ja kulttuuri kiinnostavat.

LIIKENNE “Saavutettavuus on Tikkurilan valtti.”

Tikkurila on äärimmäisen hyvin saavutettavissa julkisilla ja autolla. Vantaan ratikka on lisännyt kulkumuotoja ja yhdistää nyt Vantaan itää Keski-Vantaaseen. Lentoradan toteuttaminen siirsi kaukoliikenteen Tikkurilasta, mutta seudullisen junaliikenteen vuoroja on lisätty. Autot liikkuvat uusiutuvilla. Alueen tiivistyessä pysäköinnille on etsitty uusia ratkaisuja, keskitetyt pysäköintilaitokset löytyvät lyhyen kävelymatkan päästä kotoa. Nyt autoja lainataan ja käytetään yhteisesti. Uusille liikkumisen välineille löytyy tilaa pyöräilyn ja kävelyn reiteiltä. Tikkurilan keskusta on hitaan liikkumisen aluetta ja ohiajoliikenne ohjataan keskustaa kiertävälle kehälle.

VIHERALUEET JA HULEDEVET ”Tikkurilassa on kattava vehreiden virkistysreittien verkosto.”

Tikkurilan tiivis keskusta-alue vihertyy vihertehokkuusvaatimusten myötä. Kaupunkitilaan ilmestyy uusia elementtejä, imeytys-, viivytys- ja hulevesipintoja. Keskustan kävelyraitit johtavat jokirantaan, Winterinmäelle sekä Viertolan läpi Tikkurilan keskuspuistoon. Kirjastopuisto, Tikkuraitti ja tori ovat tapahtumien näyttämöitä. Rakenteen sisällä sijaitsevat pienet taskupuistot toimivat lähipuistoina. Urheilu- ja ulkoilu vehreässä ympäristössä houkuttavat liikkumaan.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

GLOBAALI	POLIITTINEN	TALOUDELLINEN	SOSIAALINEN/KULTTUURINEN	TEKNOLOGINEN	EKOLOGINEN
ASUMINEN, VÄESTÖ	Päätöksenteon kriisiytyminen.	Kaupungistuminen kiihtyy. Tämän vastavoimana paikalliset arvot korostuvat.	Muuttoliike / kansainvälistyminen - paikallisuus.	Lääketieteen teknologian kehitys, hyvinvoinnin edistäminen.	Suurkaupungistuminen.
	Tunneyhteiskunnat, vihapuheen yleistyminen	Huoltosuhde heikkenee väestön vanhetessa länsimaissa.	Länsimaiden väestö vanhenee ja elää entistä pidempään.	Teknologian käyttö ja sen haasteet.	Koronavirus, vaikutukset yhdyskuntiin, väestöön ja talouteen.
	Uudet liikkeet, uudet toimijat, esimerkiksi neljäs sektori.	Aktiiviset seniorit kuluttajina.	Maapallon väestönkasvu pysähtyy, siihen vaikuttaa koulutus.	Terveyttä voi edistää monin keinoin, teknologian ja liikunnan avulla. Terveys myös erottaa ihmisiä toisistaan.	
LIIKKUMINEN	Panostetaan joukkoliikenteeseen ja päästöttömään liikkumiseen. Kannustetaan uusien teknologioiden kehittämiseen, tuetaan sitä.	Biopolttoaineet ja sähkö ovat taloudellisesti kannattavia vaihtoehtoja.	Vuokraus ja lainaaminen yhä arvostetumpaa.	Kuskittomat autot kuljettavat ihmisiä. Liikkuminen palveluna, MaaS.	Uusiutuvat energiat ja liikkuminen.
TYÖ, KULUTUS	Politiikan viihteellistyminen. Jokaiselle on ääni, jonka saa kuuluville.	Kulutustottumukset muuttuvat kohti palveluiden kuluttamista ja verkkokaupan hyödyntämistä. Mitä tapahtuu perinteisille kaupoille ja kauppakeskuksille?	Elinikäinen oppiminen monipuolistaa työuran elinkaarta. Uudelleenkouluttautuminen on vaativaa.	Meitä palvelevat robotit ja oppivat koneet.	Kulutustottumusten muutos, kestävämpää ja harvemmin. Myös toinen ääripää.
	Protektionismi, kauppasodat.	Noutopisteet ja kuriiripalvelut lisääntyvät edelleen.	Työn merkityksellisyys on tärkeää.	Tietoa on kaikkien saatavilla, sen lukutaito korostuu. Toisaalta tärkeäksi nousevat taidot ja käsillä tekeminen.	Avaruusromu ja avaruuden roskaantuminen.
	Tiedon jälkeinen aika. Tarinayhteiskunta.	Hyvinvointipalvelut lisääntyvät.	Työn pirstaloituminen.	E-palvelut ovat arkipäivää.	
VIHREÄ (LUONTO/VIRKISTYS)		Luonnon hyvinvointivaikutus ja laadulliset arvot / mittaaminen.	Arkiset ilmastoteot, hävikin vähentäminen.	Jätteiden käsittelyn kehitys.	Ilmastokriisi, sään äärevöityminen
		Maata pitkin matkailu. Tallinnan tunneli yms.	Luontosuhteen merkitys löytyy uudelleen.	Luonto resurssina, luonnonvarojen käyttö.	Luonnon monimuotoisuus vaarassa.
KESTÄVÄ KEHITYS	YK:n Agenda 2030. Pariisin ilmastosopimus ja EU:n hiilineutraalius 2050.	Kestävä kehitys ja teknologinen kehitys.	Ilmastolakkoliike, ilmastotietoisuus, arkiset valinnat. Populismin nousu.	Uusiutuvien energiamuotojen kehitys ja käyttö.	Maapallon kantokyky on rajallinen. Etsitään ja toteutetaan keinoja ratkaista kestämätön tilanne.
	Kiertotalouden edistäminen.	Paikallistuotanto. Etätyö. Resurssiviisaus.	Suomessa on maailman puhtain vesi (Unesco 2003).	Energiatehokkuus,, hiilineutraalius, elinkaarikestävyys.	Kiertotalous on perusasenne. Tavoite muuttaa ympäristöä kestävästi.

LOKAALI/Suomi, Vantaa, Tikkurila	POLIITTINEN	TALOUDELLINEN	SOSIAALINEN/KULTTUURINEN	TEKNOLOGINEN	EKOLOGINEN
ASUMINEN, VÄESTÖ	Ryhmärakennuttaminen helpottuu ja yleistyy.	Tikkurilan keskimääräinen asuntokoko pienenee edelleen, perheasunnoista pulaa.	Perinteiset huoneistotyypit eivät riitä, kun ratkaistaan keikkatyöasumista ja lasten vuoroviikkoasumista. Asutaan yhdessä, kumppaneiden ja lasten, kavereiden kanssa.	Kiinnostusta kahteen suuntaan: toisia houkuttelee kauko-ohjattava älykoti, toisia perinteisiin ratkaisuihin perustuva rakentaminen (massiivirakenteet, painovoimainen ilmanvaihto jne.).	Ympäristöasioiden merkitys asunnon valinnassa kasvaa. Pieni energiankulutus on iso laatutekijä.
	Uusia omistus- ja vuokra-asumisen välimuotoja etsitään.	Yksinasujia on jo yli puolet. Alueen tasapainoinen kehittyminen on tavoite.	Asutaan monipaikkaisesti, aikuiset tai lapset vaihtavat asuntoa säännöllisesti. Työn vuoksi asutaan viikot eri paikassa.	Älyrakentaminen, älylaitteet, smart cities. Järjestelmien haavoittuvuus.	Rakenteen tiivistyminen tehostaa maankäyttöä siellä, missä sille on tarvetta. Toisaalla säästetään luontoa ja edistetään sen monimuotoisuutta.
	Kohtuuhintaisuus.	Uudistuotanto kallistuu edelleen Tikkurilassa.	Ympäristön turvallisuus, lasten koulu- ja harrastusmatkat edelleen mahdollisia.	Ikä ja äly. Kahtiajako teknologian käytössä, osaajat ja haastuneet.	Etätyö ja liikkumisen vähentäminen mahdollista.
	Maahanmuutto jatkuu ja maahanmuuttajaväestön koulutustaso nousee.	Kaikki yksin asujat eivät etsi minimiasuntoja. Kehitetään hyvän asumisen malleja 1-2 hengen talouksille.	Kaupunkikulttuuri monipuolistuu, on monikielistä, uusia kauppoja, uusia ravintoloita, uusia tapoja.	Raha, kortit, uudet tavat hallinnoida rahaa.	
	Segregaatiohaasteet ja alueiden erityminen.	Yhteistyötä tehdään tiiviisti yli sektorirajojen. Yksityinen ja julkinen lähentyvät toisiaan.	Monikulttuurisuus ja monipuoliset vaatimukset asumiselle.	Osallistuminen on entistä sujuvampaa. Neljäs sektori pääsee mukaan sisältöjen suunnitteluun uusien teknologioiden ja toimintatapojen avulla.	
LIIKKUMINEN, PYSÄKÖINTI	Autopaikkatarve vähenee merkittävästi ja jakautuu vyöhykkeisiin: osa paikoista voi sijaita kauempana asunnoista.	Pysäköintiratkaisujen osuus rakentamisen hinnasta pienenee.	Nyt liikutaan erilaisilla vehkeillä.	Joukkoliikenne on päästötöntä.	Autot liikkuvat sähköllä ja biopolttoaineilla.
	Tietullit.	Tikkurilan kasvu jatkuu joukkoliikenteen keskittymisen myötä. Alue on ainutlaatuinen saavitettavuudeltaan.	Autoa tarvitaan harvemmin ja se on vuokrattu tai taloyhtiön yhteiskäyttöauto. Liikenne palveluna on todellisuutta.	Autot ajavat itse.	Toisaalta on mahdollista vähentää liikkumista etätyön seurauksena.
	Suomi-rata, Vantaan ratikka.	Julkista liikennettä subventoidaan, yksityisliikennettä verotetaan.	Liikkumisen tavat ja liikkuminen lisääntyy.		Yhä harvempi omistaa auton ja sen voi vuokrata tarpeeseen, autoja tarvitaan määrällisesti vähemmän.
TYÖ, KULUTTAMINEN	Yksilölliset työajat, työtavat ja työehdot.	Työ pirstaloituu, osa-aikaistuu tai lisääntyy ja on osa vapaa-aikaa.	Etätyötä tehdään kotona ja sopivissa tiloissa kodin läheisyydessä.	Työn robotisoituminen, digitalisaatio.	Raakapinnat, yksi vaihtoehto.
	Kuluttamisen ohjaus, ruoka, energia.	Tikkurila houkuttelee edelleen työpaikkoja hyvän sijaintinsa vuoksi.	Työperäinen maahanmuutto lisääntyy.	Työnteon tavat muuttuvat, resurssiniukkuus aiheuttaa uusia tapoja tehdä työtä.	Uudistettavat materiaalit, esim. keittiö.
			Työn automatisoitumisen kääntöpuoli, osattomuus. Uudet ammatit. Osa tekee työtä koko ajan. Jako.	Uudet materiaalit, biomateriaalit. Laboratoriоruoka.	
		Mielenkiinnon paikat, missä?		Kiihtyvä muutos, tuntematon tulevaisuus.	
VIHREÄ, LUONTO/VIRKISTYS	Vihertehokkuus.	Ympäristö on niin viihtyisä, ettei tarvitse lähteä muualle.	Rakennetut puistot ovat Tikkurilan ydinalueen vihreää. Niiden laatua nostetaan ja ne jatkavat julkisen katutilan kanssa alueen virkistysverkostoa.	Viherrakentaminen, viherkatot, julkisivut	Tikkurilan ydinalueen vihreä ja kivinen kaupunkitila imeyttävät ja viivyttävät hulevesiä. Tämä näkyy kaupunkirakenteessa. Viherrakentaminen ja hiilinielut.
	Mustat joutsenet; Koronavirus	Rikas ja lähellä sijaitseva kulttuurielämä.	Kantakaupungin vihreä on monimuotoista.	Virtuaalimatkailu.	Lähimatkailu
			Kaupunkikulttuuri, paikat oleskelulle kaupunkikeskustassa. Lähimetsät!		Työn abstraktiuden vastapainoksi kotiviljely.
			Uudet tavat ottaa kaupunki haltuun.		Luonnon monimuotoisuus!
KESTÄVÄ KEHITYS	Resurssiviisauden tiekartta ohjaa suunnittelua.	Kestävä kehitys tuottaa uusia innovaatioita markkinoille.	Ilmastonmuutoksen seuraukset näkyvät työn ja arjen kehityksessä.	Sään ääreistyminen muuttaa rakentamista.	Kulutus painottuu palveluihin ja harrastuksiin.
	Vantaa hiilineutraali 2030, tavoitteet melkein saavutetaan.	Ilmastonmuutoksen hillintäratkaisut markkinointikeinona? Edelläkävijät.	Kestävän kehityksen arvot osana arjen päätösten tekemistä.	Kulutuksen tasapainon etsiminen.	Matkat tehdään julkisilla.
			Työssä kiinni pysyminen samalla kun se muuttuu.	Kiertotalous kaikilla osa-alueilla.	Kiertotalous, elinkaarikestävyys, uusiutuvat energiat, hiilineutraalius, energiatehokkuus.

Kuva: Asemakaavoituksessa koottu tulevaisuustaulukko, jonka pohjalta skenaariot I ja II koottiin.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §



Kappaleen alussa esitetty Tikkurilan tulevaisuuskuva koottiin yhdistelemällä se kolmesta skenaariosta, joista kaksi tehtiin Vantaan kaupungin asemakaavoitusyksikössä ja yksi koottiin asukkaiden kyselyvastauksista. Asemakaavoituksen tekemien skenaarioiden eli mahdollisten kehityskulkujen tukena käytettiin tulevaisuustaulukkoa, jonka näet yllä. Asukkaiden vastauksista koottiin asukkaiden toivoma kehityskulku, jonka löydät skenaariotarinoista viimeisenä.

I Skenaario ”Kestävästi kasvaen”

Ilmastokriisiin reagoidaan yhä ja ilmaston lämpeneminen on hidastunut. Ilmastokriisi ja 2020-luvun alussa koettu globaali pandemia vaikuttavat yksilöihin siten, että koti ja paikallisuus korostuvat tärkeinä arvoina. Vastapainona on maailmalaajuinen muuttoliike. Kaupungistuminen jatkuu, mutta nyt entistä hallitummin. Kauppasotien ja protektionismin aika on ohi mutta niiden vaikutukset tuntuvat yhä. Lähellä tuotettu koetaan oikeaksi valinnaksi ja kotimainen tuotanto on arvossaan. Kuluttajat ovat tietoisia valinnoissaan. Länsimaiden asukkaat ovat suurissa määrin aktiivisia senioreita. Keskiluokka on pienentynyt ja sen resurssit ovat vähentyneet.

Päätöksenteko viihteellistyy edelleen ja on saanut vastapainokseen ruohonjuuritason asiantuntevat vaikuttajat, jotka organisoituvat. Heitä kuunnellaan yhä enemmän ja lisääntyvä osa päätöksistä tehdään yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa tämän neljännen sektorin kanssa. Työhön liittyy elinikäinen oppiminen. Koronaviruksen kaltaisten tautien torjuntaan on nyt varauduttu. Etätyö on tavallista. Tieto on kaikkien saavutettavissa kaikkialla ja tiedon lukutaito korostuu. Palvelutoiminta korvaa kulutustavaroiden myyntitoimintaa. Terveys on tärkeä arvo. Terveyteen ja hyvinvointiin liittyvä työ lisääntyy ja suuri osa harrastuksistakin tähtää hyvän olon lisäämiseen. Kuitenkin vain osalla on mahdollisuus edistää terveyttään, osattomat jäävät tästä kehityksestä sivuun. Sosiaalinen eriarvoistuminen on haaste.

Liikkuminen julkisilla on entistä helpompaa suurissa kaupungeissa ja liikkuminen palveluna on arkipäivää. Nyt autoja ei enää omisteta, ne lainataan tai vuokrataan. Autoja tarvitaan vähemmän ja yksi auto on aikaisempaa useammin ja useamman käytössä. Autojen lisäksi lyhyitä matkoja kuljetaan erilaisilla välineillä. Uusiutuva energia on korvannut fossiiliset polttoaineet ja liikkuminen on tältä osalta päästötöntä.

Luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen on vihdoin herätty. Eläinten ja kasvien suojeleminen on konkreettisella tasolla ja luonnonvaroja käytetään säästeliäämmin. Uusiutuvat energiamuodot, kiertotalous ja elinkaarisuunnittelu ovat osa jokapäiväistä työtä.

Vantaa kasvaa osana pääkaupunkiseutua taantumassa ja nousukautena. Se on Suomen kolmanneksi väkirikkain kaupunki. Päätös lentoradan rakentamisesta on tehty ja tulevaisuudessa Tikkurilan aseman rooli seutu- ja lähiliikenteen asemana on vahva. Kehärata lentokentälle on yhä Tikkurilan vahvuus, samoin nopeat yhteydet Helsinkiin. Vantaan ratikan myötä Tikkurilasta on tullut vilkas lähiseutuliikenteen vaihtoasema, josta on yhteydet eri suuntiin. Joukkoliikenne kulkee uusiutuvilla.

Koronapandemiakokemuksen myötä etätyöskentely jäi rutiiniksi. Kotona keskeytyksetön työ tekee siitä tuotteliasta. Työhön käytetty aika monipaikkaistuu. Paikallinen sopiminen antaa mahdollisuuksia rakentaa työstä omannäköistä. Teknologia siivittää monipuolistuvia tapoja tehdä työtä ja kaupunkitilaan syntyy uusia työn alustoja. Tikkurilassa asuu yhä aktiivisia työikäisiä. Alueen asunnot ovat pieniä, mutta suurempiakin löytyy jo. Suurten asuntojen kysyntä saa rakentajat toteuttamaan niitä. Alueella voi nyt helpommin asua koko elämänkaaren. Ympäristöasiat korostuvat asunnon valinnassa ja esimerkiksi energiamuoto on tärkeä ostopäätökseen vaikuttava tekijä. Asuntojen koot ja hallintamuodot ovat monipuolistuneet.

Vantaan vihertehokkuuslaskuri on saanut aikaan muutoksen tiiviissä osissa Vantaata. Se näkyy hyvin Tikkurilassa, jossa keskusta-alueen uusiutuessa paljastuu entistä enemmän kasvullista maata. Vihreää kasvaa myös seinillä ja katoilla. Hulevesi näkyy julkisessa kaupunkitilassa. Tikkurilan pienet taskupuistot ovat entistä suuremmalla käytöllä ja niiden laatutasoa on nostettu. Keskustaa kiertää viherkehä, jolta on yhteydet lähellä sijaiseville laajoille viheralueille. Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartta siivitti kohti tulevaisuutta. Rakennukset rakennetaan kestäviksi ja materiaalit ovat korjattavia ja kierrätettäviä. Ostopäätökset tehdään tietoisena niiden ympäristövaikutuksista. Kuluttaminen keskittyy palveluihin, kulttuuriin ja viihteeseen. Tämä vaikuttaa kaupunkikuvaan ja siihen, mitä löytyy Tikkurilan keskustan kivijaloista.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

II Skenaario ”Kotina koko kaupunginosa”

Koronakriisistä muodostuu vedenjakaja, jonka jälkeen paluuta entiseen ei ole. 2020-luvun ensimmäiset vuodet maailma toipuu pandemiasta. Tauti väistyy, mutta se on ehtinyt vauhdittaa isoja muutoksia ihmisten arjessa. Etätyöstä on tullut valtavirtaa, eikä työpaikan sijainti enää välttämättä ohjaa asuinpaikan valintaa. Työtä tehdään kotona - tai co-working-tiloissa itse valitussa porukassa, ei välttämättä työkaverien kesken. Periaatteessa valinnan mahdollisuudet lisääntyvät, käytännössä myös segregaatio. Valtiot, seudut ja kaupungit kilpailevat eliitin suosiosta.

Yhä useampi elää pitkän ja monivaiheisen elämän, kouluttautuu useampaan ammattiin ja vaihtaa asuinpaikkaansa elämäntilanteen mukaan. Kaukomatkailun merkitys vähenee, monipuolisen lähiympäristön kasvaa. Työ on entistä vähemmän sidoksissa tiettyyn aikaan ja paikkaan. Kulttuuri, liikunta- ja terveyspalvelut, hyvä ruoka ja ihmisten tapaaminen vetävät puoleensa. Kauppaan lähdetään erityisestä syystä, valtaosa arjen tarpeista tilataan kotiin. Lasten maailma on pitkälti ennallaan: kaverit, ulkoleikit, koulut ja päiväkodit eivät muuta verkkoon.

Ilmastonmuutos ei pandemian jälkeen ole kyseenalaistettavissa, kun ihmisten toiminnan äkillisen muutoksen vaikutukset ovat selkeästi mitattavissa. Ilmastoasioita edistetään voimakkaasti lainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten kautta. Kiertotaloudesta tulee arkipäivää.

Kansalaisaktivismilla on uusia mm. globaaliin tasa-arvoon liittyviä tavoitteita. Kuluttamisen valinnoista tulee keskeinen vaikuttamisen muoto, kun tuotantoketjut muuttuvat läpinäkyvämmiksi. Kasvislähiruokaa kasvatetaan myös tiiviissä kaupungeissa alueilla, joilla yhdistyvät viljely ja virkistys. Liikkumiseen on tarjolla laaja kirjo laitteita ja palveluja, ja ainoastaan ikääntyneimmillä on kokemuksia aikaisemmin yksityisautoiluun perustuneista kaupungeista.

Tikkurila menestyy mukavien ja monipuolisten lähiympäristöjen kisassa. Siitä on muodostunut tiivis, värikäs ja kansainvälinen kaupunki, jolla on rikas historia sekä kasvupotentiaalia. Kuntarajojen merkitys vähenee, kaupunginosan ja seudun kasvaa.

Suomi ja erityisesti pääkaupunkiseutu liikenneyhteyksineen houkuttelevat osaajia myös ulkomailta: pohjoismainen palveluiden ja hyvinvoinnin tasainen jakautuminen luo turvallisuutta ja sopii kaikenikäisille. Muita pohjoisen valtteja ovat puhdas vesi, helposti saavutettavat viheralueet, muuta Eurooppaa viileämmät kesät sekä kattava ja laadukas palveluverkko. Näitä kaikkia on tarjolla Tikkurilassa, jossa on erityisesti panostettu koulujen uudisrakentamiseen ja korjaukseen sekä kokeiltu opetustilojen integroimista kaupungin muihin toimintoihin. Isona haasteena on edelleen tarjota alueella myös keskiasteen opintoja ja korkeakoulupaikkoja.

Asumisen kirjo monipuolistuu: syntyy uusia asunto- ja talotyyppejä ja omistamisen malleja. Monipaikkainen asuminen, vuoroviikkoasuminen ja asumis- ja/tai työyhteisöt yleistyvät. Kotia ja asumismuotoa vaihdetaan yhä useammin, kotipaikka tai kotiseutu verkostoineen voi säilyä. Kiinnostusta herättävät uusinta teknologiaa hyödyntävät älykodit ja perinteiset ratkaisut. Suomessa asumisen aikaista dataa kerätään kattavasti, ja sitä hyödynnetään aktiivisesti rakennusten huollon ja korjauksen päätöksenteossa erityisesti Vantaalla.

Yksityisautoilun ja sen myötä pysäköintipaikkojen väheneminen on vapauttanut kantakaupunkimaisilla alueilla sekä tilaa että rahaa muuhun käyttöön, mikä mahdollistaa nykyistä tiiviimmän, mutta samalla vihreämmän Tikkurilan.



Kuva: Kukkaketo
© Aineistopankki

III ”Tulevaisuuden Tikkurila asukkaiden silmin”

Tulevaisuuden Tikkurila on monipuolinen, vehreä ja omaleimainen kaupunki, jossa tiivis ja urbaani kävelykeskusta yhdistyy historialliseen ja luonnonläheiseen ympäristöön. Kahvilat, ravintolat, puistot ja erilaiset kaupunkitapahtumat tekevät Tikkurilasta eloisan kaupunkikeskustan. Kesäisin ulkotapahtumat, torikahvilat ja terassit elävöittävät kaupunkikuvaa. Monipuoliset palvelut ja harrastukset sijaitsevat lähellä kotia. Arki on sujuvaa ja liikkuminen vaivatonta. Kaupunkiympäristö on monimuotoista, ja alueelta löytyy kaiken ikäisille erilaisia paikkoja, joissa viettää aikaa ja kohdata muita.

Tikkurilan sydän on vilkas kävelykeskusta Tikkuraitin, kaupungintalon edustan, torin ja aseman ympäristössä. Alue on erilaisten palveluiden, tapahtumien sekä sosiaalisen elämän rikastama. Autottomassa ytimessä palvelut sekä julkinen liikenne ovat lähellä ja helposti saavutettavissa, ja lastenkin liikkuminen on turvallista. Silkki, Vernissa, Heureka, kaupunginmuseo ja Veininmylly muodostavat jokivarren puistoalueelle historian, nähtävyyksien ja omaleimaisten paikkojen helminauhan. Vehreä ja urbaani jokiranta on olennainen osa Tikkurilan identiteettiä, ja houkuttelee asukkaiden lisäksi turisteja. Jokivarsi ulkoilureitteineen ja Kirjastopuisto ovat keskustan merkittävimmät virkistysalueet.

Alueen palvelut ovat monipuolisia, ja niitä on tarjolla sekä keskitetysti kauppakeskuksessa että rakennusten katutasossa. Päivittäistavarakauppojen ja elintarvikemyymälöiden lisäksi Tikkurilasta löytyy kattavasti erikoisliikkeitä sekä terveys-, hyvinvointi- ja kulttuuripalveluita. Kaiken ikäisille on tarjolla vaihtelevia urheilu- ja harrastusmahdollisuuksia, myös edullista tai maksutonta toimintaa. Ulkokuntosali, ulkoilureitit, lasten leikkipaikat sekä muut aktiviteetit miellyttävässä puistoympäristössä houkuttelevat alueen asukkaita liikkumaan.

Tikkurilassa liikkuminen on sujuvaa, ja vaihtoehtoisia liikkumisen muotoja on runsaasti. Julkinen liikenne on vaivatonta, turvallista ja nopeasti saavutettavissa. Yhteydet eri suuntiin ovat hyvät ja palvelu kattavaa. Keskusta-alueella etusijalla ovat kävelijät ja pyöräilijät. Asemanseudulla on huomioitu jalankulkijan turvallisuus sekä viihtyisyys: asemalla on miellyttävä odotella bussia, ja vaihto junan, bussin tai ratikan välillä on kätevää. Liityntäpysäköinnillä tuetaan kestävää liikkumista ja mahdollistetaan myös kauempana asuville raideliikenteen käyttö. Myös autoilijat on huomioitu, ja etenkin asukkaille on tarjolla monipuolisia pysäköintiratkaisuja. Autot eivät hallitse katukuvaa, vaan pysäköinti on pääosin integroitu rakennuksiin tai keskitetty pysäköintihalleihin, jolloin kaupunkiympäristöön jää enemmän tilaa pihoille ja vihreydelle. Pysäköintiratkaisuissa painottuvat vuorottaispysäköinti sekä liityntä- ja asiakaspysäköinti.

Asuminen on monimuotoista ja kohtuuhintaista, mutta laadukasta. Sopivia asumismuotoja löytyy monenlaisille ihmisille, ja rakentamisessa näkyy ajallista kerrostumaa. Kaupunkiympäristössä on niin korkeaa kuin matalaakin rakentamista, ja hallintamuodoissa ja talotyypeissä on vaihtelua. Korkea rakentaminen painottuu aseman ympäristöön sekä radan itäpuolelle, ja erilaiset kivijalkojen liiketilat elävöittävät katutasoa. Asunnoista on viihtyisiä ja avaria näkymiä puistoihin, aukioille sekä kävelykeskustan kaduille. Tikkurilan ja Viertolan reuna-alue sekä Valkoisenlähteentien pohjoispuoli säilyvät pientalovaltaisina alueina. Jokivarsi on jatkossakin luonteeltaan pienimittakaavainen ja luonnonläheinen. Myös Tikkurilan ydin on vehreä ja viihtyisä paikka asua ja elää.



Kuva: Kerrostalo Piccadilly
© Aineistopankki

2.3 Suunnitelma teemoittain

Tähän kappaleeseen on koottu kaavarungon sisältö teemoittain. Käsitellyt teemat ovat Kaupunkikuva ja -rakenne, Asuminen, Työ, Liikenne sekä Viheralueet ja hulevedet. Kussakin teemassa on yleisteksti sekä kaavarunkokartoilta löytyvä sisältö avattuna tekstimuotoon. Kunkin teemakappaleen lopussa aihetta on tarkasteltu laadittujen suunnitteluperiaatteiden ja kestävän kehityksen näkökulmista.

Kestävä kehitys

Ilmastonmuutos ja biodiversiteettikato muodostavat vakavan kaksoiskriisin. Rakennetulla ympäristöllä on keskeinen rooli sekä kriisin hillitsemisessä että siihen sopeutumisessa.

Kaavarungolla vaikutetaan päästöjen syntymiseen välillisesti erityisesti sekoittuneen kaupunkirakenteen ja kestävien liikkumismuotojen edistämisen kautta. Oman haasteensa tuo varautuminen Tikkurilan alueen voimakkaan tiivistymisen jatkumiseen: päästöjä on leikattava samalla kun voimakas rakentaminen jatkuu uusien asuntojen, työpaikkojen ja palvelujen tarjoamiseksi. Tikkurilan nyt laadittavan kaavarungon tavoitevuosi on 2040, jolloin Vantaalla pitäisi olla takanaan jo 10 hiilineutraalia vuotta. Kaavarungon toteutumisvuosien aikana on siis odotettavissa suuria muutoksia niin yhteiskunnassa kuin rakentamisessakin. Kestävän kehityksen periaatteita on käsitelty osana kaavarungon teemoja sekä vaikutusten arviointi -osassa.

2.3.1 Kaupunkikuva ja kaupunkirakenne

Tikkurila on omaleimainen ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki.

Yleisesti

Tikkurilan pitkä historia liikenteen ja kaupan solmukohtana ulottuu Ruotsin vallan ajalle. Nykyinen Tikkurilantie noudattaa keskiaikaisen Suuren Rantatien itä-länsisuuntaista linjausta Keravanjoen pohjoispuolella. Rautatie ja -asema rakennettiin 1862, mikä loi edellytykset alueen teollistumiselle. Jokirannassa on säilynyt Vernissatehdas 1910-luvulta ja Tikkurilan silkin kortteli, jota on rakennettu vaiheittain 1930-luvulta alkaen. Alueliitoksessa vuonna 1946 Malmi siirtyi osaksi Helsinkiä, ja Tikkurilasta tuli Helsingin maalaiskunnan uusi keskus. 1950-luvulla rakennettu kaupungintalo ympäristöineen muodostaa edelleen pienimittakaavaisen ja arvokkaan hallinnon keskuksen Tikkurilan ytimeen.

1960-luvulla valmistui kehä III, joka sivuaa Tikkurilaa etelästä. 2015 käyttöön otettu kehärata sujuvoitti yhteyksiä mm. lentokentälle, ja parhaillaan suunnitellaan Vantaan ratikkaa. Tikkurilaa on rakennettu vilkkaasti kaikilla vuosikymmenillä, ja kaupunkirakenteen tiivistyessä vanhaa rakennuskantaa on usein korvattu uudella. 1950–70-luvuilla painottui asuinkerrostalojen, 1980-luvulla puolestaan toimisto- ja liikerakennusten rakentaminen. Viime vuosina alue on taas kiinnostanut erityisesti asuntorakentajia. Pirstoutuneen maanomistuksen takia kiinteistöjä on pääosin kehitetty tontti kerrallaan, mikä on tuottanut vaihtelevaa ja osin hajanaistakin kaupunkirakennetta.

Tikkurilalle ominaista on ajallinen kerrostuneisuus ja toimintojen sekoittuminen. Kaavarunkoalueella rakennusalasta noin 60 % on asumista, noin 40 % liike-, palvelu- ja toimistotilaa. Alueella on vahva identiteetti, joka muodostuu pitkästä historiasta, ensiluokkaisista liikenneyhteyksistä, vaihtelevasta kaupunkiympäristöstä sekä monipuolisista julkisista ja kaupallisista palveluista. Jokirannan viheralueet ja kulttuurikohteet muodostavat vehreän vyöhykkeen urbaanin keskustan tuntumaan.



Kuva: Vantaan kaupungintalo.
© T Taponen

Tiivistämisen ohjaus

Kaavarungon tavoitteena on mahdollistaa Tikkurilan kasvu ja kehitys siten, että alueen ominaispiirteet säilyvät ja vahvistuvat. Ajalliset kerrostumat ja toimintojen monipuolisuus tekevät Tikkurilasta Tikkurilan - sekä nyt että tulevaisuudessa.

Kaavarunkokartta A – Kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen ja työ

Kartta A ohjaa kaupungin fyysistä ja toiminnallista rakennetta. Sekoittunutta kantakaupunkia kehitetään monipuolisten toimintojen alueena, jolle sijoittuu sekä liike- ja toimitilaa, yksityisiä ja julkisia palveluita että asumista. Tämä vyöhyke laajenee voimakkaasti radan molemmin puolin. Tavoitteena on varmistaa, että Tikkurilan tiivistyessä vilkas asuntorakentaminen ei syrjäytä vaan tukee myös uutta työpaikka- ja palvelurakentamista. Sekoittuneessa kaupunkirakenteessa maantasokerrosten tulee olla avoimia ja aktiivisia. Erikseen karttaan merkityillä kivijalkaliiketilan osuuksilla edellytetään katuvarren alakertoihin pääosin liiketilaa. Työpaikkavyöhykkeen rasterilla merkityillä alueilla tavoitellaan aitoa hybridirakentamista, eli myös asuinkohteisiin laajempaa sekoittuneisuutta kuin ainoastaan 1. kerroksen liiketilat.

Asuntovaltaiset alueet sijaitsevat kaavarunkoalueen reunamilla ja keskustan pienimittakaavaisten välikatujen varsilla. Vyöhykettä kehitetään pääosin asuntorakentamisella, mutta uudishankkeissa tarkastellaan mahdollisuuksia rakentaa myös liike- tai työtiloja.

Lähipalveluille pyritään löytämään sopivia sijainteja sekä asuntovaltaisilta että sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykkeiltä. Julkisten palveluiden riittävä vahvistaminen suhteessa alueen tiivistymiseen on erityinen haaste Tikkurilassa, jonka maanomistus on valtaosin yksityistä. Kartalle on merkitty sekä nykyiset Y-tontit että varauksina uusia mahdollisia kaupungin palveluiden sijainteja.

Rakentamisen volyymiä ohjaamaan on määritelty suuntaa antavia tehokkuushaarukoita, joiden pohjalta rakennusoikeuden määrä täsmentyy tapauskohtaisesti asemakaavavaiheessa. Lähtökohtaisesti tehokkuushaarukan ylimpiä lukuja voi tavoitella kehitettäessä laajoja korttelikokonaisuuksia. Yksittäisen tontin kehittämisessä ratkaisuvaihtoehtoja on vähemmän, ja reunaehdot usein rajoittavat luontevan ratkaisun tehokkuutta lähemmäs haarukan alimpia arvoja.

Kartta ei suoraan ota kantaa rakennusten kerroslukuun. Tehokkaimmilla alueilla keskimääräiset kerrosluvutkin muodostuvat suurimmiksi, mutta tavoitteena eivät ole räystäskorkeudeltaan yhtenäiset korttelit vaan kerroslukujen vaihtelu. Korkean rakentamisen tarkastelualue on merkitty kartalle ja sijoittuu rautatieaseman ympäristöön sekä Jokiniemen rakentamattomalle alueelle pääradan itäpuolelle. Vantaan korkean rakentamisen selvityksessä korkea rakentaminen on määritelty yli 56 metriä korkeaksi, mikä vastaa noin 17 kerrosta tai enemmän.

Olennaisena osana karttaa ovat Tikkurilan historialliset rakennuskohteet: eri vuosikymmenten helmet sekä rakennusten ja aluekokonaisuuksien tunnistetut arvot. Kartalle on merkitty erikseen museon arvottamat kohteet ja kohteet, jotka lisäksi on suojeltu asemakaavalla. Lisäksi asemakaavoitus on arvottanut yhtenäisiä aluekokonaisuuksia, joiden ominaispiirteitä halutaan säilyttää. Kartalla näkyy myös Jokivarren arvokas kulttuuriympäristö ja kaavarunkoalueen lävistävä Suuren Rantatien linjaus. Kaavarungon tavoitteena on Tikkurilan kehittäminen siten, että alueen identiteetti, arvokohteet sekä ajallinen kerrostuneisuus tunnistetaan ja säilytetään.

Osa karttamerkinnöistä on mukana molemmissa kaavarunkokartoissa. Kehitettävän risteysalueen merkintä kohdistuu risteysalueen tonttien kehittämiseen, eikä siksi liity liikenteen karttaan B.

Kaavarunkokartta B – Liikenne, viheralueet ja hulevedet

Kartalla B näkyvät liikenteeseen sekä viheralueisiin ja huleveteen liittyvät merkinnät. Kaupunkirakenteen kannalta merkittävä on ajatus kävelykeskustan laajenemisesta sekä radan itäpuolelle Jokiniemeen että Tikkuraitin jatkeeksi Peltolantien alkupäähän asti. Laajenemista tukee katuvarsien kivijalkaliiketilan merkintä kartalla A. Ohikulkuliikennettä ohjataan keskustan kehälle, ja kehän rajaamaa aluetta kehitetään kestävän liikkumisen alueena. Matkakeskuksen merkitys korostuu entisestään, kun aseman yhteyteen suunnitellaan Vantaan ratikan vaihtopysäkkiä. Rautatien alittavia ja ylittäviä yhteyksiä on tarpeen kehittää ja täydentää Jokiniemen rakentuessa. Tiivistyvällä alueella keskitetyn pysäköinnin osuutta on tarkoitus kasvattaa. Kartalla on sekä olemassa olevia että uusia keskitetyn pysäköinnin mahdollisuuksia. Jokiniemen rakentuessa myös asemanseudun liityntäpysäköinti on jatkossa ratkaistava rakenteellisena.

Kaavarunkoalueen keskeiset puistot ovat jokirannan alue ja Kirjastopuisto. Kartalta on nähtävissä Tikkurilan viheralueiden vähäinen määrä, mikä korostaa kaavarunkoalueen ulkopuolisille viheralueille johtavien virkistys- ja viheryhteyksien merkitystä. Tikkurilalle on ominaista, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset sijoittuvat puistojen ja viheryhteyksien ääreen. Kaavarungon tavoitteena on vahvistaa näitä reittejä myös niihin rajautuville tonteille sijoittuvalla kasvillisuudella.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Kaavarungon suunnitteluperiaatteet muodostavat kaupunkikuvaa ja -rakennetta ohjaavan kokonaisuuden.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

1. **Varaudutaan 10 000 uuteen asukkaaseen ja 4 000 uuteen työpaikkaan.**
2. **Kaupunki tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.**
3. **Kantakaupunki laajenee radan molemmin puolin.**
4. **Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy.**
5. **Tiivistäminen tukee katutilojen hierarkiaa.**
6. **Korttelirakenne muodostuu vaihtelevista rakennustyypeistä.**
7. **Keskusta-alueella on tarjolla kaupunkiasumisen kirjo.**
8. **Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat vahvistavat elinvoimaa.**
9. **Rakennetaan kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta.**
10. **Suositaan maanvaraisia piha-alueita ja keskitettyä pysäköintiä.**
11. **Virkistysyhteyksiä tuetaan sekä katualueiden että tonttien kasvillisuudella.**
12. **Rakennetaan värikästä ja rouheaa kaupunkia aidoista materiaaleista.**
13. **Osallistumisen mahdollisuudet ovat monipuolisia.**

Suunnitteluperiaatteet on laadittu asekaavoituksen pohjaksi. Tavoitteena on ohjata alueen rakentumista siten, että tulevaisuuden Tikkurila on toiminnallisesti monipuolinen, viihtyisä, turvallinen ja esteetön kaupunkiympäristö. Sekoittuneen kaupunkirakenteen ja kävelykeskustan alueet laajenevat, ja samalla kivijalkaliiketilan määrä kasvaa. Työpaikkavyöhykkeellä edistetään liike- ja toimistotilojen rakentamista sekä hybridiratkaisuja, joissa asuminen yhdistyy muihin toimintoihin. Asuntovaltaiset alueet muodostavat rauhallisempia ja mittakaavaltaan maltillisempia kaupunkirakenteen suvantokohtia kaavarunkoalueen laitamille sekä keskustan korttelien sisäosiin.

Keskusta-alueen julkiset kaupunkitilat – kävelypainotteinen katuverkko, puistot ja aukiot – tarjoavat laadukkaat puitteet sujuvaan arkeen, oleskeluun ja virkistäytymiseen sekä kaupunkitapahtumien järjestämiseen. Paljon käytettyjä reittejä ja kohtaamisen paikkoja tunnistettiin kaavarunkokyselyn avulla, samoin erilaisille tapahtumille sopivia alueita.

Tikkurilan katuverkko on monipuolinen. Tavoitteena on, että alueen tiivistyminen vahvistaa katutilojen ja korttelirakenteen vaihtelua. Vilkkaat kadut rajataan kiinni toisiinsa rakennetuin, kerrosluvultaan vaihtelevin ja toiminnaltaan monipuolisin rakennuksin. Kivijalkaliiketilat sisäänkäyntisyvennyksineen rakennetaan tiiviisti kadun varteen. Taskupuistoilla, pienillä aukioilla ja katuvihreällä elävöitetään tiivistyvää kaupunkitilaa. Vehreitä välikatuja rajaavat istutuskaistat ja asuntopihat. Korttelien sisäosissa ja välikatujen varsilla suositaan pienimittakaavaista ja avointa rakennetta. Tikkurilaa kiertävän viherkehän ja kaavarunkoalueen virkistys- ja viherreittien vehreys muodostuu sekä puistojen ja katualueiden että reitteihin rajautuvien tonttien kasvillisuudesta.

Maanomistus on hajautunutta, joten aluetta muokataan pala kerrallaan, eivätkä toteutusaikataulut ole kokonaisuutena ennakoitavissa. Vaihteleva korttelirakenne sopii hyvin jatkuvan muutoksen alueelle. Tikkurila ei ole kokonaisuutena ”kesken”, eikä sitä suunnitella ”valmiiksi”, vaan kaupunki kehittyy kaiken aikaa. Tavoitteena on, että täydennys- ja lisärakentamisen kaikki mahdollisuudet ovat käytössä, ja rakennusten laajennuksia, korotuksia, käyttötarkoituksen muutoksia ja ullakon tai maantasokerroksen käyttöönottoa tutkitaan purkavan uudistamisen rinnalla.

Kaavarunkoalue on väri- ja materiaalimaailmaltaan runsas, ja voi jatkossakin kehittyä värikkäänä ja rouheana. Punatiilellä on Tikkurilassa erityinen rooli: vanha asema vuodelta 1862 ja jokivarren historialliset teollisuuskiinteistöt ovat tiilipintaisia, samoin Kukkakedon asuinkorttelit 1960- ja 70-lukujen vaihteesta. Nykyisen vuosituhannen kohteille tyypillisiä ovat mm. värikylläiset rappauspinnat. Materiaalipalettia sopivat täydentämään lasi, puu ja corten-teräs, jota on käytetty mm. Kirjastopuiston ympäristössä. Tavoitteena on kaupunkikuva, jossa murrettu ja värikylläinen yhdistyy tiileen. Myös kattomuotojen variointi kuuluu Tikkurilaan: keskustassa on sekä voimakkaita viistettyjä muotoja että neutraaleja tasakattoja. Alueen tiivistyessä kattopintojen hyöty- ja virkistyskäyttö lisääntyy, ja kasvikattojen merkitys vihertehokkuustavoitteiden saavuttamisessa korostuu.

Jokiniemen rakentamattomalle alueelle radan viereen syntyy vanhemman Tikkurilan jatkeeksi 2020-luvun kaupunkia, jonka identiteettiä tutkitaan asemakaavoituksen pohjaksi laadittavassa konsulttityössä.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Tikkurilan suojellut rakennukset ja rakennusperinnön arvokohteet

Osana kaavarunkotyötä on tehty alueinventointi Tikkurilan vuosina 1960–2000 aikana valmistuneesta rakennuskannasta, ja selvityksen tulosten pohjalta on arvotettu Tikkurilan kaavarunkoalueen uudemman rakennuskannan arvokohteet. Alla olevaan taulukkoon on kerätty kaavarunkoalueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat (R1 ja R2 arvotetut) rakennetun ympäristön kohteet. Aikaisemmissa inventoinneissa luokitellut kohteet sekä nämä uudet kohteet ovat mukana listauksessa, samoin alueinventoinnin yhteydessä tehdyt luokituksen muutokset. Esimerkiksi 1980-luvun helmen Heurekan arvotus nousi luokkaan R1. Kohteiden mahdollinen suojelu tullaan ratkaisemaan asemakaavamuutosten yhteydessä.

Sekä lähtötilanne että tuoreen alueinventoinnin tulokset on esitelty tarkemmin Vantaan kaupunginmuseon raportissa ”Tikkurilan kaavarunkoalueen modernin rakennuskannan inventointi 2020”, joka on kaavarungon liitteemateriaalia.

	kohde	osoite	rakennus-vuosi	arvotus	suojelutilanne
1	Vantaan kaupunginmuseo, ent. Tikkurilan asema	Hertaksentie 1	1862	R1	suojeltu asemakaavalla
2	Tikkurilan vanha rautatiesilta		1860-luku	R2	
3	Orvokkitien päiväkoti, ent. Fagerströmin huvila	Orvokkitie 16	1908	R1	suojeltu asemakaavalla
4	Tikkurilankosken pato	Tikkurilankoski	1912–13	R1	
5	Vernissatehdas	Tikkurilantie 36	1912–13	R1	suojeltu asemakaavalla
6	Kulttuurikeskus Orvokki, ent. Oksanmäen koulu	Orvokkitie 15	1926	R1	suojeltu asemakaavalla
7	Söderlingin mylly	Tikkurilantie 42	1935	R1	suojeltu asemakaavalla
8	Villa Grönberg	Jokiniemenkatu 9	1936	R1	suojeltu asemakaavalla
9	Vernissatehtaan palokunnan palokalustovaja	Tikkurilantie 36	1936	R2	suojeltu asemakaavalla
10	Villa Söderbo	Tikkurilantie 42	1939	R2	suojeltu asemakaavalla
11	Kulttuurikeskus Orvokki, ent. Oksanmäen koulu	Orvokkitie 15	1939	R2	suojeltu asemakaavalla
12	Saarelan talo, Villa Girsen	Virnakuja 5	1939	R2	suojeltu asemakaavalla

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

	kohde	osoite	rakennus-vuosi	arvotus	suojelutilanne
13	Entinen paloasema	Palokunnanmäki	1 1939	R2	suojeltu asemakaavalla
14	A-talo, Silkkitehdas	Silkkitehtaantie 5	1934–1964	R1	suojeltu asemakaavalla
15	Nuorisotalo Tonttula, ent. Tikkurilan apteekki	Ratatie 2	1950	R2	
16	B-talo, Kutomo, Silkkitehdas	Tikkurilantie 44	1951–1954	R1	suojeltu asemakaavalla
17	Lämpökeskus, Silkkitehdas	Tikkurilantie 44	1952	R1	suojeltu asemakaavalla
18	Aravatalo	Kielotie 42	1952	R1	suojeltu asemakaavalla
19	Tikkurilan neuvola	Kielotie 40	1952	R1	suojeltu asemakaavalla
20	Vernissatehtaan polttouunin piippu	Tikkurilantie 36	1955	R2	suojeltu asemakaavalla
21	Asematie 1, asuinkerrostalo	Asematie 1	1956	R1	
22	Kassantalo	Asematie 1	1956	R1	
23	As Oy Lohenpyrstö, rak. 18436	Orvokkitie 13	1956	R1	suojeltu asemakaavalla
24	As Oy Lohenpyrstö, rak. 37060	Orvokkitie 13	1956	R1	suojeltu asemakaavalla
25	As Oy Kultapyrstö, rak. 37061	Kielotie 38	1957	R1	suojeltu asemakaavalla
26	As Oy Kultapyrstö, rak. 37062	Kielotie 38	1957	R1	suojeltu asemakaavalla
27	Kaupungintalo	Asematie 7	1957	R1	suojeltu asemakaavalla
28	Galleria K, ent. Pessi	Asematie 7	1957	R1	suojeltu asemakaavalla
29	As Oy Säästöpyrstö	Kielotie 44	1959	R1	suojeltu asemakaavalla
30	Orvokkitie 3 asuinkerrostalo	Orvokkitie 3	1962	R2	uusi kohde
31	Tikkurilan opistotalo, ent. Keskuspuiston yläaste	Lummetie 5	1964–65	R2	
32	Tikkurilan opistotalo, sivurakennus	Lummetie 5	1960-61	V→R2	arvotus muuttunut inventoinnissa 2020
33	Terveysasema	Kielotie 11		R2	uusi kohde
34	Raha-asema	Asematie 2	1979	R2	
35	Kielotie 28, toimistorakennus	Kielotie 28	1983	R2	uusi kohde
36-40	Lummetie 3, 5 kpl asuinkerrostaloja	Lummetie 3	1983	R2	uusi kohde (5 kpl)
41	Tikkurilan kirjasto	Lummetie 4	1984	R2→R1	arvotus muuttunut inventoinnissa 2020

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

	kohde	osoite	rakennus-vuos	arvotus	suojelutilanne
42	Vantaan oikeus- ja poliisitalo	Kielotie 21	1988	R2→R1	arvotus muuttunut inventoinnissa 2020
43	Tiedekeskus Heureka	Tiedepuisto 1	1988	R2→R1	arvotus muuttunut inventoinnissa 2020
44	Heurekansilta	Tiedepuisto 1	1988	R2→R1	arvotus muuttunut inventoinnissa 2020
45	Neilikkatie 14, asuinkerrostalo ”Neilikkatalo”	Neilikkatie 14	1988	R2	uusi kohde
46	Virnatie 3, ent. Autotalo Salomaa	Virnatie 3	1990	R2	uusi kohde
47	Virnatie 5, kolmiorakennus	Virnatie 5	1990	R2	uusi kohde
48	Nuorisotalo Liito, ent. Vantaanaukion kauppiastavaratalo	Lummetie 2 b	1990	R2	uusi kohde
49	Kauppakeskus Tikkuri	Asematie 4	1991	R2	uusi kohde
50	Metsähallitus	Vernissakatu 4	1991	R2	uusi kohde
51	Destia, ent. Shellin pääkonttori	Neilikkatie 17, Talvikkitie 25	1991	R2	uusi kohde
52	Väritehtaankatu 2, asuinkerrostalo	VäritehtaankatU 2	1993	R2	uusi kohde
53	Tikkurilantie 41, asuinkerrostalo	Tikkurilantie 41	1997	R2	uusi kohde



Kuva: Heurekan silta ja Metsähallitus
© S Niva

Täydennysrakentaminen ja kestävä kehitys

Tikkurilan keskustan vanhin säilynyt rakennus, Tikkurilan vanha asema, on peräisin 1800-luvun puolivälistä ja alue on sen jälkeen kehittynyt sykäyksittäin. Suurin osa nykyisestä rakennuskannasta on valmistunut 1970–90-luvuilla. Tällä hetkellä käynnissä oleva kiivas rakentaminen muodostaa alueelle uutta kerrostumaa, joka on jo korvannut osan aiemmasta rakennuskannasta. Alueen täydentyminen on luontevaa, sillä Tikkurilan juna-asema on Suomen kolmanneksi vilkkain, palvelut hyvät ja olemassa oleva rakentaminen siihen nähden väljää.

Alueen tiivistyessä ja täydentyessä olemassa olevia rakennuksia on purettu tehokkaamman rakentamisen tieltä. Näin keskustaan on voitu sijoittaa lisää asuntoja, palveluita ja työpaikkoja hyvien liikenneyhteyksien ja valmiin infran äärelle, mikä on sekä taloudellisesti että ekologisesti kestävää ja kaupungin resurssiviisauden tiekartan mukaista. Maan- ja kiinteistönomistajien näkökulmasta motivaationa on ollut myös suurempi tuotto myytävän tai vuokrattavan kerrosalan lisääntyessä.

Nyt alueen kehitys on edennyt pisteeseen, jossa purkamista on tarkasteltava monipuolisemmin eri näkökulmista. Nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen on tarkoituksenmukaista kaupunkikeskustan kehittämistä, mutta toisaalta on myös tärkeää huomioida, että paikan luonne ja merkityksellisyys syntyy ajallisista kerrostumista. Se, että paikalla on näkyvä historia, edesauttaa ihmisten kiintymistä alueeseen. Erilaisten aikakausien rakentamisen arvostus myös kehittyy ajan myötä. Erityisesti uudemman, 1970–90-luvun rakennuskannan arvoa on tästä hetkestä käsin vielä vaikeaa tunnistaa. Tämän tiedostamalla voimme välttyä samoilta virheiltä, jotka tehtiin jugend-rakennusten laajamittaisen purkamisen kohdalla niiden tullessa peruskorjausikään 1960- ja -70-luvuilla.

Myös ilmastotavoitteet puoltavat huolellista harkintaa rakennuskannan mahdollisen purkamisen yhteydessä. Rakennukset tuottavat hallitustenvälisen ilmastopaneelin IPCC:n vuonna 2018 julkistetun raportin mukaan noin 30 % kaikista hiilipäästöistä. Rakennusmateriaalien osuus rakennuksen elinkaaren aikaisista päästöistä on noin kolmasosa. Kun vanha rakennus puretaan ja tilalle rakennetaan uusi, syntyy siis merkittävä hiilipiikki. Päästövähennysten kiireellinen aikajänne puoltaa tähän hiilipiikkiin puuttumista: kun Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä, on tässä hetkessä aiheutetuilla päästöillä erityistä merkitystä. Tämä näkökulma korostuu siitäkin huolimatta, että päästötarkasteluissa on jatkossakin huomioitava myös rakennuksen koko elinkaari ja käytönaikainen energiankulutus.

Sekä peruskorjauksissa että uudisrakentamisessa tulee tavoitteena olla pitkä tavoitekäyttöikä – jatkossa ei haluta purkaa rakennuksia 30 vuoden välein. Uudisrakennusten tulee olla edeltäjiään helpommin muunneltavissa, huollettavissa ja korjattavissa. Aikaa kestäviä suunnitteluratkaisuja ovat esim. selkeä rakennusrunko, suuri ikkunapinta-ala, normaalia suurempi kerroskorkeus etenkin maantasokerroksissa, kestävät ja huollettavat materiaalivalinnat sekä mahdollisuus uusia talotekniikkaa ilman raskaita hormien ym. rakenteiden purkutöitä.

Kuva: Tikkurilan ajallisia kerroksia: etualalla Silkin kortteli ja taustalla Valon torni.
© T Huhtala



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Korkea rakentaminen Tikkurilan kaupunkikuvassa

Jotta korkea rakennus tukisi kaupungin kestävää kehittämistä, ja vältytään liikenne- ja pysäköintiongelmilta, sen tulee selvityksen mukaan sijaita hyvien palveluiden ja virikkeellisen ympäristön alueella, joukkoliikenteen solmukohdassa. Vuoden 2020 aikana valmistuvassa Vantaan korkean rakentamisen selvityksessä Tikkurilan aseman seudun on katsottu soveltuvan myös yli 56 metriä korkeaan rakentamiseen. Vantaalla rakentamisen maksimikorkeutta rajoittavat paloturvallisuus- ja kaavamääräysten lisäksi Helsinki-Vantaan lentokentän myötä myös lentoestekorkeudet, mikä Tikkurilan keskustan alueella rajoittaa rakentamisen korkeuden noin 80 metriin maanpinnasta (100 metriä merenpinnasta).

Korkea rakennus on maamerkki, joka huolellisesti sijoitettuna edistää orientoitumista ja merkitsee keskeisen paikan sekä alueellisesti että suurmaisemassa. Vantaan korkean rakentamisen selvityksessä kaupunkikuvallisen soveltuvuuden sekä korkeiden rakennusten tarkemman sijoittumisen määrittäminen on jätetty kaavarunkotasolle. Tämän kaavarungon kartassa on osoitettu muuta rakennuskantaa korkeampien rakennusten potentiaalisia paikkoja. On myös muistettava, että korkeus ei ole ainoa tapa muodostaa maamerkkiä. Tikkurilassa maamerkkejä ovat tällä hetkellä korkeutensa vuoksi Dixi, Kielotorni ja Valon korttelin torni, mutta myös esimerkiksi matala kaupungintalo käyttötarkoituksensa ja kaupunkikuvallisen asemansa vuoksi.

Korkealla rakennuksella on symbolinen merkitys kaupungin ja kaupunginosan identiteetin muodostamisessa. Tämän vuoksi korkeiden rakennusten laatuun ja sosiaaliseen kestävyyteen on erityisen tärkeää kiinnittää huomiota. Tikkurilan alueella kaupunkirakennetta kehitetään kantakaupunkimaiseksi, jolloin on tärkeää, että korkeat rakennukset liittyvät osaksi ympäristöään esimerkiksi jalustaosalla, joka ottaa kiinni ympäröivien rakennusten korkomaailmasta ja huomioi jalankulkijan mittakaavan.

Zoomit

Kaavarunkotyön yhteydessä on muutamia osa-alueita tutkittu muuta kaavarunkoaluetta tarkemmin. Näkökulmana on ollut täydennysrakentaminen sekä monipuolisen ja kerroksellisen Tikkurilan kehittäminen. Näistä zoom-tarkasteluista kolme esitellään lyhyesti seuraavissa kappaleissa: Tikkurilan kävelykeskusta, Kielotien varsi sekä Jokiniemen rakentamaton alue radan itäpuolella.



Kuva: Zoom Tikkurilan kävelykeskusta: Orvokkitien ja Tikkuraitin risteyksen aukio.
© Inaro Oy

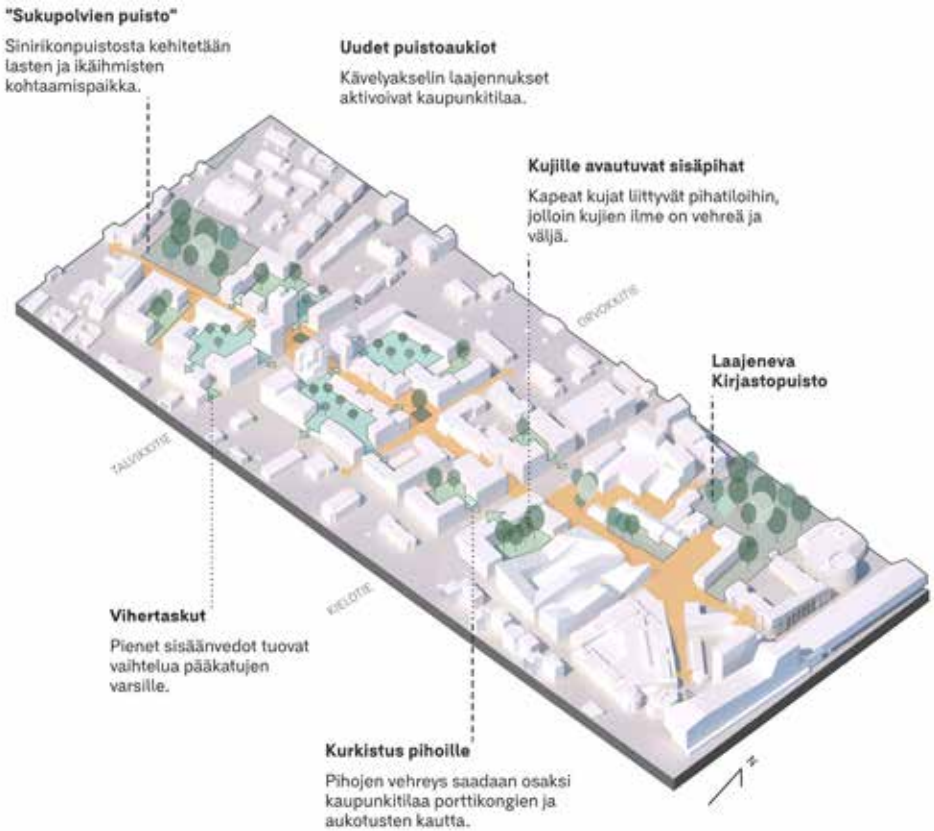
Zoom! Tikkurilan kävelykeskustan visio

Kaavarunkotyön ohessa kaupunki tilasi konsulttityönä tehdyn ideasuunnitelman Tikkuraitin ympäristön mahdollisesta kehityksestä nykyistä tiiviimmin rakennetuksi. Tuloksena syntyi arkkitehtitoimisto Inaro Oy:n suunnittelema Tikkurilan kävelykeskustan visio, jossa on tarkasteltu Tikkurilan kävelykeskustan kiinteistöjen mahdollista uusiutumista.

Suunnitelmassa asemanseudun ja Dixin korkea rakennusmassa saa vastapainokseen 12–16 kerroksisten tornien keskittymän Tikkuraitin akselin läntiseen päähän. Kävelykeskustan aktiivinen ydin virittyy näiden kahden kaupunkirakenteellisen maamerkin ja toiminnallisen noodin välille. ”Bulevardien” - Kielotien ja Talvikkitien - varteen on ehdotettu 8-kerroksista rakentamista. ”Raitille”, korttelin sisäosaan, on suunniteltu matalampaa, vaihtelevan korkuista kaupunkirakennetta. Rakennukset ovat hybrideitä – työpaikkojen lisäksi niihin sijoittuu asumista. Rakennusten ensimmäinen kerros on suunniteltu aktiivisesti liike- ja palvelutilojen kerrokseksi. Tilat avautuvat kävelykadulle, ja katutilaa voi hyödyntää terassien, myyjäisten tai joulutorien paikkana. Pysäköinti on ratkaistu keskitettynä.

Rakentamisen lisäksi suunnitelmassa on ideoitu julkista kaupunkitilaa. Uusia tapahtumien paikkoja ovat aukio Peltolantien päätteenä ja Orvokkitien ja Tikkuraitin risteyksessä. Näiden aukioiden kanssa Lauri Lairalan aukio ja Tikkurilan uusi tori muodostavat kaupunkitapahtumatilojen nauhan. Rakennusmassoissa on sisäänvetoja, mikä mahdollistaa pienten vihertaskujen rakentamisen ja vihreän tuomisen katutilaan. Tonttien pihat muodostavat oman osansa keskustan vehreyteen. Kaupunkikuvaa on ideoitu myös väri- ja materiamaailman avulla, ajatuksena on että ”murrettu ja värikylläinen yhdistyy tiileen”.
Suunnittelualueelle on osoitettu 87 000 k-m2 asumista, 40 000 k-m2 liiketilaa ja 40 000 k-m2 toimistotilaa. Asumisen määrä kasvaa nykyisestä noin 60 000 k-m2:llä ja muu kerrosala vähenee 10 000 k-m2.





Kuva: Näkymä Asematieltä Tikkuraitin suuntaan. Kaavio: Aukiot ja vihreä.
© Inaro OY

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Zoom! Kielotie

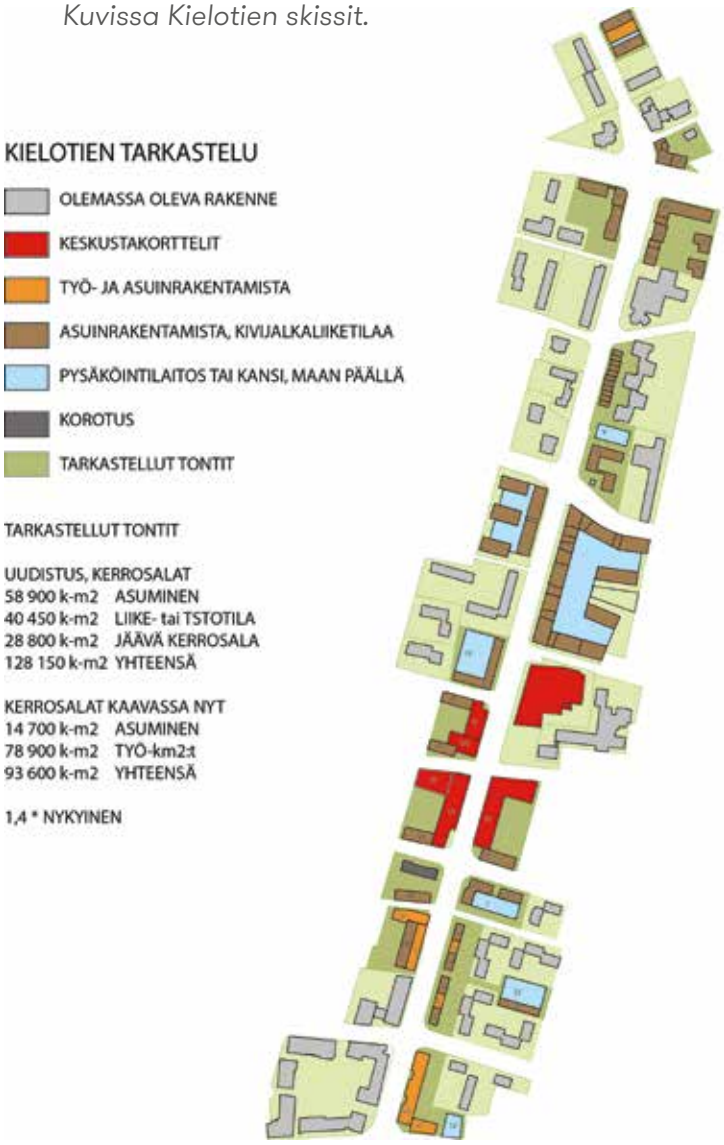
Kielotie on tulevaisuuden ratikkabulevardi. Vantaan ratikka kulkee Ratakujan kohdalta Kielotietä koko Tikkurilan ydinkeskustan läpi ja kääntyy länteen Tikkurilantielle. Läpiajavaa autoliikennettä ohjataan keskustaa kiertävälle kehälle ja Kielotie rauhoitetaan ratikalle sekä asukkaiden ja alueella asioijien liikenteelle.

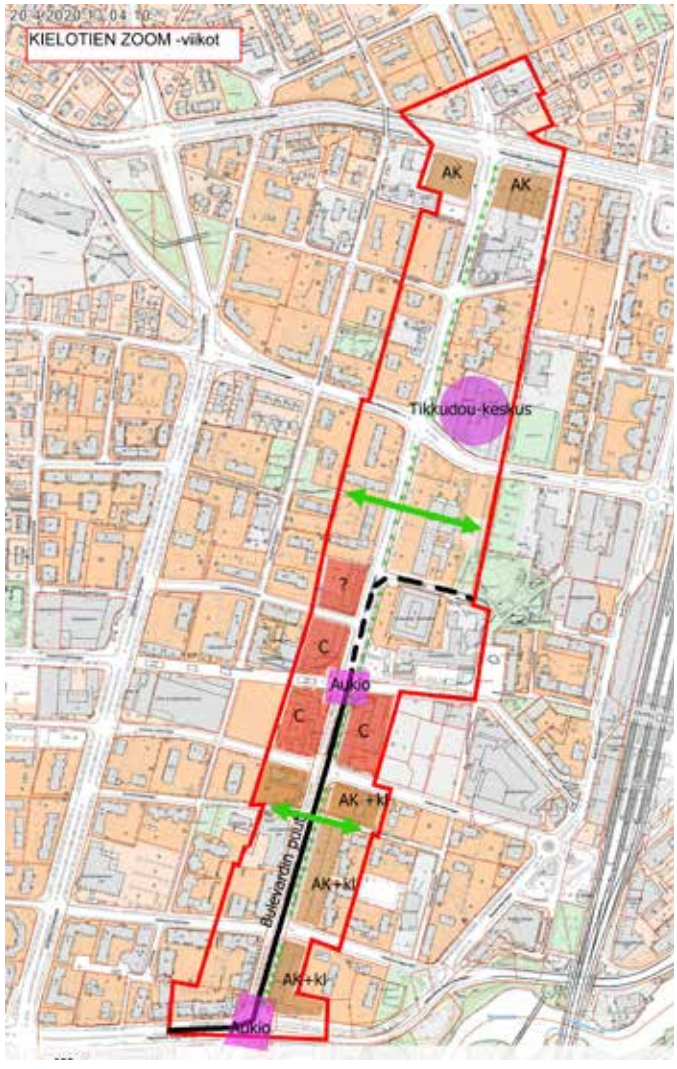
Suuri osa Kielotien varren tonteista on kaavoitettu nykyistä tehokkaammalle rakentamiselle, mutta osassa on vielä tilaa tiivistää. Mahdollisuuksia on erityisesti nykyisin pysäköintialueena toimivilla korttelinosilla sekä tonteilla, joiden korjausvelka on kasvanut niin suureksi, että on kannattavampaa purkaa rakennus ja tehostaa tontin maankäyttöä uudella rakentamisella. Myös tonttikohtainen lisärakentaminen ja sen rinnalla vanhan kunnostaminen on hyvä vaihtoehto.

Asemakaavoituksessa skissattiin nopeita ehdotuksia Kielotien varren kehittämiselle. Tehokkuuden on mahdollista kasvaa noin 1,5-kertaiseksi maankäyttöä tehostamalla.

Kuvissa Kielotien skissit.





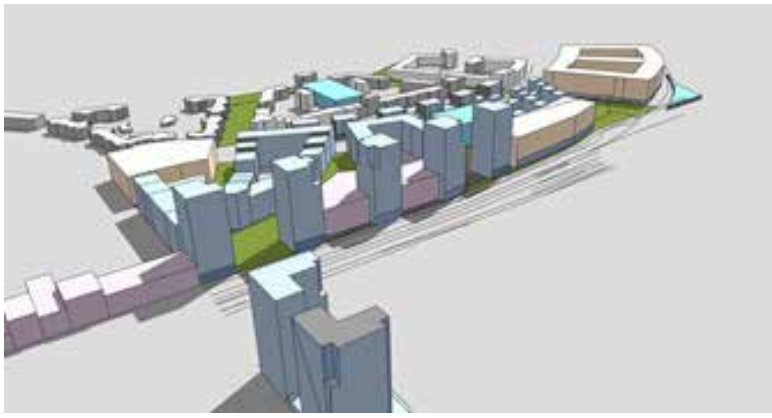


LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Zoom! Jokiniemi

Kantakaupunki laajenee pääradan itäpuolelle Jokiniemeen, kun aseman tuntumaan suunnitellaan uutta tiivistä ja monipuolista aluetta. Toiminnallisena ytimenä on eri opetustasojen ja -alojen monimuoto-opetusta edistävä kampus. Koulutustilojen lisäksi alueelle sijoittuu yritystiloja, palvelukortteleita ja asumista. Suuntaa antava uudisrakentamisen laajuus on 95 000 k-m2. Alueen identiteettiä ja luontevaa liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen tutkitaan 2021 alkavassa konsulttityössä.

Kaavarunko ohjaa kehittämään aluetta toiminnaltaan sekoittuneena kantakaupunkina. Uusia junaradan ylittäviä tai alittavia yhteyksiä on mahdollista tutkia. Kävelykeskusta laajenee Jokiniemeen, ja pohjoiseteläsuuntaan suunnitellaan uusi vehreä ja monikäyttöinen virkistysreitti Hiekkaharjusta kampusalueen läpi jokirantaan. Kampusalueen osuus reitistä muodostaa samalla vilkasta kävelykeskustaa vaihtelevine toimintoineen ja istutuksineen.







Kuvat:
© asemakaavoitus/ Tikkurila

Kuvat:
© Aihio arkkitehdit Oy



KESTÄVÄ KEHITYS TIKKURILAN KAUPUNKI-RAKENTEESSA

Ekologinen kestävyys:

* Edistetään elinkaarikestävää rakentamista.
* Mahdollistetaan paikalliset massatasapaino ratkaisut.
* Edistetään ja kehitetään kiertotalousratkaisuja
* Vantaan kaupungin Kiertotalouden tiekartan mukaisesti.

Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys:

* Palvelut sijoittuvat hyvien yhteyksien äärelle.
* Tiivistyvän alueen kaupunkitilat ovat laadukkaita ja viihtyisiä, ja niissä priorisoidaan jalankulkua.
* Elinympäristöä kehitetään virikkeiseksi ja monipuoliseksi. Muodostetaan erilaisia paikkoja, joita voi käyttää monenlaisiin tarkoituksiin yksin ja yhdessä.
* Vahvistetaan virkistysyhteyksiä laajoille viher-alueille ja edistetään siten luonnon hyvinvointi-vaikutuksia.
* Säilytetään rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet ja vahvistetaan rakennetun ympäristön ajallista kerrostuneisuutta.

Taloudellinen kestävyys:

* Kaikki lähellä - vahvistetaan sekoittuneen kaupunkirakenteen kehittymistä.
* Liike-/toimisto- tai työtilan rakentamista tutkitaan kaikissa uudishankkeissa.
* Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat säilyvät alueella myös jatkossa.
* Täydennysrakentaminen ja tiivistäminen nostavat tehokkuutta, mikä synnyttää taloudellisen kehityksen kannalta suotuisia keskittymisetuja.[1]



Kaavarunkokyselyn tuloksia - Kaupunki-ympäristö

Tikkurilan helmet, jotka tekevät alueesta erityisen, painottuvat jokirantaan: Silkki, Vernissa, Heureka, kaupunginmuseo ja jokirannan puistoalueet. Toinen tihentymä on Kirjastopuiston, torin ja kaupungintalon ympäristö.

Kommentti: *Jokirannan puistoaluetta kehitetään palvelemaan lisääntyvää käyttäjäkuntaa. Vanhemmat arvorakennukset Silkki, Vernissa, kaupunginmuseo ja kaupungintalo on suojeltu asemakaavalla. Kaavarunkotyöhön liittyvässä inventoinnissa tiedekeskus Heurekan ja Heurekansillan arvotukset nousivat luokkaan R1 eli kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä.*

Vilkkaat kävelypainotteiset alueet Tikkuraitti ja aseman seutu ovat sekä tärkeitä/miellyttäviä että kehittämistä vaativia paikkoja. Kehittämisen tarpeessa on myös Jokiniemen rakentamaton alue radan itäpuolella.

Kommentti: *Tikkuraitin uudistuksen suunnitelmat ovat valmiit, ja toteutus alkaa näillä näkymin vuonna 2023. Aseman ympäristössä on tulossa vireille useita asemakaavamuutoksia, ja meneillään on lisäksi Vantaan ratikan suunnittelu. Aluetta kehitetään monipuolisena sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykkeenä. Kantakaupunkia laajennetaan radan itäpuolelle, ja Jokiniemen rakentamattoman alueen kaavatyö käynnistyy 2021.*

Kyselyn vastaajista 51 % kannattaa ja 47 % vastustaa korkea rakentamisen sijoittamista Tikkurilaan. Sopivia paikkoja ehdotetaan laajasti koko kaavarunkoalueelle poissulkien jokiranta, Viertolan reuna sekä Valkoisenlähteentien pohjoispuoli. Painopiste on aseman ympäristössä ja Jokiniemen rakentamattomalla alueella.

Kommentti: *Kaavarunkotyön aikana valmistuneessa Vantaan korkean rakentamisen selvityksessä Tikkurila on määritelty yhdeksi alueista, joilla korkean rakentamisen mahdollisuuksia voi tutkia. Kaavarunko osoittaa tutkittavan alueen aseman seudulle sekä Jokiniemen rakentamattomalle radan itäpuoliselle osalle.*

Kuva: Tiedekeskus Heureka
© T Taponen

[1] *Vantaan kaupunki ja FCG, Vantaan yleiskaava 2020 taloudellisten vaikutusten arviointi, 2019.*

2.3.2 Asuminen

Tikkurila tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet.

Yleisesti

Tikkurilan toiminnallisesti monipuolisen kaupunkirakenteen rakennusalasta runsas puolet on asumista. Perinteisesti asunnot ja muu toiminta on sijoitettu eri rakennuksiin, ja rakennuskohtainen sekoittuminen on rajoittunut kivijalkakerrosten liiketiloihin vilkkaimpien katujen varsille. Työpaikat ja palvelut painottuvat asemanseudulle sekä Kielotien ja Tikkuraitin varteen, ja kaavarunkoalueen laitamilla on lähinnä asumista.

Tikkurilan kaupunginosan asunnoista 97 % on kerrostaloissa, ja myös kaavarunkoalueeseen osittain kuuluvat kaupunginosat ovat Kuninkaalaa lukuun ottamatta kerrostalovaltaisia. Pientaloja on tarkastelualueen länsireunalla Viertolassa, Valkoisenlähteen pohjoispuolella Hiekkaharjussa sekä jokivarren rantavyöhykkeellä.

Tikkurila on ajallisesti kerroksellinen ja jatkuvasti muuttuva alue, joka viime vuosina on kiinnostanut erityisesti asuntorakentajia. Tarkastelualueella on yksittäisiä asuinrakennuksia 1900-luvun alkupuolelta, ja 1950-luvulta alkaen löytyy sekä kerrostaloja että pientaloja kaikilta vuosikymmeniltä. Alueen maanomistus on hajautunut, joten rakentamista ja uudistamista on pääosin toteutettu tontti kerrallaan. Yhtenäisinä kokonaisuuksina erottuvat 1950-luvun asuntokorttelit Kielotien länsipuolella ja Hiekkaharjuntien ympäristössä, 1970-luvulla toteutettu Kukkakedon alue sekä 1990-luvun asuntorakentaminen Jokiniemessä, Tikkurilantien pohjoispuolella.

Kerrostalorakentamisen kerrosluku ja tehokkuus on sidoksissa rakennusten ikään: 1960-luvulla tai aikaisemmin toteutettu rakennuskanta on pääosin melko matalaa ja koostuu erillisistä lamelli- tai pistetaloista. Rakennukset sijoittuvat tonteille väljästi, eivätkä muodosta tiukasti rajattua katutilaa. Autopaikat on ratkaistu maantasoon pihalle tai pohjakerroksen autotalleihin. Seuraavilla vuosikymmenillä on siirrytty kohti tiiviimpiä ja tehokkaampia asuinkortteleita, mikä on usein edellyttänyt rakenteellista pysäköintiä. Tikkurilan korkeimmat rakennukset ovat 16-kerroksisia asuintaloja Kielotien eteläosassa. Kielotorni on valmistunut 2005 ja Valon torni 2018.

Tyypillinen uusi asuntokohde on kaupunkimainen umpikortteli, jossa autopaikat ovat kansipihan alla, ja maantasokerrokseen sijoittuu liiketilaa. Tikkurilan ytimeen on syntymässä myös aitoja hybridikortteleita, joissa asuminen on yhtenä osana monipuolista toiminnallista kokonaisuutta: esimerkkeinä parhaillaan rakentuva kirkon kortteli ja suunnitteluvaiheessa oleva toimitilahanke Kielotie 13. Muita omaleimaisia asumisen ratkaisuja ovat mm. historialliseen Silkin kortteliin sovitettu uusi asunto-osa ja Kukkakedon kortteleihin linjasaneerauksen yhteydessä toteutetut kattokerroksen asunnot.

Tikkurilan kaupunginosassa painottuvat vuokra-asuminen ja pienet asuntokunnat. Lähes 60 % alueen väestöstä asuu vuokralla. Asuntokunnista yli puolet on yhden henkilön talouksia. Kolmen tai useamman henkilön asuntokuntia on vain 13 %. Huoneistojakaumassa puolestaan korostuu kaksioiden määrä, niitä on asunnoista lähes puolet. Suuria asuntoja on alueella vähän.

Kuvat: Asumista Kirjastopuiston äärellä ja Dixin naapurissa. Uutta asuntorakentamista osana arvokasta Silkin korttelikokonaisuutta. © T Taponen





LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Lisää asumisen vaihtoehtoja

Kaavarunkoalueen tiivistyminen mahdollistaa uusien asuntojen rakentamisen noin 10 000 uudelle asukkaalle. Tavoitteena on ohjata tarkastelualueen voimakasta kasvua siten, että kehittyvän kaupungin rakennuskannan ja asuntokannan kerroksellisuus ja monimuotoisuus säilyvät ja vahvistuvat. Uudisrakentamisella halutaan täydentää ja monipuolistaa asumisen typologiaa.

Kartalla A kaavarunkoalue on jaettu asuntovaltaisiin vyöhykkeisiin ja toiminnaltaan sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykkeisiin. Molempiin on määritelty suuntaa antavia tehokkuushaarukoita. Sekoittunut kantakaupunki laajenee voimakkaasti radan molemmin puolin. Alue mahdollistaa monipuoliset toiminnot: liike- ja toimitilat, yksityiset ja julkiset palvelut sekä asumisen. Sekoittuneella vyöhykkeellä maantasokerrokset ovat avoimia ja aktiivisia, ja asuminen lomittuu muihin toimintoihin. Vilkkaimmissa sijainneissa on erillinen kivijalkaliiketilan merkintä, mikä edellyttää katutason kerroksesta pääosan liiketilaksi. Asuntovaltaisia ja tehokkuudeltaan maltillisia vyöhykkeitä on kaavarungon reunamilla, mutta myös keskustassa Tikkurilalle tyypillisten pienimittakaavaisten välikatujen varsilla. Asuntovaltaisillakin alueilla tavoitteena on liike- ja työtilojen mahdollistaminen asuinrakennusten maantasokerroksiin.

Rakennetussa kaupunkiympäristössä jokainen lähtötilanne on erilainen, ja sopiva rakennusoikeuden määrä tarkentuu vasta asemakaavavaiheessa. Suuntaa antava ajatus on, että kaavarungon tehokkuushaarukan alimmat arvot soveltuvat yksittäisen tontin kehittämiseen, ja isompien korttelikokonaisuuksien kehittämisessä voidaan tavoitella ylimpiä arvoja.

Tehokkuuden ja sekoittuneisuuden varioinnilla tavoitellaan vaihtelua korttelirakenteeseen, rakennustyyppeihin ja sitä kautta myös asuntotyyppeihin. Kävelykeskustaan ja pääkatujen varsille rakentuu kerrosluvultaan vaihtelevia ja toiminnaltaan monipuolisia rakennuksia, joissa ainakin maantasokerrokset ovat avointa liike- ja palvelutilaa. Erikseen rajatulla alueella tarkastellaan myös korkean rakentamisen mahdollisuuksia. Kauempana asemanseudusta, korttelien sisäosissa sekä välikatujen varsilla suositaan pienimittakaavaista ja avointa rakennetta. Näissä sijainneissa mahdollistetaan monen mittakaavan kerrostaloasuminen (myös pistetalot ja pienkerrostalot) sekä urbaani pientaloasuminen asuntopihoineen. Maltillisen tehokkuuden alueilla on myös paremmat mahdollisuudet säilyttää ja korjata olemassa olevaa rakennuskantaa kuin eniten tehostuvissa kortteleissa, mikä osaltaan tukee sekä kaupungin kerroksellisuutta että kestävää kehitystä.

Sekä aiemmin inventoituihin että kaavarunkotyön yhteydessä arvotettuihin kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennetun ympäristön kohteisiin sisältyy asuntorakentamista. Tarkempi listaus kaupunginmuseon arvottamista kohteista on kohdassa 2.3.1. Näiden kohteiden lisäksi kaavarunkokarttaan on merkitty asemakaavoituksen tunnistamia aluekokonaisuuksia, joiden ominaispiiteitä halutaan säilyttää. Kaikki aluekokonaisuudet (Oksanmäki, Kukkaketo, Hiekkaharjuntien ympäristö, jokivarren rantavyöhyke) ovat asuntovaltaisia. Eri ikäisten asuinympäristöjen säilyminen osana kehittyvää Tikkurilaa on tärkeää sekä kulttuurihistorian että monipuolisten asuntoratkaisujen näkökulmasta. Säilyminen tukee myös sosiaalisesti kestävän keskustan rakentumista: se mahdollistaa juurtumisen alueelle, jossa aikaisemmat aikakaudet näkyvät.

Paine tonttien merkittävään tiivistämiseen purkavan saneerauksen kautta kohdistuu ennen kaikkea asuntorakentamiseen: korjausta vaativia matalan tehokkuuden asuntokohteita halutaan korvata uudisrakentamisella, ja suuri kysyntä houkuttelee myös työpaikkarakentamisen tonttien muuttamiseen asunnoiksi. Kaavarungon suunnitteluperiaatteissa peruskorjauksen ja lisärakentamisen mahdollisuudet Tikkurilan kehittämisessä nostetaan purkavan uudistamisen rinnalle. Alueelle toivotaan myös käyttötarkoituksen muutoksella toteutettuja asuntokohteita. Esimerkiksi vanhan toimistotalon runko voi mukautua asumiskäyttöön, ja muutoksen tuloksena syntyy kaivattua vaihtelua alueen asuntokantaan.

Vantaan ja pääkaupunkiseudun kasvu luovat pohjaa taloudelliselle kestävyydelle, sillä kaupungin tai alueen koko, tiheys ja monipuolisuus edistävät tuottavuutta. Kasvun kääntöpuolena on asuntojen nouseva hinta- ja vuokrataso. Rakennus- ja asuntotyyppien kirjoa edistämällä pyritään tarjoamaan erilaisia perhekokoja ja -käsityksiä palvelevia ratkaisuja. Ennusteiden mukaan vuoteen 2035 mennessä Tikkurilan väestöstä noin kolmasosa puhuu äidinkielenään muuta kuin suomea, ruotsia tai saamea. Kestävä suunnittelu huomioi tämän monimuotoisuuden ja monikulttuurisuuden alueen voimavarana. Täydennysrakentamisessa pyritään talo- ja asuntotyyppien sekä hallintamuotojen vaihtelevuuteen sosiaalisen rakenteen tasapainottamiseksi.

Kaupungilla on mahdollisuus ohjata asuntokohteiden hallintamuoto- ja huoneistojakaumaa asemakaavavaiheessa. Ohjaus kuuluu asumisen asiantuntijoille, ja linjaukset sisällytetään pääsääntöisesti maankäyttösopimuksiin. Asemakaavoituksella on kuitenkin iso rooli monipuolisen ja laadukkaan asumisen mahdollistajana: tarvitaan vaihtelevaa ja toteutuskelpoista kaupunkirakennetta sekä luontevasti mitoitettuja rakennustyyppejä. Vuokravaltaiseen Tikkurilaan tulisi jatkossa rakentaa etenkin omistus- ja asumisoikeusasuntoja. Huoneistotyyppien osalta on tarve perheasunnoille.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Alla olevassa taulukossa on väritettynä ne kaavarungon suunnitteluperiaatteet, jotka ohjaavat asuntorakentamista.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

1. **Varaudutaan 10 000 uuteen asukkaaseen ja 4 000 uuteen työpaikkaan.**
2. Kaupunki tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.
3. Kantakaupunki laajenee radan molemmin puolin.
4. **Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy.**
5. **Tiivistäminen tukee katutilojen hierarkiaa.**
6. **Korttelirakenne muodostuu vaihtelevista rakennustyypeistä.**
7. **Keskusta-alueella on tarjolla kaupunkiasumisen kirjo.**
8. Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat vahvistavat elinvoimaa.
9. Rakennetaan kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta.
10. **Suositaan maanvaraisia piha-alueita ja keskitettyä pysäköintiä.**
11. **Virkistysyhteyksiä tuetaan sekä katualueiden että tonttien kasvillisuudella.**
12. **Rakennetaan värikästä ja rouheaa kaupunkia aidoista materiaaleista.**
13. **Osallistumisen mahdollisuudet ovat monipuolisia.**



Kuvat: Kukkakedon alueen asuntorakentamista 1970-luvulta. Etualalla 2020 valmistunut päiväkoti.
© T Huhtala
© Aineistopankki, S Manninen



Asumisen laatu

Tikkurilassa asuntorakentaminen on erityisen vilkasta. Olemassa olevaa kaupunkirakennetta kehitettäessä laatuun ei ole yhtä vakioreseptiä, vaan jokainen suunnittelutehtävä on yksilöllinen. Jatkuvan muutoksen alueella on yksittäisissä hankkeissa tärkeätä tunnistaa sekä kaupunginosan kehittämisen periaatteet että kunkin sijainnin erityispiirteet ja mahdollisuudet. Laatu syntyy huolellisen suunnittelun kautta. Asunnot suunnitellaan aina paikkaansa ja suunnataan mahdollisuuksien mukaan parhaisiin näkymiin ja ilmansuuntiin. Hankkeet suhteutetaan naapurustoonsa ja sen kehitysnäkymiin. Tiivistyvässä kaupunkiympäristössä tulee kiinnittää erityistä huomiota maantasokerrosten avoimuuteen, sisäänkäyntien ilmeeseen ja luonteviin arjen reitteihin sekä rakennuksissa, piha-alueilla että ympäröivässä kaupunkirakenteessa.

Potentiaalisten asumisen huippupaikkojen tunnistaminen ja hyödyntäminen on tärkeää. Tikkurilassa näitä ovat esim. jokinäkymiin avautuvat sijainnit. Alueen arvokas vanha rakennuskanta tarjoaa omaleimaisia asumisen vaihtoehtoja sekä historiallisissa rakennuksissa että niiden lähiympäristössä. Poikkeuksellisia ovat myös muihin toimintoihin integroidut hybridikohteiden asunnot, samoin talotyyppien ja mittakaavan vaihtelu, joka mahdollistaa maltillisenkin mittakaavan asumisen keskustan tuntumassa.

Jokiniemessä on hieno mahdollisuus rakentaa uutta sekoittunutta kaupunkirakennetta vilkkaan aseman viereen ja olemassa olevan kantakaupungin yhteyteen. Kampusalueelle olisi luontevaa integroida opiskelija-asumista. Alue soveltuu myös laajoja kokonaisuuksia edellyttävien konseptien toteuttamiseen, esimerkkeinä korkea rakentaminen, hybridirakentaminen ja keskitetyt pysäköintiratkaisut.

Korkea asuinrakentaminen

Asuinrakennuksena korkea rakennus voi tarjota erityisesti ylimmistä kerroksista avautuvien näkymien ansiosta lisäarvoa suhteessa tavanomaiseen asuntotuotantoon. Toisaalta tiukempien palomääräysten ja teknisten vaatimusten vuoksi korkea rakentaminen on myös huomattavasti kalliimpaa kuin tavanomainen rakentaminen, mikä heijastuu asuntojen hintoihin ja rajaa potentiaalista asukaskuntaa. Asumisen lisäksi korkeaan rakennukseen on suotavaa sijoittaa muitakin toimintoja siten, että sen ympäristö muodostuu aktiiviseksi eri vuorokaudenaikoina. Kun liiketiloja tai muita ulkopuolisille käyttäjille avoimia palveluita sijoitetaan rakennuksen ylimpiin kerroksiin, tarjoutuu laajemmalle ryhmälle mahdollisuus nauttia rakennuksesta avautuvista näkymistä.

Vantaan tuoreessa selvityksessä korkea rakentaminen tarkoittaa yli 56 metrin korkuista rakennusta, mikä vastaa kerroskorkeudesta riippuen noin 17 kerrosta. Kaavarunkokartalle merkitty korkean rakentamisen tarkastelualue perustuu samaan raja-arvoon. Hieman matalammalle, mutta ympäristöstään erottuvalle rakentamiselle (9–16 kerrosta) soveltuvia sijainteja on kaavarungon tehokkaimmilla alueilla laajemminkin. Nämä mahdollisuudet tutkitaan tapauskohtaisesti asemakaavamuutosten yhteydessä.

Kuva: Kielotorni ja Valon torni Kielotien eteläosassa. © T Taponen



Asumiseen liittyvä pysäköinti

Pysäköintiratkaisuilla on merkittävä rooli tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Kantakaupungissa sekä katu- että pihatilat ovat mitoiltaan rajallisia, ja ne varataan ensisijaisesti liikkumiseen, oleskeluun ja istutusalueiksi. Tikkurilan kaavarunkoalueella on voimassa Vantaan kaupungin asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje vuodelta 2018, jossa autopaikkamäärä on sidottu sekä rakennusoikeuteen että asuntojen määrään. Pääosa kaavarukoalueesta on aluekeskukseksi luokitellulla alueella, jossa pysäköintipaikkaohje on kevein: kerrostaloasutuksen peruspaikkojen mitoitus on 1 autopaikka per 130 k-m2. 600 metrin ja 1000 metrin etäisyydellä Tikkurilan asemasta autopaikkamäärät ovat 1/120 ja 1/110 k-m2. Peruspaikkojen lisäksi tulee huomioida huollon ja vieraiden pysäköinti, lisäksi paikkamäärävaateen keventämisestä on erilaisia ohjeita. Pientalojen pysäköinnistä määrätään erikseen.

Maantasopysäköinti

Kaavarunkoalueen reunamilla Viertolassa, Hiekkaharjussa sekä Tikkurilan kaupunginosan eteläosassa on alueita, joiden kehittäminen tukeutuu maantasopysäköintiin. Tonttien maankäyttöä kehitettäessä on rakennusoikeus ja siitä seuraava pysäköintipaikkojen määrä mitoitettava kohtuullisiksi siten, että pihalle jää tilaa oleskelulle ja leikille, ja alueen vihertehokkuusvaatimus täyttyy. Maantasopysäköinti tuhlaa maata, mutta on toteuttamiskustannuksiltaan edullinen. Raklin tekemän selvityksen mukaan maantasopaikan hinta vaihteli 1000 ja 6000 euron välillä per paikka, hintatiedot olivat vuosilta 2009–2015.[2]

Kellaripysäköinti

Tikkurilan alueella pohjavesi on korkealla, mikä hankaloittaa pysäköinnin sijoittamista rakennusten alle kellariin. Ratkaisuksi sopii paremmin pihakansi, jonka alainen pysäköinti voi olla osittain maan alla. Kellaripysäköinnin kustannuksia nostavat erityisesti vedenpaineseinät, joilla ehkäistään kosteuden pääsy rakenteisiin. Osoitteessa Kielotie 13 sijaitsevan kaupungin uuden toimitilan pysäköinnin hinnaksi arvioitiin hankkeen taloudellisuus- ja toteuttamisselvityksessä noin 60 000–70 000 euroa/autopaikka. Arvio on vuodelta 2019. Arvioidut autopaikat ovat rakennuksen alla kellarissa, ja rakenne on vesitiivis.



Kuva: Jokiniemi
© Aineistopankki

Pysäköinti pihakannen alla

Tyypillinen Tikkurilan kaavarunkoalueelle 2000-luvulla toteutunut asumisen kohde on kansipihan ympärille rakentunut umpikortteli, jonka tieltä puretaan vanhaa rakennuskantaa. Autopaikat ovat yleensä kannen alla maantasossa. Joissain tapauksissa pohjaveden taso mahdollistaa kannen laskemisen puoli kerrosta maantasoa alemmaksi. Kannen rakentaminen koko tontin laajuudelle tuottaa usein runsaasti autopaikkoja ja mahdollistaa rakentamisen merkittävän tehostamisen. Pysäköintiin on mahdollista järjestää porrashuonekohtainen yhteys, joka sujuvoittaa asukkaiden arkea. Hyvin suunnitellulle kansipihalle voi sijoittaa sekä toimivia että vehreitä oleskelu- ja leikkialueita. Etuna on myös kohtuullinen vaiheistamisen mahdollisuus: mikäli autopaikat ratkaistaan tonttikohtaisin kansiratkaisuin, voi kortteleita uudistaa pala kerrallaan.

Kestävän kehityksen näkökulmasta kansipihat ovat kuitenkin ongelmallisia. Kannet ramppeineen toteutetaan raskaina betonirakenteina, jotka usein on mitoitettava huolto- ja pelastusliikenteen kestäviksi. Tikkurilan korkea pohjaveden pinta aiheuttaa vesitiiviitä rakenteita, mikäli rakennetaan sen alle. Pysäköintiratkaisu on kallis ja tarpeiden muuttuessa joustamaton: tiloille ei löydy vaihtoehtoista käyttöä, eikä taloyhtiöön integroitua pysäköintiä ole helppoa avata laajemmalle käyttäjäkunnalle. Myöskään paikkojen lisääminen myöhemmin ei yleensä ole mahdollista. Vihertehokkuuden tavoitteiden toteuttaminen on haastavaa. Koko tontin kattavalla kansipihalla hulevesien imeytys tai viivytys onnistuu ainoastaan kenno- tai säiliöratkaisuin, eikä istutussyvyys riitä esim. isoille puille. Vesieristetyn kansirakenteen huoltoväli on noin 30 vuotta, mikä tarkoittaa paitsi kustannuksia myös ”valmiiksi” kasvaneen pihakasvillisuuden korvaamista uudella. Raklin selvityksen mukaan kannen hinta vaihtelee välillä 7000–15 000 euroa per paikka. Tiedot ovat vuosilta 2009–2014.[3]

[2] *https://www.rakli.fi/wpcontent/uploads/2019/06/kaavamaaraysten_kustannusvaikutukset_raportti_nettires.pdf*

[3] *https://www.rakli.fi/wp-tuysäköinnin keskittäminecontent/uploads/2019/06/kaavamaaraysten_kustannusvaikutukset_raportti_nettires.pdf*

Pysäköintitalo

Tikkurilan kaavarungon tavoitteena on kasvattaa keskitettyjen pysäköintilaitosten osuutta alueen autopaikoituksen ratkaisuissa. Kortteli- tai aluekohtaisten pysäköintitalojen verkoston rakentaminen olisi kustannustehokasta ja helpottaisi paikkojen joustavaa käyttöä. Maanpäällisten laitosten rakenteet ovat kevyempiä kuin kansiratkaisujen, ja runko- sekä julkisivumateriaalivaihtoehtoja on useita. Mitä useampaan kerrokseen pysäköintiä sijoitetaan, sitä enemmän säästyy maanvaraisia tontin osia, jotka mahdollistavat isoksi kasvavat puut ja hulevesien viivytyksen tai imeytyksen. Suuri kerrosluku voi toisaalta hankaloittaa pysäköinnin arkikäyttöä, joten sopivaa mitoitusta tulee tutkia tapauskohtaisesti. Keskitetyssä mallissa vuorottaispysäköinnin ja paikkojen nimeämättömyyden mahdollisuuksia on helppo hyödyntää. Pysäköintilaitos on muokattavissa tai toisaalta kokonaan korvattavissa muulla rakentamisella, mikäli autopaikkojen tarve muuttuu.

Kantakaupungissa pysäköintilaitosten julkisivujen tulee olla laadukkaita ja julkisivuiltaan riittävän umpinaisia, jotta ne muodostuvat luontevaksi osaksi kaupunkirakennetta. Mikäli pysäköintilaitos rajaa katutilaa, tulisi maantasoon sijoittaa muita toimintoja, esim. liike- tai harrastetilaa. Suurimpana haasteena Tikkurilan kaltaisessa rakennetussa ympäristössä on hankkeiden yhteensovitus ja aikataulutus: keskitetty ratkaisu on lähtökohtaisesti mahdollinen kaavamuutoksissa, joissa vähintään korttelin laajuinen kokonaisuus suunnitellaan kerralla, ja tonttien omistajat onnistuvat sopimaan pysäköinnin toteutuksen ja rahoituksen yhteisistä pelisäännöistä. Kokonaisuuteen voi kuitenkin sisältyä sekä säilytettäviä, peruskorjattavia, laajennettavia, täydennettäviä että uudisrakentamisella korvattavia kohteita. Raklin selvityksessä pysäköintitalon paikat vaihtelivat välillä 15 000–28 000 euroa per paikka. Hintatiedot ovat vuosilta 2009–2015.[4]

Pysäköinnin kehitysmahdollisuuksia

Tiivistyvässä Tikkurilassa pysäköinnin tilatarpeet, toimivuus ja kustannukset muodostuvat usein kehittämishankkeiden kynnyskysymyksiksi. Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä tarkastellaan pysäköintinormin lievennysmahdollisuudet ratikan reitin varrella. Työn alla on myös selvitys kaupungin pysäköintiyhtiöstä työkaluna, joka voisi ohjata hallittuun pysäköinnin keskittämiseen ja vaiheistukseen sekä kohtuuhintaisuuteen.

Markkinaehtoista pysäköinnin mallissa, jota esim. Helsinki on päättänyt kokeilla joillain alueilla, tavoitteena on vähentää autopaikkamäärän sääntelyä sekä erottaa asunnon ja pysäköintipaikan hinta toisistaan. Autopaikan voi halutessaan vuokrata tai ostaa joko omasta yhtiöstä tai tonttien ulkopuolella



Kuva: Jokiniemi, © Aineistopankki

toimivista pysäköintilaitoksista. Malli mahdollistaa myös kokonaan autopaikattomat asuntokohteet, mutta toimii ainoastaan alueilla, joilla ei ole maksuttomia pysäköintipaikkoja.

Automatisoitu pysäköintilaitos eli robottiparkki puolestaan minimoi pysäköinnin tilatarpeen. Ratkaisu perustuu hisseihin, joilla autot pinotaan tiiviisti useampaan tasoon. Haasteena ovat korkeat rakennus- ja käyttökustannukset sekä ruuhka-aikojen jonot, joita hissien käyttö aiheuttaa.

Korttelitarkastelu: pysäköinti Tikkurilan kaupunkirakenteessa

Tarkastelussa on teoreettinen esimerkkialue, jonka korttelit ja katuverkko mitoiltaan vastaavat Tikkurilan keskustan Kielotien ja Talvikkitien välistä aluetta. Tarkastelualueelle on tehty kaksi kaaviomaista mallia VE1 ja VE2, joiden lähtöoletukset ja rakenne ovat samat. Kortteleiden keskimääräinen tehokkuus on 2. Kerrosalasta 75 % on asuntoja, 25 % liike- ja toimistotilaa. Korttelirakenne noudattaa kaavarungon periaatteita: isojen katujen varret on tiiviisti rajattu rakentamisella, jonka kerrosluku vaihtelee. Välikatujen varsilla on talotyyppien vaihtelua ja pienempi mittakaava. Autopaikkamäärä on nykyisten pysäköinnin mitoitusohjeiden mukainen, asuntojen osuudella on hyödynnetty 15 % vähennys nimeämättömistä paikoista.

[4] *https://www.rakli.fi/wpcontent/uploads/2019/06/kaavamaaraysten_kustannusvaikutukset_raportti_nettires.pdf*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Mallissa **VE1** autopaikat on sijoitettu tonttikohtaisesti kansipihan alle joko maantasoon tai sen alapuolelle. Osa pysäköinnistä ulottuu parkkiruudun mitan (5 m) verran myös rakennusten alle.

Kuvassa keltaisella on esitetty asumista, turkoosilla liike- ja toimistotilaa, lilalla maanpäällisiä kansirakenteita ja punaisella maanalaisia kansirakenteita.

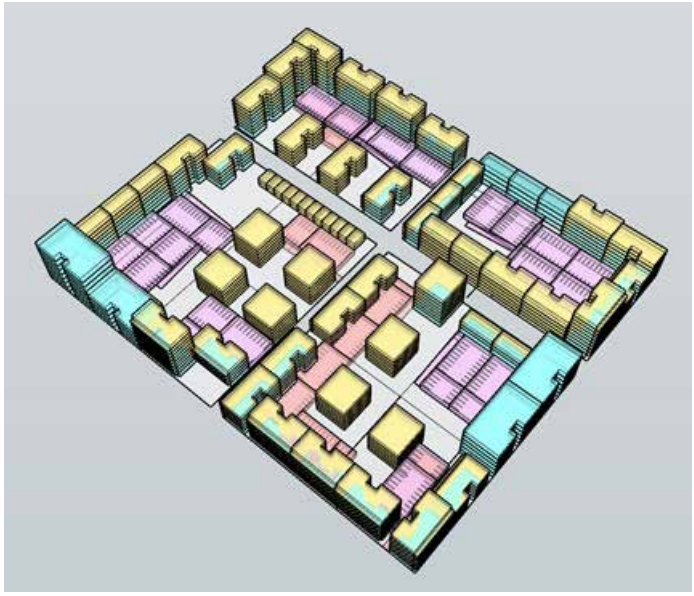
Rakennettu osuus tonttimaasta 70 %.

Mallissa **VE2** pysäköinti on keskitetty kolmeen laitokseen, joista kaksi palvelee yhtä isoa korttelia ja yksi kahta pienempää korttelia. Laitokset on sijoitettu sivukäytävätalojen tai toimistotilojen kylkeen, eivätkä ne muodosta katujulkisivua. Pysäköintikerroksia on kolme, ja ratkaisu perustuu kalteviin tasoihin ilman erillisiä ramppeja.

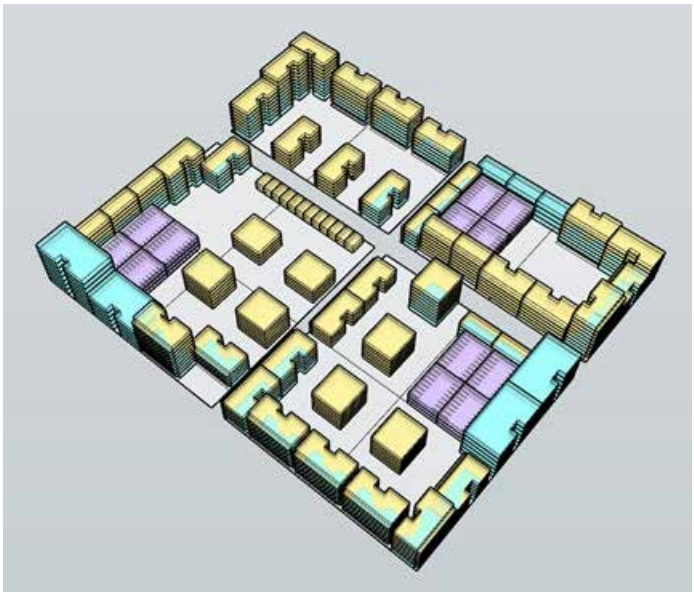
Kuvassa keltaisella on esitetty asumista, turkoosilla liike- ja toimistotilaa ja violetilla pysäköintilaitoksia.

Rakennettu osuus tonttimaasta 51 %.

Tonttikohtaisen pysäköinnin mallissa VE1 rakennettu osuus tonttimaasta (rakennukset, pihakannet, rampit) on 70 %. Korttelikohtaisen pysäköinnin mallissa VE2 rakennettu osuus tonttimaasta on (rakennukset, pysäköintilaitokset) on 51 %. Tarkastelu on kaaviomainen ja ainoastaan suuntaa antava, mutta ero maanvaraisen pihan osuudessa on merkittävä. Keskitetty pysäköinti tarjoaa tonttikohtaista ratkaisua paremmat lähtökohdat vehreälle, joustavalle ja ekologisesti kestävälle kaupunkiympäristölle.



Kuva: tonttikohtainen pysäköinti VE1
Kuva: keskitetty pysäköinti VE2



Kuva: Tikkuparkki, © Aineistopankki



KESTÄVÄ KEHITYS TIKKURILAN ASUINRAKENTAMISEN KEHITTÄMISESSÄ

Ekologinen kestävyys:

* Vältetään järeitä perustamisrakenteita sekä laajoja kansipihoja ja kellaritiloja. Saviselle maaperälle rakennettaessa suositaan maanpäällisiä ratkaisuja.
* Vähennetään energiankulutusta (sekä lämmitys- että viilennystarvetta) rakennusten harkitulla suuntaamisella ja sijoittamisella.
* Kaikessa suunnittelussa otetaan huomioon huollettavuuden ja uudelleenkäytön näkökulma.
* Korjaus- ja uudisrakentamisen tilaratkaisuilla ja materiaalivalinnoilla pyritään pitkään tavoitekäyttöikään.
* Tarkastellaan rakennusten osin tai kokonaan säilyttämistä ja lisärakentamista purkavan uudistamisen rinnalla tai sijaan.
* Huolehditaan siitä, että uusi rakentaminen on elinkaarikestävää.
* Mikäli rakennus tai sen osia puretaan, käyt tökelpoinen materiaali pyritään ottamaan kier totalousperiaatteen mukaisesti hyötykäyttöön.
* Uudis- ja korjausrakentamisessa tutkitaan mahdollisuudet kierrätettyjen materiaalien hyödyntämiseen.

Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys:

* Rakennus- ja asuntotyypit sekä hallintamuodot ovat monipuolisia.

Taloudellinen kestävyys:

* Asuntorakentamisen monenlaiset rakennus- ja asuntotyypit sekä hallintamuodot mahdollistavat laajan asukaspohjan ja asuntojen kysynnän.



Kaavarunkokyselyn tuloksia - Asuminen:

Vastanneista 85 % piti mahdollisena asumispaikkavaihtoehtona Tikkurilan suuraluetta.

Kyselyssä sai valita tärkeitä asunnonvalintaperusteita luettelosta, jossa oli kaupunkisuunnitteluun liittyviä asunnon/asuinrakennuksen ominaisuuksia. Eniten mainintoja saivat kattavat julkisen liikenteen yhteydet, lähellä sijaitsevat julkiset ja kaupalliset palvelut sekä hyvät kevyen liikenteen yhteydet ja ulkoilureitit.

Kommentti: *Kaupunki tiivistyy raideliikenteen äärelle, ja toiminnaltaan sekoittunut kävelypainotteinen alue laajenee. Asukasmäärän kasvu luo edellytykset monipuolisille palveluille. Tiiviillä keskusta-alueella korostuu Tikkurilan viherkehän ja laajoille virkistysalueille johtavien virkistysyhteyksien merkitys.*

Rakennustyypit kiinnostivat vastaajia monipuolisesti. Esitetyistä vaihtoehdoista suosituimmat olivat rivi- tai kaupunkipientalo ja 6–8-kerroksinen rakennus, jonka katutasossa on liiketilaa. Myös muut vaihtoehdot (4–5-kerroksiset asuintalot, tornitalot ja sekoittuneiden toimintojen asuintalot) herättivät tasaisesti kiinnostusta.

Kommentti: *Kaavarunko ohjaa Tikkurilan kasvua siten, että rakennus- ja asuntokannan kerroksellisuus ja monimuotoisuus säilyvät ja vahvistuvat. Uudisrakentamisella halutaan täydentää ja monipuolistaa asumisen typologiaa.*

Pysäköinnin kehittämisen malleista eniten ääniä sai keskitetty korttelikohtainen pysäköintiratkaisu. Seuraavana oli keskitetty pysäköinti, joka palvelisi korttelia laajempaa aluetta. Kolmanneksi suosituin oli ratkaisu, jossa asunto myydään tai vuokrataan ilman pysäköintipaikkaa ja sen kustannuksia ja mikäli paikkaa tarvitaan, se ostetaan tai vuokrataan vapailta markkinoilta. Vähiten, mutta silti mainittavasti kiinnostivat nimeämättömät ja vuorottaispysäköintipaikat sekä vaihtoehto ”ei tarvetta autopaikalle”.

Kommentti: *Kaavarungon tavoitteena on kasvattaa keskitettyjen pysäköintilaitosten osuutta alueen autopaikoituksen ratkaisuissa, jotta tiivistyvän kaupungin katu- ja pihatilat voidaan varata ensisijaisesti liikkumiseen, oleskeluun ja istutusalueiksi.*

Kuva: As Oy Silkinkaari jokirannassa.
© T Taponen

2.3.3 Työ

Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikkakeskittymä.

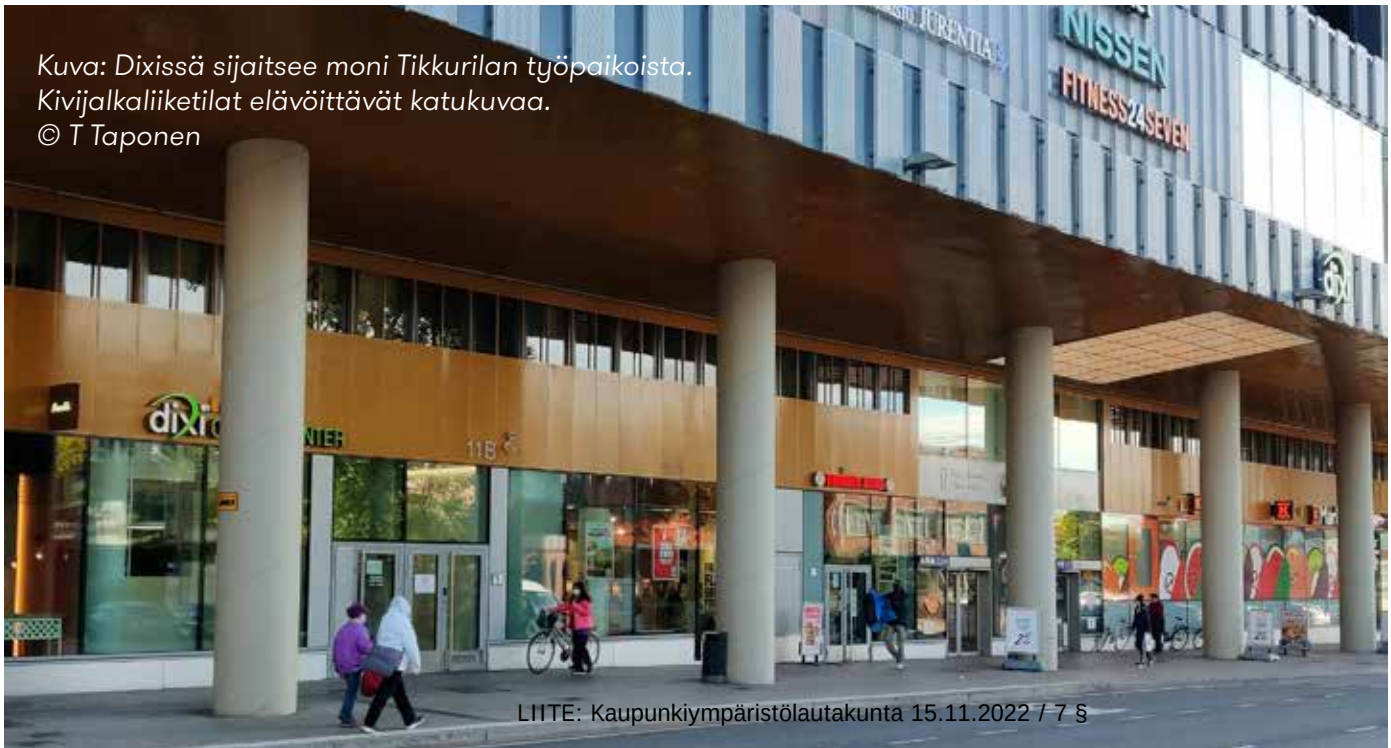
Yleisesti

Tikkurila on yksi Vantaan elinvoimaisista pääkeskuksista, jossa on monipuolisesti erilaisia työpaikkoja: palveluita, yrityksiä sekä harrastus- ja järjestötoimintaa. Se on kaupungin toiseksi suurin työpaikka-alue Aviapoliksen jälkeen. Tikkurila on työpaikkaomavarainen ja eri toimialat ovat runsaasti edustettuja. Tikkurilan kaupunginosan työpaikkarakentamisesta puolet on toimistoissa ja yleisin työpaikka on julkisessa hallinnossa tai sosiaali- ja terveysalalla: työpaikkoja molemmissa on yli 1300. Myös muut alat ovat monipuolisesti edustettuna. Merkittävimpiä muita toimialoja ovat ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta, tukku- ja vähittäiskauppa, koulutus, muu palvelutoiminta ja rakentaminen. Paikkoja on kullakin toimialalla satoja.

Vuonna 2017 työpaikkoja Tikkurilan kaupunginosassa oli yhteensä 7098. Kaavarungon alue on hieman Tikkurilan kaupunginosaa suurempi. Kaavarungon tavoitteena on mahdollistaa työpaikkamäärän kehitys. Tavoitteena on Tikkurilan kaavarunkoalueen kasvu 4000 uudella työpaikalla vuoteen 2040 mennessä. Tikkurilan kaavarungon tavoitetilalause ”Tikkurilassa on kaikki” kuvastaa tahtotilaa kehittää aluetta sekoittuneena ja monipuolisena asumisen, työn ja virkistyksen sekä liikkumisen alueena. Kiinnostavimmat työn alueet ovat asemanseutu, radanvarsi, kävelykeskusta, Kielotien, Talvikkitien ja Tikkurilantien varret sekä kaavarunkoalueen ulkopuolinen Tikkurilan väritehtaan alue.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

1. **Varaudutaan 10 000 uuteen asukkaaseen ja 4 000 uuteen työpaikkaan.**
2. **Kaupunki tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.**
3. **Kantakaupunki laajenee radan molemmin puolin.**
4. **Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy.**
5. Tiivistäminen tukee katutilojen hierarkiaa.
6. **Korttelirakenne muodostuu vaihtelevista rakennustyypeistä.**
7. Keskusta-alueella on tarjolla kaupunkiasumisen kirjo.
8. **Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat vahvistavat elinvoimaa.**
9. Rakennetaan kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta.
10. Suositaan maanvaraisia piha-alueita ja keskitettyä pysäköintiä.
11. Virkistysyhteyksiä tuetaan sekä katualueiden että tonttien kasvillisuudella.
12. Rakennetaan värikästä ja rouheaa kaupunkia aidoista materiaaleista.
13. **Osallistumisen mahdollisuudet ovat monipuolisia.**



Kuva: Dixissä sijaitsee moni Tikkurilan työpaikoista. Kivijalkaliiketilat elävöittävät katukuvaa.
© T Taponen

Tulevaisuuden työ Tikkurilassa

Vantaan yleiskaavaa 2020 varten teetetyssä elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi -selvityksessä Tikkurilalla nähdään olevan potentiaalia toimistotyöpaikkojen klusterille. Selvityksen mukaan alue on vaihtoehto Pasilalle ja jopa Helsingin keskustalle, koska vuokrat ovat halvemmat ja lentokenttä lähellä. Erityisen kiinnostava toimitilarakentamiselle on selvityksen mukaan Tikkurilan asemanseutu. Tulevaisuudessa myös Vantaan ratikka luo pysyviä, houkuttelevia liiketoimintapaikka-mahdollisuuksia.

Tikkurilan työpaikkamäärä on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Toimistorakentaminen on lisääntynyt, samoin liikenteen rakennusten kerrosala. Liikerakentaminen on sen sijaan vähentynyt. Tietointensiivisten työpaikkojen odotetaan kasvavan ja lentokentän läheisyyden olevan merkittävä tekijä työpaikkojen sijoittumispäätöksessä. Lähimatkailun nähdään kasvavan. Matkailu-, majoitus- ja ravitsemustoiminta ovat tulevaisuuden Tikkurilan mahdollisuus. Vantaan kaupungin Elinvoima- ja vetovoimaohjelman yksi kärkiteemoista on ”Tapahtumien ja tarinoiden Vantaa”, jonka tavoitteista yksi on Tikkurilan jokirannan elävöittäminen taiteella ja kaupunkikulttuurilla, sekä jokirannan parempi virkistyskäyttö. Heureka jokirannassa on jo nyt suosittu vierailukohde.

Julkiset ja kaupalliset palvelut hyötyvät muiden toimijoiden ja markkinoiden läheisyydestä. Toimitilakehityksessä esimerkiksi etätyö tuo uusia tarpeita. Uutta yrittäjyyttä ja uudenlaisia tiloja tuottavat esimerkiksi start upit, coworking-tilat ja toimistohotellit. Verkkokauppa ja showroomit muuttavat ostokäyttäytymistä. Digitalisaation mahdollistaa uusia toimintatapoja. Tikkurilan alueelle tahdotaan monipuolista yrittäjyyttä erilaisine tilatarpeineen. Sekoittuneessa kaupunkirakenteessa kiinnostavana mahdollisuutena ovat hybridikorttelit ja -rakennukset. Haasteena on kohtuuhintaisen yritystilan tarjonta alueen kehittyessä. [5]

Alueellinen erikoistuminen

Vantaa kasvaa kestävästi monikeskuksisena kaupunkina. Keskuksien elinvoimaisuuden ja kilpailukyvyn kannalta alueellinen erikoistuminen ja keskustojen verkostoituminen ovat tärkeitä. Tikkurila on Vantaan hallinnollinen keskus, mikä näkyy sen runsaissa julkisissa palveluissa. Toinen alueen vahvuustekijä on sen sijainti ja erityisen hyvä saavutettavuus kansainvälisesti, muualta Suomesta ja seudulta. Tikkurilan sijainti lähellä lentokenttää on alueen erityinen etu. Viime vuosien lisääntynyt toimistorakentaminen osoittaa paikan kiinnostavuuden työpaikkanäkökulmasta.

Tikkurilan runsas työpaikkamäärä mahdollistaa alueen kukoistavan lounastarjonnan, mikä on alueen kuriositeetti. Moni paikoista on auki myös iltaisin. Alueen kehittyessä vapaa-ajan palveluiden kysyntä kasvaa ja kulttuuritoiminnan kehittäminen on mahdollisuus. Esimerkiksi Tikkurilan ja Hiekkaharjun urheilupuistot mahdollistavat vapaa-ajan toiminnan kehittämisen urheilun parissa. Keskustassa taas mahdolliset yksityiset kulttuuritoimijat löytävät asiakkaansa. Monikulttuurisen Tikkurilan erityisyys on etniset ruokakaupat, joita alueelta löytyy muutamia.

Sekoittunut kaupunkirakenne

Vantaan uusi yleiskaava ja Tikkurilan kaavarunko mahdollistavat Tikkurilan sekoittuneen keskustarakenteen laajenemisen nykyistä laajemmalle alueelle. Kaavarunkokarttaan on merkitty sekoittuneiden toimintojen alue, joka laajenee nykyisestä. Tämä tarkoittaa mahdollisuuksia kaavoittaa työpaikkoja, liike- ja palvelu- sekä toimistotilaa entistä isommalle keskusta-alueelle. Ensisijaisia vyöhykkeitä ovat kävelykeskustan ympäristö, Kielotien ja Talvikkitien varret, asemanseutu ja radanvarsi sekä Tikkurilantien varsi. Erityinen mahdollisuus keskusta-alueella on hybridirakentaminen, jossa samaan kortteliin tai samalle tontille sijoitetaan usea eri toiminto samaan rakennukseen tai samaan kortteliin. Pientä liiketilaa on mahdollista sijoittaa sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen kivijalkakerrokseen, kooltaan suurempi kauppa löytää paikkansa Tikkuraitin ja Asematien kävelykatuakselilta sekä asemanseudulta.

Asemanseutu on houkutteleva sijainti työpaikkanäkökulmasta. Asema ja sen kautta kulkeva matkustajamäärä mahdollistavat asemanseudun runsaan liike- ja palvelutarjonnan. Toimitilaklusterin kehittäminen edelleen on alueen mahdollisuus. Radanvarsi, Tikkuraitti sekä Kielotie ovat mahdollisia paikkoja toimistorakentamiselle. Myös Talvikkitien ja Tikkurilantien varret vat mahdollisia pidemmän aikavälin tarkastelun työpaikkavyöhykkeitä. Suunnitteluvaiheessa oleva kehitysajatus radanvarren itäpuolen Jokiniemen oppimiskampuksen kehittämiseksi sisältää koulutusta, työpaikkoja ja asumista. Kaavarunkoalueen ulkopuolella mahdollisuuksia tuo Tikkurilan väritehtaan alueen kehitys. Tulevaisuudessa Vantaan ratikan pysäkit ovat kiinnostavia yrityspaikkoja.

Kun asukasmäärä kasvaa, mahdollistaa se myös nykyistä kaupan tarjontaa erikoistuneemman valikoiman. Kaupan sijoittamiselle kiinnostava vyöhyke on alueen kävelykeskustan varsi; Tikkuraitti, Asematie ja Männistönpolku sekä kantakaupungin laajentuessa radan itäpuoli. Kävelykeskustan ympäristö sekä Dlxin kauppakeskus ovat jo nyt vahvoja liike-, palvelu ja toimitilaympäristöjä.

[5] *Vantaan yleiskaava 2020: Elinkeinopoliittisten vaikutusten arviointi, 18.9.2020*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Työpaikkakarasterin alueet ja kivijalkaliiketila

Kaavarunko kehittää työpaikkojen sijoittumismahdollisuuksia. Kaavarunkokarttaan merkitty työpaikkakarasteri edellyttää työpaikkojen sijoittamisen tarkastelut asemakaavahankkeiden yhteydessä. Se muodostaa työpaikkojen akselin, joka jatkuu Tikkuraitilta ja Kielotieltä Jokiniemeen radan itäpuolelle. Isommassa kokonaisuudessa työpaikka-alue kattaa myös pohjoiseteläsuuntaisen akselin Hiekkaharjun koulualueelta Tikkurilan väritehtaan alueelle.

Tikkurilan työpaikat voivat olla niin toimistoja kuin kauppaa ja palveluita. Suurin mahdollisuus työpaikkarakentamisen kasvuun on Oppimiskampuksen alue junaradan itäpuolella Jokiniemessä, joka toistaiseksi on rakentumaton, mutta myös Tikkuraitin, Asematien ja Kielotien varsien kehittyminen mahdollistaa uusien työpaikkojen sijoittumisen alueelle. Kaavarunkoalueen läheisyydessä mahdollisuuksien alue on myös Tikkurilan väritehtaan alue. Kaavarungon tavoitteena on edellyttää työpaikkarakentamista niiltä tonteilta, joilla sitä on jo nyt ja lisäksi laajentaa työpaikkojen aluetta Tikkurilan keskustassa.

Työpaikkarasterin lisäksi kaavarunkokartassa on kivijalkaliiketila-merkintä. Sillä merkittyjen korttelisivujen katutaso tulee käsitellä avoimeksi ja toiminnalliseksi liike- ja palvelutilojen vyöhykkeeksi. Kivijalkaliiketilaa on merkitty Tikkuraitin, Kielotie, Talvikkitien ja Tikkurilantien varsille sekä Jokiniemeen. Kivijalkaliiketiloihin tulee sijoittaa esimerkiksi kauppaa, palveluita tai toimistotiloja.

Julkiset palvelut

Tikkurilan palvelutarjonta kehittyy edelleen asukasluvun kasvaessa. Tikkurilan keskusta-alueen kasvaessa suurin tarve on uusille päiväkodeille sekä koulutiloille. Hyvinvointikeskus ja kaupungin uudet toimitilat Kielotie 13:een ovat suuria tulevaisuuden hankkeita. Kaavarunkoalueen ulkopuolella kehitetään Tikkurilan vanhustenkeskusta Ilmonkodin tontille sekä suunnitellaan Tikkurilan urheilupuiston alueen ja toimintojen kehittämistä. Jokiniemen oppimiskampus kehittää radan itäpuolelle merkittävän ammatillisen ja toisen asteen koulutuskeskittymän. Merkittävimpien muutosten lisäksi kaupungin eri toimialoilla on kehitystarpeita, jotka tarvitsevat uutta tai muuntuvaa tilaa. Osa tästä kehityksestä sijoittuu Tikkurilan keskusta-alueelle, osalle etsitään tilan keskustan lähiympäristöstä. Yksi Tikkurilan alueen vahvuuksista on kirjasto, jolla on rooli kaupunkilaisten yhteisenä palveluna, mutta myös eriytymiskehityksen ehkäisijänä. Aikuisopisto vastaa kasvavan aikuiskoulutuksen kysyntään. Julkisista palveluista ja lähitulevaisuuden palvelurakentamishankkeista on kirjoitettu tarkemmin tämän luvun lopussa.

Osallistuminen, vuorovaikutus ja yrittäjät

Vantaan kaupungin Elinkeinopalveluiden kanssa on keskusteltu yrittäjien pariin jalkautumisesta ja toimijoiden kuulemisesta. Elinkeinopalvelut tapaavat yrittäjiä kaksi kertaa vuodessa. Tarkoitus on yhdistää voimat ja ottaa kaavoitus mukaan toimintaan.



Kuva: Kivijalkaliiketiloja Asematiellä, taustalla Dixi. © T Taponen

KESTÄVÄ KEHITYS TIKKURILAN TYÖPAIKKARAKENTAMISEN KEHITYKSESSÄ

Taloudellinen kestävyys:

* Mahdollistetaan monipuolisten työn, kaupan ja palveluiden tilojen uudistaminen, säilyttäminen ja lisääminen alueella.
* Liike-/toimisto- ja työtilarakentamista mahdollistetaan ja/tai edellytetään uudishankkeissa.
* Lisääntyvä asukasmäärä ja työpaikkojen sijainti asuntojen lähellä edistävät työvoiman saavutettavuutta.

Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys:

* Palvelut ja työpaikat sijoittuvat hyvien yhteyksien äärelle.
* Alueella on monipuoliset palvelut.

Ekologinen kestävyys:

* Korjaus- ja uudisrakentamisen tilaratkaisuilla ja materiaalivalinnoilla pyritään pitkään tavoitekäyttöikään.
* Kaikessa suunnittelussa otetaan huomioon huollettavuuden ja uudelleenkäytön näkökulma.
* Vältetään järeitä perustamisrakenteita sekä laajoja kansipihoja ja kellaritiloja. Saviselle maaperälle rakennettaessa suositaan maanpäällisiä ratkaisuja.
* Vähennetään energiankulutusta (sekä lämmitys- että viilennystarvetta) rakennusten harkitulla suuntaamisella ja sijoittamisella.
* Tarkastellaan rakennusten osin tai kokonaan säilyttämistä ja lisärakentamista purkavan uudistamisen rinnalla tai sijaan.
* Mikäli rakennus tai sen osia puretaan, käyttökelpoinen materiaali pyritään ottamaan kierto talousperiaatteen mukaisesti hyötykäyttöön.
* Uudis- ja korjausrakentamisessa tutkitaan mahdollisuudet kierrätettyjen materiaalien hyödyntämiseen

Kaavarunkokyselyn tuloksia - Työ

Kaavarunkokyselyn vastausten mukaan Tikkurilassa asioidaan vaihdellen. Kyselyyn vastaajista suurin osa asioi 25-, 50- tai 75-prosenttisesti Tikkurilassa. Vetovoimaisimpia palveluita ovat suuret päivittäistavaraliikkeet, Tikkuraitin liikkeet ja ravintolat sekä Dixin palvelut. Mainintoja saavat myös keskustan kahvilat, Tikkurin palvelut ja Kielotien varren liiketilat.

Kommentti: *Tikkurilasta pyritään kehittämään kantakaupunkimaista keskustaa, jossa kauppa, palvelut ja toimistot elävöittävät ympäristöä. Kivijalkaliiketiloja edellytetään keskustassa ja työpaikkarakentamista tarkastellaan Tikkuraitin, Asematien, Tikkurilantien ja Jokiniemenkadun ympäristöissä. Runsas työpaikkamäärä tukee palveluita ja mahdollistaa esimerkiksi Tikkurilan oivan lounaspaikkatarjonnan. Viihtyminen Tikkurilan keskusta-alueella ja monipuoliset kaupan palvelut edellyttävät kasvavaa kuluttajamäärää. Asukasluvun kasvu tukee tätä tavoitetta.*

Valtaosassa kyselyvastauksista toivotaan lisää erikoisliikkeitä, sekä ketjuliikkeitä ja niille vaihtoehtoja. Tarvitaan myös isoja liiketiloja, jotka mahdollistavat monenlaisia liikkeitä ja palveluita. Suuri osa vastaajista toivoo, että ravintoloiden ja kahviloiden määrää edelleen lisätään ja niiden tarjontaa monipuolistetaan. Myös kulttuuripalveluja toivotaan.

Kommentti: *Asukasmäärän kasvu lisää kuluttajien määrää alueella, mikä taas puolestaan mahdollistaa erikoistuneemman kaupan sijoittumista alueelle. Tällä hetkellä erikoisliikkeet ovat siirtyneet Jumboon ja Triplan valmistuttua osa asioi täällä. Erikoisliikkeiden tulo takaisin on toivottua, sitä tukee alueen kehitys ja lisääntyvä asiakaskunta. Kaavarunko mahdollistaa kaupan tilojen sijoittumisen Tikkurilan keskusta-alueelle. Myös vähittäiskaupan suuyksiköt voivat sijoittua yleiskaavan keskusta-alueille, esimerkki sellaisesta on Tikkurilan Prisma. Kulttuuripalveluiden kehittämisen mahdollisuudet ja tarve on tiedostettu kaupungilla. Kaupungin tarjoamia palveluita täydentävät yksityisten järjestämä kulttuuritoiminta.*

Tärkein alueella asioinnin syy on sijainti. Tikkurilan keskusta on lähellä kotia, työpaikkaa, harrastuksia tai päivittäisen reitin varrella. Kompaktilla ja kotoisalla alueella asiointi on helppoa ja nopeaa, välimatkat ovat lyhyitä. Moni tulee kävelymatkan päästä. Myös pyörällä tai autolla asiointi onnistuu. Joukkoliikenteen yhteydet ovat hyvät.

Kommentti: *Tikkurila on kompakti keskusta-alue, jossa on mahdollista asua palveluiden äärellä. Tätä ominaisuutta vaalitaan ja kehitetään edelleen. Lisääntyvä asukasmäärä Tikkurilan keskusta-alueella turvaa palveluiden säilymisen ja uusien syntymisen. Julkisen liikenteen palvelutaso kasvaa edelleen Vantaan ratikan myötä. Junaradan varren liikkujamäärä kasvaa ja Tikkurila saa siitä osansa. Autolla, pyörällä ja kävellen pääsee asioille myös tulevaisuudessa.*

Alueen vetovoimaa tulisi lisätä laadukkaampaa, siistimpää ja kaupunkimaisempaa kävely-ympäristöä kehittämällä. Elävä tori, tapaamispaikat, kaupunkitapahtumat ja uniikit palvelut houkuttelisivat palveluiden käyttäjiä. Keskusta-alueen tiivistymisen myötä saadaan uusia asukkaita ja asiakkaita alueelle. Tikkurilan omaleimaisuutta tulisi korostaa ja keskustan vehreys säilyttää.

Kommentti: *Kävelykeskustaa eli Tikkurilan aukioita, Asematien ja Tikkuraitin ympäristöjä kehitetään. Kävelykeskustaa laajennetaan junaradan itäpuolelle*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

sen rakentuessa. Kaavarunkoalueella ja sen lähiympäristössä on monipuolisia toimintapuistoja, kuten Kirjastopuisto ja Sinirikonpuisto. Viherkehään ja jokirantaan liittyviä viheralueita kehitetään eri-ikäisille, mm. toimintoja monipuolistamalla ja reittien houkuttelevuutta lisäämällä. Jokirannan kunnostus on käynnissä parhaillaan. Katuympäristöä, aukioita ja kävelykatuja kehitetään vehreämmiksi mm. katupuuistutuksin ja ohjaamalla hulevesien kulkua. Laadukas julkinen tila houkuttaa tapahtumien järjestämiseen ja mahdollistaa elävän kaupunkikeskustan kehittymisen. Tikkurilan omaleimaisuus on sen kerroksellisuus, niin aikakausien, rakennustyyppien, kerroslukujen kuin monipuolisten toimintojen ja tilojen Tikkurila.

Tikkurilan kaavarunkoalueen palvelukehityksestä tarkemmin

Tähän lukuun on koottu Tikkurilan keskusta-alueen palvelukehitystä yleistasoa tarkemmin. Se on tukena tulevalle asemakaavoitustyölle ja auttaa hahmottamaan lähitulevaisuuden tarpeita.

Kun Vantaalle ja Tikkurilaan muuttaa uusia asukkaita, tarvitaan myös lisää palveluita. Vantaan kaupungin kymmenen vuoden kaupunkitasoisessa palveluverkkosuunnitelmassa (2018–2027) on mainittu suunnitteluprosessissa etsittävän uusia keinoja vastata lisääntyvään palvelutilatarpeeseen ja ratkaisuksi ehdotetaan tilojen yhteiskäyttöä, tilojen keskittämistä ja monikäyttökiinteistöratkaisuja. Tavoitteena ovat mm. tilatehokkuuden kasvatus ja tilojen monikäyttöisyyden lisääminen. Kaupunkisuunnitteluun liittyviä periaatteita ovat mm. sijainnit joukkoliikenteen äärellä helposti saavutettavissa, täydennysrakentamisen mahdollistama keskittäminen, tilojen yhteiskäyttö ja tilatehokkuus sekä monikäyttökiinteistöt. Ratkaisut ovat mahdollisia ja todennäköisiä Tikkurilan tiivistyvällä alueella.

Palveluverkkosuunnitelman mukaan merkittäviä muutostekijöitä palveluihin liittyen ovat sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus (sote-uudistus), palveluiden digitalisaatio ja kaupungin oma resurssiviisauden tiekartta. Sote-uudistus koskee kokonaisvaltaisesti sosiaali- ja terveydenhuollon palveluja ja rakenteita. Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalla valmistaudutaan mahdolliseen sote-uudistuksen etenemiseen Uudenmaan erillisratkaisun pohjalta yhteistyössä Keravan kaupungin kanssa. Resurssiviisaus taas edellyttää kestävästi kehittyvän kaupungin rakentamista. Kaupungin kasvaessa korostuu kasvatuksen ja oppimisen toimialan palvelutarpeen kasvu. Myös sosiaali- ja terveydenhuollon palveluverkossa tulee huomioida lisääntyvä väestömäärä. Ikääntyminen lisää vanhuspalvelujen tarvetta. Digitaaliset palvelut koskettavat kaikkia toimialoja ja niiden tarjoamia palveluita, jotka kehitetään mahdollisimman saavutettaviksi.

Palveluverkkosuunnitelman mukaan olemassa olevien palveluille tarkoitettujen Y-tonttien tehostaminen sekä uudenlaiset hybridiratkaisut voivat olla ratkaisuja kasvavaan palvelutarpeeseen vastaamiselle. Palveluiden ja tilojen uudelleenjärjestely, tilatehokkuuden kehitys ja yhteiskäyttö sekä yksityiset palvelut ovat mahdollisia ratkaisuja kasvavaan tarpeeseen. Kaupungin palveluverkkoasiantuntijoiden mukaan mainittujen periaatteiden toteuttamisessa tulee huomioida nykyisten tilojen käyttöaste ja niiden toiminta-ajat sekä hybridiratkaisujen haasteet esimerkiksi ajoitusten suhteen. Yksityisille palveluille tarvitsee löytyä sopiva sijainti ja niiden osuus palveluista on rajallinen. Y-tonttien käytön tehostamista ja laajennusmahdollisuuksia tarkastellaan alueellisissa palveluverkkoselvityksissä. Vantaan palveluverkkosuunnitelman 2018–2027 periaatteet ovat sovellettavissa Tikkurilan kaavarungon pidemmän aikavälin jaksolle 2040 asti.

Tikkurilan keskusta-alue on rakenteeltaan sekoittunut ja työpaikat sijaitsevat asutuksen kanssa lomittain. Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä ja kaupunkirakenne tiivistyy. Uuden yleiskaavan täydennysrakentaminen sijoittuu olemassa olevaan rakenteeseen ja palvelutilatarve kasvaa jo rakennetussa ympäristössä. Palveluille etsitään monikäyttöisiä ratkaisuja sekä laajenemismahdollisuuksia jo olemassa olevilla Y-tonteilla. Ratkaisuja voivat olla hybridiratkaisut, tehokkaampi maankäyttö ja lisärakentaminen sekä palveluiden yksityistäminen. Kyseeseen voi myös tulla tonttien ostaminen palvelutilojen käyttöön. Kaavarunkoalueelta ja sen ulkopuolelta on etsittävä uusia sijainteja palvelurakentamiselle.

Merkittävimpiä uudishankkeita Tikkurilan suuralueella ovat päiväkodit ja koulurakennukset, hyvinvointikeskus ja kaupungin uusi toimitila Kielotiellä. Lisäksi Tikkurilan vanhustenkeskuksen tontille suunnitellaan lisärakentamista. Myös kulttuuripalveluita kehitetään, esimerkiksi Tikkurilan urheilupuiston kehittäminen on suunnitteluvaiheessa. Julkisen tilan hankkeilla lisätään Tikkurilan keskusta-alueen viihtyisyyttä. Jokiniemen oppimiskampusta suunnitellaan Tikkurilan aseman itäpuoleiselle alueelle.

Kaavarunkokartalle on merkitty nykyiset Y-tontit sekä palvelurakentamisen tarkastelumerkintä Jokiniemen radanvarteen, Kuninkaalaan ja Viertolaan Tikkurilan vanhan torin paikalle. Alla olevissa kappaleissa on kerrottu tarkemmin lähitulevaisuuden merkittävimmistä palveluhankkeista Tikkurilan kaavarungon ja sen lähiympäristön alueella.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Lähitulevaisuuden merkittävimmät palveluverkon kehityskohteet Tikkurilan alueella

Varhaiskasvatus ja perusopetus

Tikkurilan asukasmäärä kasvaa, ja lähitulevaisuudessa alueella on tarvetta uusille päiväkodeille sekä koulujen laajennuksille. Jokiniemen koululle rakennetaan lisää koulu- ja päiväkotitilaa, ja lisäksi yläkoulua laajennetaan joko Peltolan tai Jokivarren koululla. Väistötilat rakennusvaiheen ajaksi etsitään Tikkurilan alueelta, ehdolla on Peltolan koulun viereinen tontti.

Tikkurilan kaavarunko mahdollistaa Tikkurilan keskusta-alueen kasvun noin 10 000 uudella asukkaalla vuoteen 2040 mennessä. Tämä tarkoittaa noin 4–5 uutta päiväkotia sekä tiloja uudelle yhtenäiskoululle. Tontit näille palveluille etsitään kaavarunkoalueelta ja sen lähiympäristöstä Tikkurilan suuralueelta. Kaavarunkoalueen ulkopuolinen Tikkurila kasvaa myös ja tämä kasvu on otettava huomioon, kun etsitään tontteja suuralueelta. Päiväkotitonttien tulee olla riittävän kokoisia, sillä päiväkodit ovat 160–250 tilapaikan yksiköitä. Samoin yhtenäiskoulun 900 oppilaan tila vaatii riittävästi tilaa.

Kaavarunkoalueella on mahdollista tarkastella uusia sijainteja ja nykyisen neuvolan käyttötarkoituksen muuttamista päiväkotikäyttöön, mutta todennäköisempää on, että uudet tontit löytyvät kaavarunkoalueen läheisyydestä sen ulkopuolelta. Kaavarunkokartalle on merkitty palvelurakentamisen tarkastelutarve Jokiniemen ja Kuninkaalan radanvarteen sekä Viertolaan vanhan Tikkurilan torin paikalle. Kuninkaalan ja Viertolan paikat ovat mahdollisia päiväkodeille, mutta niiden kehitysajankohta on pidemmän aikavälin mahdollisuus. Poistuvan Tikkurilan neuvolan käyttöä päiväkotitarkoitukseen selvitetään, hanke olisi kokoluokaltaan pieni ja vastaisi vain pieneltä osin tarvittavien uusien paikkojen tarpeisiin. Yhtenäiskoulutilaa on mahdollista etsiä Kuninkaalasta kaavarunkoalueen välittömästä läheisyydestä.

Toisen asteen koulutusta, Jokiniemen kampusalue

Jokiniemen kampusalueelle radanvarteen suunnitellaan toiminnoiltaan sekoittunutta kantakaupunkia, johon sisältyy Oppimiskampus. Kampuksen rakennusten lisäksi alueelle sijoittuu liike-, palvelu-, toimisto- ja asuinrakentamista.

Oppimiskampus on Vantaan kaupungin merkittävä kaupunkistrategian tavoitteita toteuttava hanke, joka luo Vantaalle Jokiniemen alueelle uudenlainen oppimiskeskittymän. Hanke tulee sisältämään runsaasti uudisrakentamista, joka valmistuessaan tarjoaa nykyaikaiset ja monipuoliset puitteet oppimiseen sekä siihen liittyvälle kehitystyölle. Oppimiskampukseen sijoittuu mm. 300 lukiopaikkaa ja ammattiopisto Varian tiloja.

Sosiaali- ja terveydenhuolto, hyvinvointikeskus

Vantaan kaupungin kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2018–2027 (kv 24.9.2018, § 5) mukaan sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan palveluja kootaan alueellisiin hyvinvointikeskuksiin ja niihin kuuluviin perhe- ja vanhustenkeskuksiin tilojen monikäyttöisyys huomioiden. Terveysasemapalvelut tarjotaan jatkossa neljässä alueellisessa hyvinvointikeskuksessa (Länsi-, Keski-, Pohjois- ja Itä-Vantaan hyvinvointikeskus) peruspalveluna hoitaja- ja lääkärivastaanottona. Sosiaali- ja terveyspalvelut tullaan toteuttamaan integroidusti monialaisina palveluina, mikä edellyttää yhteisiä sosiaali- ja terveydenhuollon tiloja. Myös osa suun terveydenhuollosta sijoittuu hyvinvointikeskuksiin.

Tikkurilan suuralueen sosiaali- ja terveysasemapalveluiden tarve kasvaa jatkuvasti väestömäärän kasvun myötä. Samalla myös sosiaali- ja terveysasemapalveluiden tilatarpeet kasvavat. Tikkurila on Keski-Vantaan palvelualuetta ja yksi monipuolisesti erilaisia sosiaali- ja terveydenhuollon palveluja tarjoavista hyvinvointikeskuksista sijoittuu Tikkurilaan. Paikka etsitään Tikkurilan kaavarunkoalueelta. Yksi ehdolla olevista sijainneista on itäpuolinen ratavarsi Jokiniemessä. Tikkurilan hyvinvointikeskuksen osalta valmistelu on tarveselvityksen päivitysvaiheessa.

Tikkurilan hyvinvointikeskukseen on suunniteltu tulevan laajan palvelun perhekeskus. Laajan palvelun perhekeskuksissa toimii useita eri lapsiperhetoimijoita. Keskisellä perhekeskusalueella (Tikkurila, Aviapolis) lapsiperheiden palveluita sijaitsee nykyisellään useissa toimipisteissä: Tikkurilan ja Kartanonkosken neuvoloissa, Tikkurilan terveysasemalla, Vernissakadulla, Peltolantiellä sekä Pakkalassa. Tikkurilan perhekeskuksen toimijat ja valmistumisaikataulu määritellään tarkemmin hankkeen tarveselvityksessä. Kartanonkosken neuvola säilyy Aviapoliksen alueella ja toimii perhekeskuksen toimipisteenä.

Ennen hyvinvointikeskuksen rakentamista saattaa osa sosiaali- ja terveydenhuollon työtekijöitä sijoittua uuteen monitilatoimistoon Kielotie 13:een. [6,7]

[6,7] *Vantaan palveluverkkosuunnitelma 2018–2027, Vantaan kaupunki*

[8] *https://www.vantaa.fi/terveys-_ja_sosiaalipalvelut/*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Kaupungin monitilatoimisto

Merkittävä osa kaupungin palveluista sijoittunee tulevaisuudessa uuteen monitilatoimistoon. Työntekijöitä kaupunkistrategian ja johdon -, kaupunkiympäristön -, kaupunkikulttuurin ja kasvatuksen ja oppimisen toimialoilta sijoittuu tähän rakennukseen. Osa vanhan kaupungintalon työntekijöistä siirtyy toimistorakennukseen ja kaupungintalon tiloja vapautuu siten kokous- ja kansalaiskäyttöön sekä kaupunginvaltuusto, -hallitus ja lautakunta- sekä toimikuntakäyttöön. Monitilatoimistoa on tarkasteltu osoitteeseen Kielotie 13, mutta tällä hetkellä sijaintia etsitään muualta Tikkurilan keskustasta.

Julkinen kaupunkitila

Merkittävimmät Tikkurilan keskusta-alueen julkisen tilan uudistukset tulevaisuudessa ovat jokirannan jo aloitettu kunnostaminen vaiheittain sekä Tikkuraitin perusparannus, Asematien kävelykatuhanke ja Carl Albert Edelfeltin aukion kehittäminen.

Kuva: Kielotie 13, visio monitilatoimistosta.
© Lehto Tilat Oy , PES-Arkkitehdit

Palvelukehityksestä kaavarunkoalueen ulkopuolella Tikkurilan suuralueella

Tikkurilan urheilupuisto

Tikkurilan urheilupuiston työvaiheessa olevassa yleissuunnitelmatyössä selvitetään mahdollisuuksia liikuntatoimintojen uudelleenjärjestämiselle ja urheilupuiston tilankäytön tehostamiselle uusia rakennuksia, uusia kenttiä, oleskelualueita ja reittejä kehittämällä. Työn yhteydessä on ideoitu myös alueen päiväkoti- ja koulutilojen uudelleenjärjestämistä, palveluasiantuntijoiden mukaan suunnitellut hankkeet vastaisivat pääosin nykytilojen korvaamiseen. Suunnitelma tarkastelee mahdollisuuksia pidemmällä aikavälillä.

Tikkurilan vanhustenkeskus

Tikkurilan vanhustenkeskuksen tontille suunnitellaan lisärakentamista niin vanhustenkeskukselle kuin elinkaariasumiselle, lisäksi tarkastellaan mahdollisuutta päiväkodille.

Tikkurilan vanhustenkeskukseen on tulossa palveluasuntoja ja tehostetun palveluasumisen ryhmäasumista. Kaikki asunnot suunnitellaan muuntojoustavuuden periaatteella, jolloin kiinteistön käyttötarkoitusta on mahdollista muuttaa ilman että joudutaan tekemään mittavia rakenteellisia muutostöitä.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

2.3.4 Liikenne

Saavutettavuus on Tikkurilan valtti.

Yleisesti

Tikkurila on liikenteellisesti hyvin palveltu. Liikkuminen kestävillä liikennemuodoilla on mahdollista ja yhteydet esimerkiksi seudun merkittävimpiin työpaikkakeskuksiin onnistuvat nopeasti raiteilla. Suurimpia muutoksia tulevina vuosina ovat suunnitteluvaiheessa olevat Vantaan ratikka ja Valkoisenlähteentien jatke itään sekä selvitysvaiheessa oleva Lentorata, joka vaikuttaa Tikkurilan rooliin seudulla. Tärkeitä tulevaisuudessa kehittyviä yhteyksiä ovat myös alueen läpi etelä-pohjois- ja itä-länsisuunnassa kulkevat pyöräliikenteen baanat sekä kehittyvä Tikkurilan kävelykeskusta, joka laajenee nykyisestä ja jatkuu junaradan itäpuolelle Jokiniemen alueen rakentuessa. Tikkurilaan pääsee sujuvasti autolla Kehä III:lta ja Tuusulanväylältä. Keskustan ohiajavaa ajoneuvoliikennettä ohjataan Tikkurilan keskustaa kiertävälle kehälle, jonka sisäpuoli on ensisijaisesti kestävän liikkumisen vyöhykettä sekä asukkaiden ja alueella asioivien ajoa varten. Pysäköinnin kehittäminen on alueen mahdollisuus. Tikkurilan tavoitekuvassa saavutettavuus on tulevaisuudessakin Tikkurilan valtti ja se on osattu hyödyntää.

Vantaan yleiskaavaan 2020 on ruuturasterilla merkitty kestävän kasvun vyöhyke, joka seuraa niin ratikkaa kuin juna-asemia Vantaalla ja ohjaa kasvua joukkoliikenteen äärelle. Merkittävä osa kaupungin kehityksestä sijoittuu näille kestävän kasvun alueille, joilla tarkastellaan liikkumisen osalta erityisesti kävelyä, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä. Tikkurilan keskustassa kestävän kasvun vyöhyke kattaa lähes koko kaavarunkoalueen, sillä alueella sijaitsee ratikan lisäksi Tikkurilan juna-asema ja kaavarunkoalueen pohjoispuolella Hiekkaharjun asema. Kaavarunko mahdollistaa Tikkurilan ytimen tiivistymisen 10 000 uudella asukkaalla ja tavoitteellisella 4 000 uudella työpaikalla vuoteen 2040 mennessä. Tämä tarkoittaa isoa määrää uusia liikkujia alueella.

Alla olevaan taulukkoon on väritetty Tikkurilan kaavarungon suunnitteluperiaatteiden ne kohdat, jotka käsittelevät liikkumista ja liikennettä.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

1. **Varaudutaan 10 000 uuteen asukkaaseen ja 4 000 uuteen työpaikkaan.**
2. **Kaupunki tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.**
3. **Kantakaupunki laajenee radan molemmin puolin.**
4. Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy.
5. **Tiivistäminen tukee katutilojen hierarkiaa.**
6. Korttelirakenne muodostuu vaihtelevista rakennustyypeistä.
7. Keskusta-alueella on tarjolla kaupunkiasumisen kirjo.
8. Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat vahvistavat elinvoimaa.
9. **Rakennetaan kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta.**
10. **Suositaan maanvaraisia piha-alueita ja keskitettyä pysäköintiä.**
11. **Virkistysyhteyksiä tuetaan sekä katualueiden että tonttien kasvillisuudella.**
12. Rakennetaan värikästä ja rouheaa kaupunkia aidoista materiaaleista.
13. **Osallistumisen mahdollisuudet ovat monipuolisia.**



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7

Junaliikenne ja Tikkurilan kehitys

Tikkurilan valttina on yksi maan vilkkaimmista juna-asemista ja sen mukaiset yhteydet. Maankäytön kehitys niin pääradan, oikoradan kuin Kehäradan varressa tuo lisää liikkujia raiteille ja junaliikenteen kehitys vaikuttaa Tikkurilan kehitykseen. Junaliikenteen kapasiteetin lisäämistä tutkitaan ja eri vaihtoehtoja tarkastellaan kaupunkien ja kuntien, maakuntaliittojen sekä valtion yhteisenä työnä. Samaan aikaan Tikkurilan maankäyttö tehostuu.

Suomirata

Suomirata on visio maan pääradan tulevaisuudesta. Yhteys mahdollistaa tunnin junan Helsingistä Tampereelle, kaukojunayhteyden pohjoissuunnasta Lentoasemalle ja nopean yhteyden Helsingistä Lentoasemalle. Yhteys lisää raidekapasiteettia ja nopeuttaa matka-aikoja. Vaikutukset ovat merkittävät, kansainvälisistä valtakunnallisiin ja alueellisiin. Yksi merkittävä sisältö on ilmastovaikutukseltaan edullisten raideyhteyksien lisäkapasiteetin rakentaminen. Suomirata-yhteyden sisältämät vaihtoehdot ovat pääradan lisäraiteet tai Lentorata. Päätöksellä jommankumman mahdollisesta toteuttamisesta on vaikutuksia Tikkurilan kehitykselle.[8] Vantaan kaupunki on osakas Suomi-Rata -hankeyhtiössä ja sitoutunut hankkeen suunnitteluun.

Uudenmaanliiton ”Lentoradan vaikutusten arviointi” -selvityksessä on mukana kolme raideliikennekapasiteettiä kasvattavaa vaihtoehtoa; vaihtoehto 0, pääradan lisäraiteet ve 1 ja Lentorata ve 2. Nollavaihtoehdon hankkeet ovat edellytyksiä muiden vaihtoehtojen toteuttamiselle. Erityisesti Lentorataratkaisulla (ve 2) on merkittäviä vaikutuksia Tikkurilan kehitykselle. Se muuttaa Tikkurilan merkitystä aluerakenteessa. Kaukojunat siirtyisivät pois Tikkurilasta ja alueen houkuttelevuus valtakunnallista saavutettavuutta edellyttävien työpaikkojen näkökulmasta saattaa vähetä. Hyviä vaikutuksia tuovat taas tihenevä lähi- ja taajamaliikenne, joiden kapasiteettia voidaan lisätä.[9] Yhteys Kehäradan ja Vantaan ratikan myötä lentoasemalle säilyy ja vahvistuu. Lentorata toimii vaihtoehtona lisäraiteiden (ve 1) mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle. Pääradalla on yleiskaava 2020:ssa lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti ja se on vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukainen. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu kyseisen suunnitelman mukaisesti.

Vantaan yleiskaava 2020:ssa on varauduttu raideliikenteen kehitykseen kaupungin tahtotilan mukaisesti. Yleiskaavan raskaan raideliikenteen alue on toistettu Tikkurilan kaavarunkokartalla.

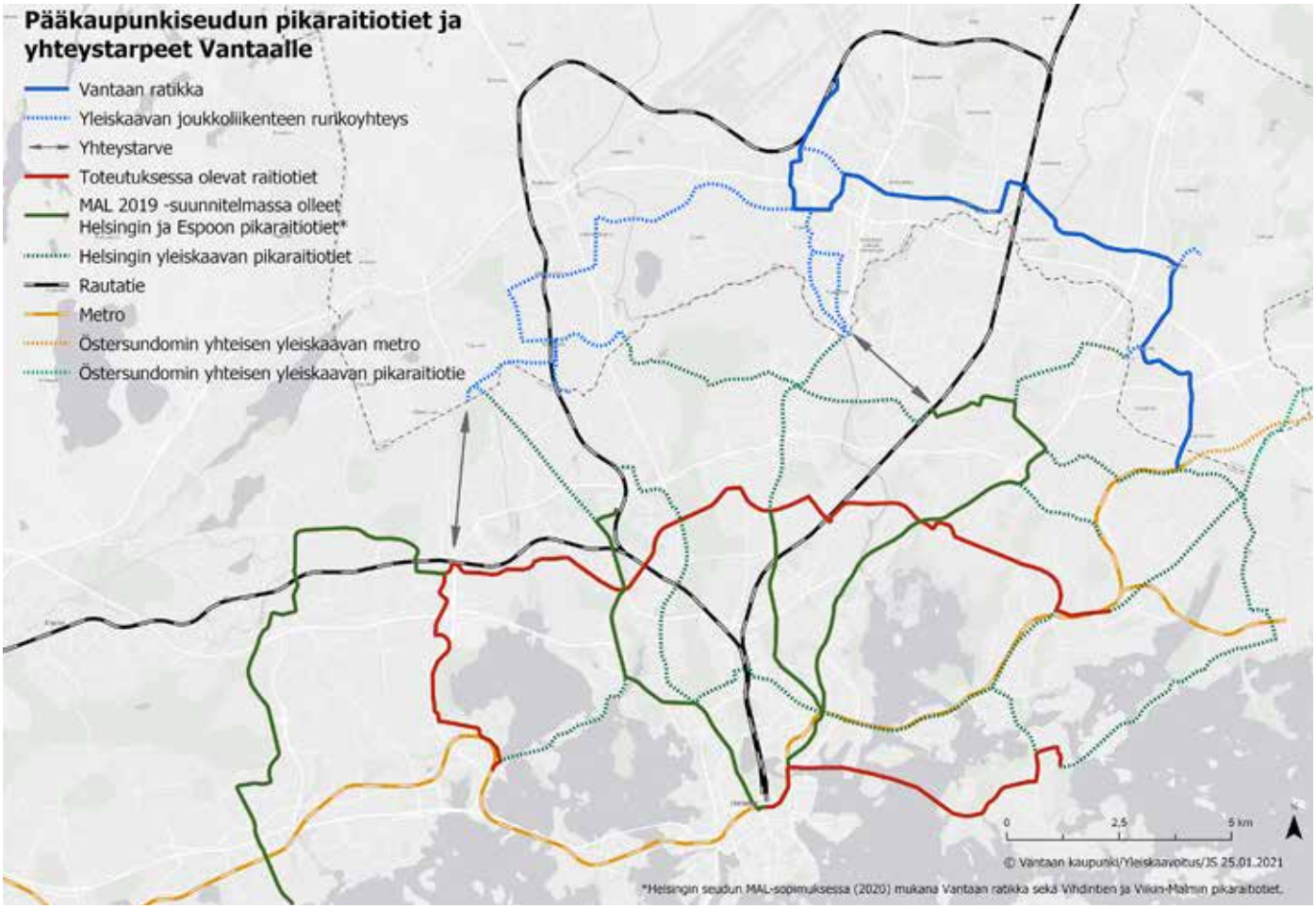
Santarata

Santarataa ei ole merkitty kaavarunkokarttaan, sillä Vantaan kaupungin tahtotilana on yhteyden poistuminen. Radan poisto mahdollistaa Tikkurilan aseman itäpuolen kehityksen tehokkaasti. Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–31 (8.10.2020) kirjaa yhtenä toimenpiteenään Santaradan siirtämisestä laadittavan selvityksen. Sen mukaan aluevarauksista luopuminen mahdollistaa pikaraitiotien rakentamisen ja maankäytön kehittämisen alueella. Kuntien tulee löytää vaihtoehtoinen sijainti junaliikenteen kunnossapidon toteuttamiselle nykyistä vastaavalla tavalla. [10]



Kuva: Tikkurilan asema on Suomen kolmanneksi vilkkain,
© Aineistopankki

[8] *Suomirata.fi*
[9] *Uudenmaanliitto, Lentoradan vaikutusten arviointi*
[10] *Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–31 (8.10.2020)*



Kuva: Pääkaupunkiseudun pikaraitiotiet ja yhteystarpeet Vantaalle. © Vantaan yleiskaava

Liityntäpysäköintialue radan itäpuolella

Tikkurilan asemalaitureiden yhteydessä radan itäpuolella sijaitsee liityntäliikenteen maantasopysäköintialue, jonka järjesteleminen pysäköintilaitokseen on Vantaan kaupungin näkökulmasta kiinnostava ratkaisu. Näin aluetta voisi tarkastella täydennysrakentamisen näkökulmasta. Mikäli tällaiseen ratkaisuun päädytään, tulee selvittää riittävä liityntäpysäköintipaikkamäärä ja rakentamisen kustannusjako, sillä paikkojen hyödyntäjät tulevat Vantaan lisäksi seudulta. Tämä alue on merkitty kaavarunkokartalle maankäytön tehostamisen tarkastelualueena.

Pääkaupunkiseudun raideliikenteen verkosto ja Vantaan ratikka

Kuvaan on merkitty pääkaupunkiseudun olemassa olevat junaradat, metro lännen ja idän jatkeineen, toteutusvaiheen raitiotiet Raide-Jokeri ja Kruunusillat, MAL 2019 -suunnitelman pikaraitiotiet sekä Helsingin yleiskaavaan merkityt pikaraitiotiet ja Östersundomin yhteisen yleiskaavan pikaraitiotie. Verkosto on pidemmän aikavälin ja usean hankkeen kokonaisuus ja toteutuessaan se kattaa Helsingin, Espoota ja Vantaata sekä luo suhteellisen tiheän kestävän liikkumisen raideverkoston pääkaupunkiseudulle. Sinisellä merkitty Vantaan ratikka yhdistyy muuhun raideverkostoon Mellunmäessä sekä Tikkurilassa ja Aviapoliksessa. Nuolet merkitsevät yhteystarvetta, joten tulevaisuuden suunnittelulle on yhä tilaa. Karttaan ei ole merkitty junaratojen kehittämishankkeita eikä Helsingin kantakaupungin raitioteitä.

Vantaan ratikka

Suunnitelmissa Vantaan ratikka kulkee Tikkurilan keskustan ja kaavarunkoalueen ytimen läpi. Kaavarunkoalueella sijaitsee kolme ratikkapysäkkiä, Tikkurilan asema, Tikkuraitti ja Silkkitehdas. Ratikan linjaus ja pysäkit on merkitty kaavarunkokarttaan.

Tikkurilan suuralueella ratikan reitti kulkee lännestä Tikkurilantietä, kääntyy Kielotielle ja laskee tunneliin Kielotien ja Lummekujan risteyskohdassa. Kirjastopuiston ja aseman alitettuaan linjaus nousee pintaan Väritehtaankadun kohdalla Jokiniemessä. Linjaus jatkaa jokirantaa pitkin Heidehofintien risteykseen ja kääntyy siinä Kyytitielle, jota jatkaa Hakunilaan Hakunilantielle asti. [11]

[11] *www.vantaa.fi/ratikka*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Kielotie muuttuu ratikan rakentamisen seurauksena. Läpikulkuliikennettä rauhoitetaan ja osalla matkaa kadusta sallitaan vain huolto-, joukko- sekä tonteille ajo -liikenne. Kielotien liittymiä järjestellään uudelleen niin turvallisuuden vuoksi kuin liikenteen sujuvoittamiseksi ratikan tultua.

Ratikan rakennustöiden aloitus on mahdollista vuonna 2024, käyttöönotto aikaisintaan vuonna 2028.

Bussit

Tikkurilan alueen bussilinjastoon on tulossa useita muutoksia lähivuosina. Vantaan ensimmäinen runkolinja 570 aloittaa liikennöinnin vuoden 2021 elokuussa, kun Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukainen liikenne aloittaa. Runkolinja 570 kulkee pitkälti samalla reitillä kuin Vantaan ratikka, joka toteuduttuaan korvaa kyseisen linjan. Lahdenväylän linjaston myötä myös monet muut Tikkurilassa kulkevat bussilinjat uudistuvat, mutta niiden reittikadut pysyvät pääosin samoina.

Kaavarungon karttaan on merkitty HSL:n laatimien linjastosuunnitelmien (Tuusula ja Kerava, Lahdenväylä sekä Tuusulanväylä) mukaiset bussireitit ja nämä on esitetty myös alla olevassa kuvassa. Kuvassa ei ole mukana lähibusseja. Suunnitellut linjastot ovat käytössä noin vuoteen 2030 asti. Ennen uusia tarkasteluja linjastoon saattaa tulla joitakin pienempiä muutoksia mm. Vantaan ratikan vaikutuksesta.

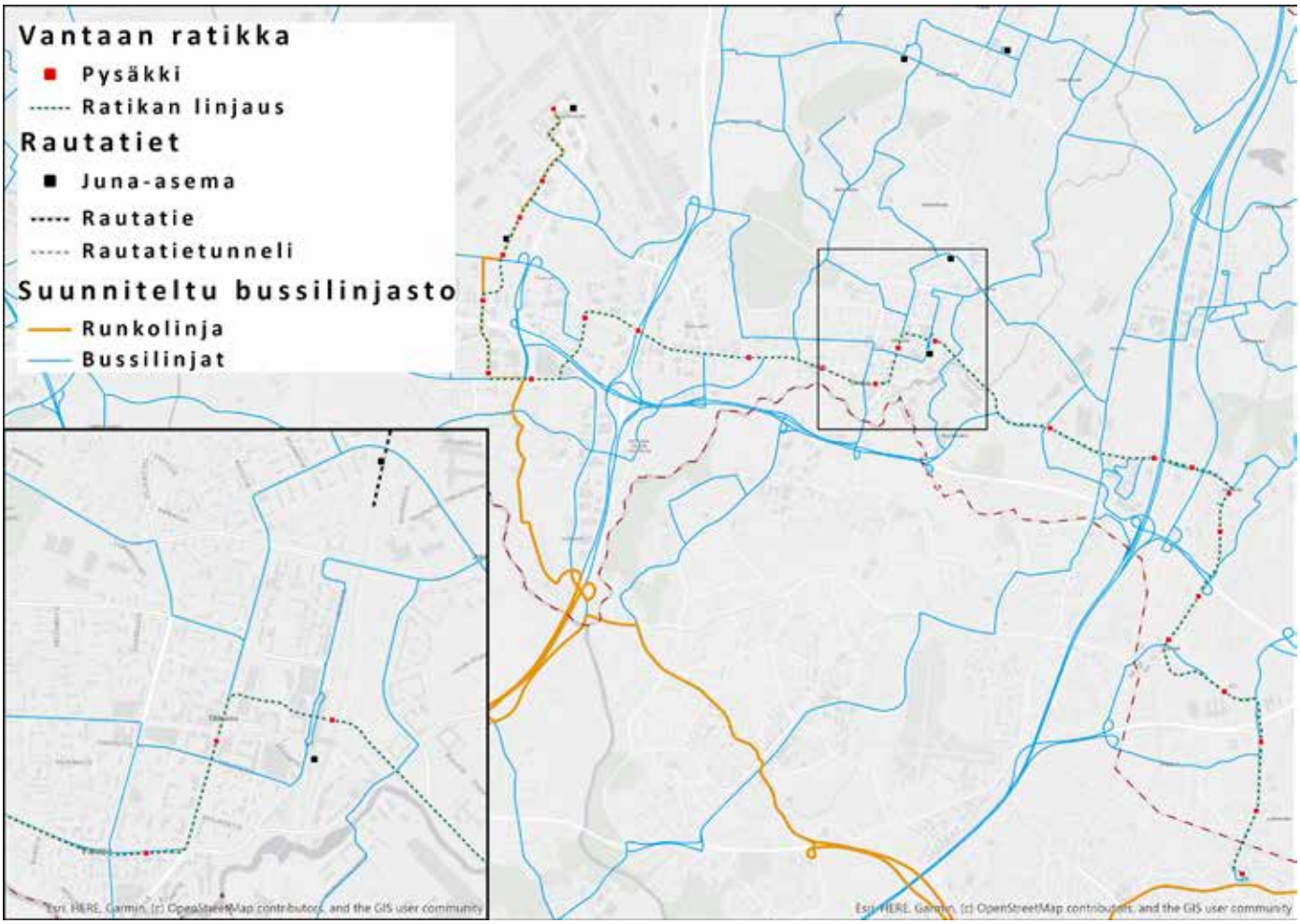
Tikkurilan asema ja matkakeskus

Tikkurilan aseman ja matkakeskuksen palvelutaso kehittyy Vantaan ratikan mahdollisen rakentamisen myötä. Kulkumuodot lisääntyvät ja aseman rooli seudullisten yhteyksien solmuna korostuu. Ratikka tuo myös junalle vaihtoehtoisen lentokenttäyhteyden sekä parantaa yhteyksiä erityisesti Aviapoliksen ja Hakunilan suuntiin.

Autoliityntäpaikkoja on kolmella eri alueella radan läheisyydessä. Autoliityntäliikenteen alue radan itäpuolella, asemasillan pohjoisella puolella, on kaavarungossa merkitty muuttuvaksi alueeksi. Vantaan kaupungin tahtotila on kehittää sen maankäyttöä ja järjestellä pysäköinti laitokseen.

Kaavarunkoalueen kävelyn ja pyöräilyn sujuvia ja turvallisia yhteyksiä asemalle edistetään. Tulevaisuuden pyöräliikenteen baana kulkee pohjoiseteläsuunnassa asema-alueen läpi. Pyöräliityntäpaikkojen tulee löytyä aseman yhteydestä sen maankäytön kehittyessä. Kaavarunkokarttaan on merkitty 500 metrin ja yhden kilometrin säteet asemasillan ympärille. Jokiniemen radanvarren kehittyessä on mahdollista tarkastella uutta yhteyttä radan alitse.

Kuva: Rautatiet, Vantaan ratikka ja HSL:n linjastosuunnitelmien mukainen bussilinjasto, © J Stenroth



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Kävely ja pyöräliikenne

Kävely

Kaavarunkokartalle merkityn keskustan kehän rajaamalla alueella kävelijän olosuhteet ovat tärkeät. Alueella asioidaan, vietetään aikaa, asutaan, tehdään työtä ja vieraillaan. Tätä kaikkea tukeva nykyinen Tikkuraitin, Asematien ja Männistönpolun kävelykeskusta-alue palveluineen laajenee asemasillan ja aseman alikulkujen kautta Jokiniemen puolelle nyt vielä rakentamattomalle alueelle. Laajeneva kävelykeskusta on merkitty kaavarunkokartalle. Sekä Tikkuraitille että Asematielle on jo laadittu perusparannussuunnitelmat. Junaradan alitse ja ylitse kulkevat yhteydet on merkitty kaavarunkokarttaan ja lisäksi on ehdotettu uutta tarkasteltavaa junaradan alittavaa reittiä juna-aseman pohjoispuolelle. Jalkakäytävät Tikkurilassa ovat suurimmaksi osaksi yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä. Kuten Tikkurilan kaavarunko 2015:ssa, on ajatuksena edelleen reittien sujuvuuden, viihtyisyyden ja turvallisuuden kehittäminen.

Kaavarunkokartan vihreällä merkityt yhteydet ovat keskustaa kiertävä viherkehä ja siihen yhtyvät pitkittäiset ja poikittaiset yhteydet. Tikkurila on Vantaan vähiten vihreä keskus ja siksi yhteydet ympäröiville, laajemmille viheralueille ovat tärkeitä. Tällaisia alueita ovat jokiranta, Winterinmäki Jokiniemessä sekä Tikkurilan keskuspuisto Viertolan länsipuolella. Kaavarunkokarttaan merkityt virkistysyhteydet johtavat näille alueille ja muodostavat lisäksi urbaanimpia, toisiaan risteäviä virkistysreittejä, joista voi kiertää vain osan. Näiden reittien varsien kehittyessä kiinnitetään huomiota tonttien reunakasvillisuuteen. Mahdollisuutena on myös katujen materiaalien, kalustuksen ja istutusten kehittäminen tulevaisuudessa. Virkistysyhteyksien varteen sijoittuu moni Tikkurilan keskusta-alueen pienestä puistosta.

Pyöräliikenne

Pyöräilyä systemaattisesti kehittämällä sen suosio ja varteenotettavuus liikkumismuotona voivat kasvaa. Kööpenhamina on hyvä esimerkki pyöräilyn kehittämisestä; pyöräilijöiden ja pyöräilyn määrä on kasvanut kaupungin kehitystyön seurauksena, ja pyöräily ympärivuotisena liikkumismuotona on lisääntynyt merkittävästi. Vantaan kaupungin tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkumuoto-osuus 15 prosenttiin. [12,13]

Tikkurilan alueella on kattava pyöräliikenteen verkko ja nopean pyöräilyn yhteyksiä muualle edesauttavat tulevaisuuden seudulliset baanat sekä muu verkoston kehittäminen. Kaavarunkokarttaan on merkitty pyöräliikenteen baanat, jotka kulkevat Tikkurilan kaavarunkoalueen läpi pohjoisetelä- sekä itälänsisuunnassa. Baanat palvelevat erityisesti pitkämatkaista, keskuksien välistä pyöräilyä. Pohjois-



Kuva: Tikkurilan aseman alikulun yhteydessä sijaitsevasta pyöräpysäköintitilasta, © Aineistopankki

baana kulkee pääradan varrella Helsingistä Vantaan läpi ja yhteydelle tehdään tällä hetkellä parannuksia pyöräilyn edistämiseksi, mm. siltaa Keravanjoen ylitse. Itälänsisuuntainen baana kulkee Hakunila-Tikkurila-Kivistö välillä. Näitä yhteyksiä sujuvoitetaan baanaverkon ja asemanseudun kehitystyön yhteydessä. Ennen pyöräliikenteen baanojen toteuttamista toimivat pyöräilyn laatukäytävät niiden esiasteena.

Pyöräpysäköintiä on järjestetty Tikkurilan aseman yhteyteen ja alueen yhä kehittyessä on riittävä tila varattava pyörille. Pyöräliityntäpysäköinti on merkitty kaavarunkokartalle. Asuinkortteleiden pyöräpysäköinnistä määrätään kaupungin omassa pysäköintipaikkaohjeessa.

Pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta voidaan edistää erottamalla pyöräilijät autoliikenteestä sekä kävelijöistä. Vantaalla pyörätiet ovat pääsääntöisesti joko yhdistettyjä tai eroteltuja jalankulku- ja pyöräteitä, jotka on erotettu autoliikenteestä reunakivillä. Baanoilla jalankulkijat ja pyöräilijät lähtökohtaisesti erotellaan toisistaan ja risteyksissä pyöräilijöille pyritään mahdollisuuksien mukaan järjestämään/osoittamaan etuajo-oikeus.

Kaupunkipyörät ovat osa kaupungin “resurssiviisauden tiekartta” -ympäristöohjelmaa ja Vantaan hiilineutraalius 2030 -tavoitetta vähentää yksityisautoilun tarvetta. Kaupunkipyöräasemat ovat sijoitettu keskusta- ja työpaikka-alueille, millä edistetään joustavaa liikkumista sekä monimuotoisia kestävän matkustamisen tapoja. Vantaan kaupunkipyöräjärjestelmä ei ole toistaiseksi yhteensopiva Helsingin ja Espoon järjestelmän kanssa. Pyöristä tehdyn sopimuksen joustovaran ansiosta Vantaa voi tehdä seuraavan kilpailutuksen yhtäaikaisesti Helsingin ja Espoon kanssa, jolloin voitaisiin suunnitella yhteisen järjestelmän käyttöönottoa.[14]

---

[12] *Jan Gehl, 2018. Ihmisten kaupunki*

[13] *https://www.vantaa.fi/asuminen_ja_ymparisto/kadut_ja_viheralueet/liikenne/kavely_ja_pyoraily*

[14] *https://www.vantaansanomat.fi/paikalliset/1500974*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Tie- ja katuyhteydet

Katuverkko

Merkittävimpiä muutoksia katuverkkoon Tikkurilan suuralueella on Valkoisenlähteentien rakentaminen Jokiniemestä Hakkilan läpi ja Lahdenväylän yli Lahdentielle mahdollisesti vuosina 2023–2027. Tämä vaikuttaa Tikkurilan keskusta-alueen saavutettavuuteen erityisesti idän suunnasta. Lisäksi Vantaan ratikan rakentamisen seurauksena erityisesti Kielotien ja siihen liittyvien katujen liikennejärjestelyt muuttuvat. Osa Kielotien katuliittymistä suljetaan tai niiden kääntymismahdollisuuksia rajoitetaan ja osa Kielotiestä rauhoitetaan kestävän liikkumisen kaduksi eli pääosin julkisen liikenteen ja asukasliikenteen käyttöön. Katuverkko on merkitty liikenteen kaavarunkokarttaan viivoin.

Erikoiskuljetusreitit

Erikoiskuljetusreitteihin on suunnitteilla muutos Tikkurilan muuntajareitin osalta. Muuntajareitti vie Tammiston muuntoasemalle ja Vantaa on selvittänyt yhdessä Fingridin ja ELY-keskuksen kanssa siirtokuormauspaikan muuttamista Tikkurilasta Tuusulan Jokelaan. Muutos on mahdollinen, mutta edellyttää pienehköjä parannuksia ELY:n tieverkolle. Suunnittelussa uusi reitti voidaan jo ottaa huomioon, mutta ennen vanhasta reitistä luopumista on tarvittavat parannukset tehtävä. Toinen muutos reitteihin tulee mahdolliseksi Valkoisenlähteentien (Vanha Lahdentie – Hakintie) toteuttamisen myötä. Nykyisin Kyytitiellä sijaitseva erikoiskuljetusreitin osuus (Heidehofintie – Vanha Lahdentie) voidaan siirtää Valkoisenlähteentielle ja Hakintielle/Santaradantielle, mikä helpottaa Vantaan ratikan toteuttamista ja liikennöintiä. Nykyiset reitit löytyvät kaavarungon lähtötieto-osasta.

Kuva: Liikennettä Kieloteillä, © Aineistopankki

Keskustan kehä

Tikkurilan keskustaa kiertää kaavarunkokartalla ”keskustan kehä” pitkin Tikkurilantietä, Talvikkitietä, Valkoisenlähteentietä ja Jokiniemenkatua. Se on kehä, jolle keskustan ohittava autoliikenne ohjataan. Merkintä noudattaa uuden yleiskaavan merkintöjä. Tämän alueen sisällä korostuu keskustamainen liikkuminen: kävelijä on etusijalla, samoin pyöräilyn sujuvuus on tärkeää. Asukkaiden ja alueella asioivien autoliikenne korostuu, samoin niihin liittyvä pysäköinti.

Pysäköinti julkisessa tilassa

Asiointipysäköinti

Tikkurilan keskustassa asiointia varten olevat pysäköintipaikat löytyvät pääosin yksityisistä laitoksista sekä julkisesta katutilasta aukioilta tai kadunvarsilta. Laitoksissa on yhteensä yli tuhat paikkaa, kadunvarsien ja pysäköintialueiden paikat ovat muutamasta muutamaan kymmeneen. Haasteellisinta on saadun palautteen mukaan lyhyen asioinnin paikkojen löytäminen esimerkiksi illan ravintolakäyntiä varten. Paikkoja keskusta-alueella on, mutta niiden opastusta tulisi kehittää. Yleinen lyhytaikainen pysäköinti on maksutonta ja pidempiaikainen maksullista pysäköintikierron nopeuttamiseksi. Maksualuetta ollaan juuri laajentamassa ja maksuja osittain tarkistamassa.

Kun radanvarren maankäyttö Jokiniemessä kehittyy, on kaupungin tahtotilana järjestellä nykyinen liityntäpysäköinti, joka sijaitsee maantasossa lisäraidevarauksen alueella radan itäpuolella, laitokseen. Hankkeen yhteydessä tulee selvittää hankkeen kustannusjako, sillä pysäköintiä käytetään monen kunnan alueelta. Lisäksi tulee varmistaa riittävä pysäköintipaikkamäärä. Liityntäpysäköintialueet, joita on Tikkurilan asema-alueen läheisyydessä kolme, on merkitty kaavarunkokarttaan.

Asumiseen liittyvä pysäköinti on käsitelty asumiskappaleessa.



KESTÄVÄ KEHITYS TIKKURILAN LIIKKUMISEN KEHITTÄMISESSÄ

Ekologinen kestävyys:
* Kestävien liikkumismuotojen edistäminen
* Olemassa olevan infrastruktuurin ja liikenneverkostojen hyödyntäminen

Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys:
* Ratikan ja muiden julkisen liikenteen yhteyksien hyvä saavutettavuus alueen sisältä ja sen ulkopuolelta
* Ympäristöhaittojen, kuten melun ja ilmansaasteiden, vähentäminen kehittämällä keskustan kehän sisäpuolista aluetta erityisesti jalan kulun houkuttelevuutta ja turvallisuutta edistäen.

Taloudellinen kestävyys:
* Olemassa olevan infrastruktuurin ja liikenneverkostojen hyödyntäminen
* Uuden liikenneinfrastruktuurin rakentaminen ja sen tuoman maankäytön kehittämispotentiaalin hyödyntäminen (Vantaan ratikka).

Kaavarunkokyselyn tuloksia - Liikkuminen

Kaavarunkokyselyn liikkumista käsittelevien vastausten mukaan Tikkurilassa liikutaan monipuolisesti eri kulkumuotoja käyttäen. Yleisin merkitty liikkumistapa on kävely. Pyöräily, autoilu ja junailu ovat samassa määräluokassa kävelyn jälkeen. Kyselyyn vastaajat ovat aktiivisia joukkoliikenteen käyttäjiä. Suurin osa vastaajista kulkee joukkoliikenteellä vähintään kuukausittain.

Kommentti: *Vastaukset tukevat Tikkurilan profiilia usean kulkumuodon alueena ja sen kehittämistä edelleen.*

Vastaajat saivat merkitä karttaan kävelypainotteisena kehitettäviä alueita. Eniten merkintöjä on Tikkuraitin, Männistönpolun, ja Asematien muodostamassa ytimessä. Myös kävelyakselin jatkamista Peltolantorille toivotaan. Lisäksi erottuu Lummetien, Ratatien ja Unikkotien rajaama alue, joka lännen suuntaan rajoittuu joko suppeampana Kielotiehen tai laajempana Talvikkitielle asti. Kommentti: Kaavarunkokarttaan merkitty laajeneva kävelykeskustan alue tukee näitä ajatuksia.

Kyselyssä kysyttiin vastaajien mielipidettä pysäköinnin kehittämiselle tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Vastaukset jakautuivat useaan toivottuun ratkaisuun. Eniten ääniä sai keskitetty korttelikohtainen pysäköintiratkaisu. Sen jälkeen halutuin oli keskitetty pysäköinti, joka palvelisi korttelia laajempaa aluetta. Kolmanneksi suosituin oli ratkaisu, jossa asunto myydään tai vuokrataan ilman pysäköintipaikkaa ja sen kustannuksia ja mikäli paikkaa tarvitaan, se ostetaan tai vuokrataan vapailta markkinoilta. Vähiten, mutta silti mainittavasti kiinnostivat vaihtoehdot nimeämättömistä ja vuorottaispysäköintipaikoista ja ”ei tarvetta autopaikalle”.

Kommentti: *Vastausten perusteella Tikkurilan kehittyessä on mahdollista tarkastella useita eri pysäköintiratkaisuja.*

Liikkumisympäristöä haluttiin kehittää turvallisemmaksi lapsille ja muille kun liikenne kasvaa. Joitakin alueita halutaan rauhoittaa autoliikenteeltä. Katujen varsille toivottiin penkkejä ja istutuksia, sillä tiiviissä Tikkurilassa on niin vähän vihreää.

Kommentti: *Kaavarungon ajatus keskustan kehästä tukee Tikkurilan ytimen rauhoittamista ohiajavalta autoliikenteeltä. Keskusta-alueen läpäisevien kävelyraittien kehittämisessä tulee huomioida ympäristön laadun kehittäminen ja tonttien reunusten istutukset. Julkiseen kaupunkitilaan istutetaan puita ja vanhoja, suurikokoisia puita säästetään.*

Liikkumisen ja liikenteen tulevaisuudennäkymiä

Liikkumisen muutos kohti nykyistä voimakkaampaa digitalisaatiota, palvelupohjaisuutta, uusia liikkumisvälineitä ja uusiutuvia energiamuotoja mahdollistaa ja edellyttää kaupunkitilan ja sen toiminnan ja käytön sekä energian jakeluverkostojen kehittymistä. Asumiseen liittyvä autojen pysäköintipaikkatarve voi vähetä, samalla uusien kulkumuotojen tilatarvetta julkisessa kaupunkitilassa tulee tarkastella. Muutoksista osa pysyy ja kehittyy edelleen, osa on ohimenevää.

MaaS (Mobility as a Service) tuo saataville uusia toimintamalleja, jossa eri kulkumuodoista rakennetaan liikkumisketjuja ja mahdollistetaan liikkuminen ilman omaa autoa. Yhteiskäyttöautot tarjoavat kulkupelin usealle ja yhden auton käyttö tehostuu. Sähköavusteiset liikkumisvälineet tarjoavat liikkumisketjun viimeiselle kilometrille julkista liikennettä täydentävän tavan päästä perille. Sähköpyörät mahdollistavat esimerkiksi pidempien työmatkojen kulkemisen pyörällä tai tavaran ja lasten kuljettamisen vaivattomasti. Autonomiset ajoneuvot ovat arkea pidemmällä aikavälillä.

Samaan aikaan kun liikkumiseen kehitetään uusia tapoja ja välineitä, kehittyy autoliikenne ja sen käyttämä energia. Suomessa sähköautojen määrä on kasvanut nopeasti viimeisen viiden vuoden aikana ja hybridiautoja on sitäkin enemmän. Latauspisteet asuinrakennusten yhteydessä sekä osana liikkumisketjua esimerkiksi pysäköintitaloissa edistävät sähköautojen käyttöä. Myös vaihtoehtoisia biopolttoaineita kehitetään. Niiden jakelu on liikennepolttoaineiden jakelijoiden vastuulla ja osuuden tulee kasvaa 2020-luvulla. Biopolttoaineisiin liittyvään lakiin on tulossa uudistuksia 2020-luvulla. [15,16]

---

[15] *aut.fi, Autoalan Tiedotuskeskus, tilastot (Traficom)*

[16] *finlex.fi, vaihtoehtoiset polttoaineet 478/2017 ja jakeluvelvoitelaki 447/2007*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

2.3.5 Viheralueet ja hulevedet

Tikkurilassa on kattava vehreiden virkistysreittien verkosto.

Yleistä

Tikkurilan keskusta-alueen kaavoitettujen viheralueiden, kuten lähipuistojen määrä ja laajuus on muun Vantaan määriä vähäisempi. Tikkurilan ja Hiekkaharjun alue on Vantaan laajin tiheästi asuttu alue, josta vähintään 1,5 hehtaarin virkistysalueelle on yli 300 metriä. Tämä 300 metrin raja on tutkimuksissa todettu kriittiseksi rajaksi, jonka jälkeen kulkumuodoksi muuttuu auto, tai alueen käyttö vähenee.[17] Tästä syystä kaavarunkoalueen yhteyksiä läheisille laajoille viheralueille tulee vahvistaa. Nämä ovat osa seudun ja Vantaan kaupungin viherverkostoa, joilta on yhteys yhä laajemmille alueille. Tätä viherverkostoa käyttää virkistykseen yhä kasvava joukko.

Kaavarungon karttaan B on merkitty viheralueet ja hulevedet teeman merkinnät. Oleellisena kehitys-sisältönä ovat alueen nykyiset puistot, aukiot ja torit ja niiden kehittäminen sekä uusi ajatus keskustan aluetta kiertävästä virkistys- ja viherkehästä, joka yhtyy muutamaan poikittais- ja pitkittäisreittiin, jotka kulkevat keskusta-alueen läpi. Nämä reitit johtavat laajemmille viheralueille kuten jokirantaan, Winterin mäelle ja Tikkurilan keskuspuistoon Viertolan läpi. Reittejä voi yhdistellä ja kulkea vain osan lenkeistä. Näitä viher- ja virkistysreittejä on tarkoitus nostaa esiin keskustan kaupunkirakenteessa mm. tonttien reuna-alueiden istutuksia kehittämällä.

Tähän kappaleeseen on kerätty tarkemmin Tikkurilan viheralueiden ja hulevesien kehittämiseen liittyviä mahdollisuuksia ja tarpeita. Alla olevaan taulukkoon on väritetty Tikkurilan kaavarungon suunnitteluperiaatteiden ne kohdat, jotka käsittelevät viher- ja virkistysalueita sekä hulevesiä tai vaikuttavat niihin.



Kuva: Kirjastopuisto, © Aineistopankki

SUUNNITTELUPERIAATTEET

1. **Varaudutaan 10 000 uuteen asukkaaseen ja 4 000 uuteen työpaikkaan.**
2. Kaupunki tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.
3. Kantakaupunki laajenee radan molemmin puolin.
4. Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy.
5. **Tiivistäminen tukee katutilojen hierarkiaa.**
6. Korttelirakenne muodostuu vaihtelevista rakennustyypeistä.
7. Keskusta-alueella on tarjolla kaupunkiasumisen kirjo.
8. Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat vahvistavat elinvoimaa.
9. **Rakennetaan kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta.**
10. **Suositaan maanvaraisia piha-alueita ja keskitettyä pysäköintiä.**
11. **Virkistysyhteyksiä tuetaan sekä katualueiden että tonttien kasvillisuudella.**
12. **Rakennetaan värikästä ja rouheaa kaupunkia aidoista materiaaleista.**
13. **Osallistumisen mahdollisuudet ovat monipuolisia.**

[17] *Vantaan viherrakenneselvitys 16.8.2017, Anne Mäkynen*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

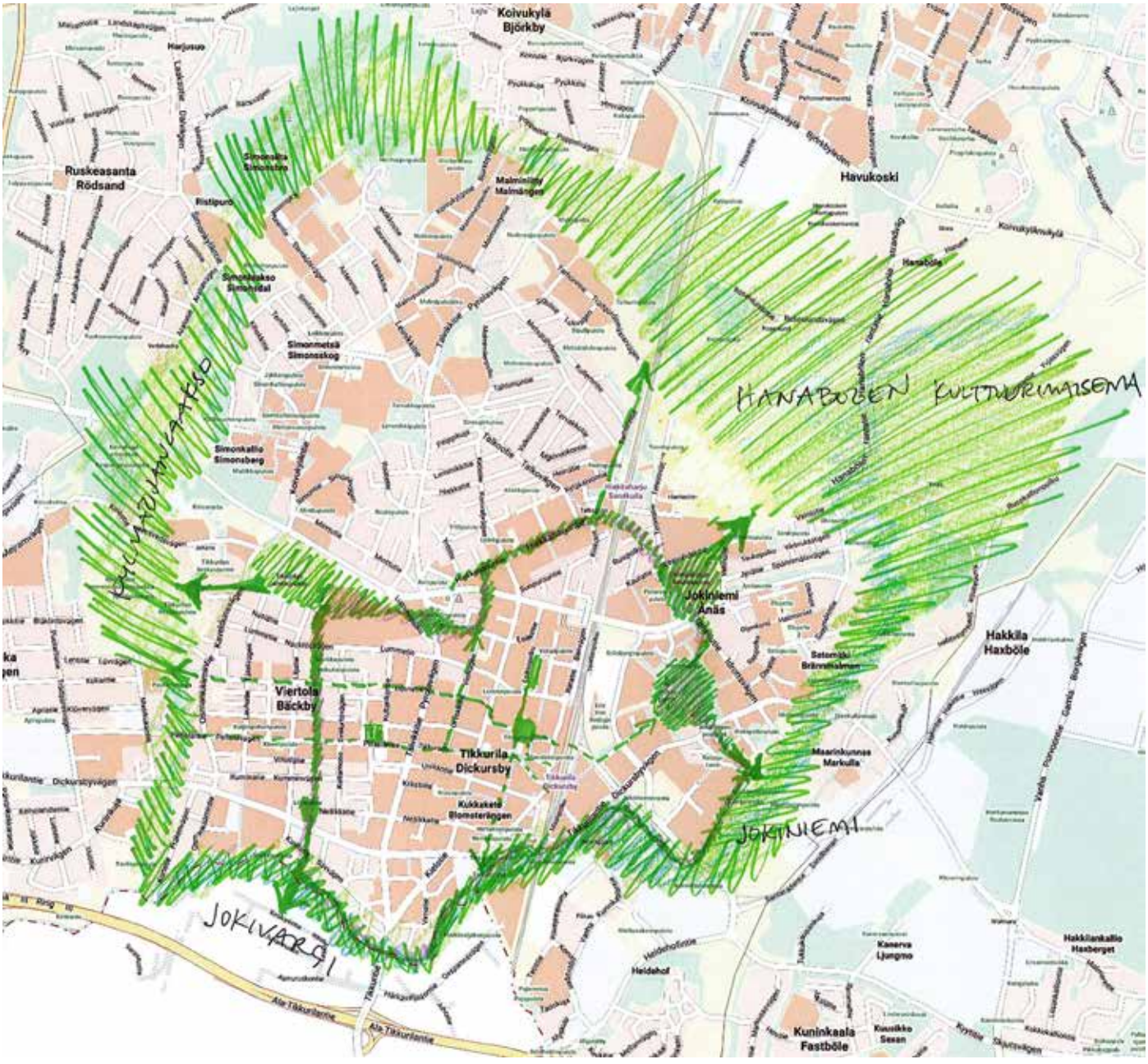
Viherrakenteen ja yhteyksien kehittäminen

Viherkehät

Tikkurilan kaavarunkoalueen ja siihen liittyvän Viertolan puistot ja viheralueet ovat pieniä, jolloin on tärkeää, että yhteydet laajemmille viher- ja virkistysalueille ovat toimivat ja viihtyisät. Myös asukaskyselyissä korostuivat hyvät kevyenliikenteen yhteydet.

Tikkurilan suuraluetta kiertää kehämäisesti monipuoliset viheralueet. Sisempää kehää korostetaan ja kehitetään alueen sisäisenä viherkehänä ja virkistysyhteytenä. Viherkehältä varmistetaan hyvät yhteydet ulommalle kehälle. Yhteydet jokirantaan, Tikkurilan keskuspuistoon ja urheilupuistoon sekä Winterinmäelle ja Hiekkaharjun liikuntapuistoon ja Jokiniemen sekä Hanabölen kulttuurimaisemaan ovat keskeisiä. Laajempien puistojen vyöhyke tasoittaa keskustan pienten puistojen käyttöpainetta. Keravanjoen rannan merkitys tulee korostumaan Tikkurilassa.

Kuva: Tikkurilan ulomman viherkehän muodostavat Keravanjokivarsi, Tikkurilan keskuspuisto, Kylmäojanlaakso, Hanabölen kulttuurimaisema ja Jokiniemi. Sisempi viherkehä yhdistää lähipuistoja, urheilupuistoja ja jokivarren.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Viherrakenteen kehittäminen viherverkoksi

Kaavarunkokartalla B, Liikenne, viheralueet ja hulevedet, on esitetty Tikkurilan keskusta-alueen pääasialliset viheryhteydet, kuten viherkehä ja poikittaisyhteydet. Viherrakennetta ja viherverkkoa kehitetään viherkehien lisäksi kunnostamalla puistoja, kävelykatualueita ja aukioita sekä raitteja alueen poikittais- ja pitkittäisyhteyksinä. Katujen ja raittien vihreä sekä vehreät piha-alueet kytkevät viherrakenteen verkoksi. Viherverkko edistää luontohyötyjä tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ja tarjoaa viihtyisät ja vehreät ulkotilat asukkaille liikkumiseen ja oleskeluun sekä parantaa kaupunkikuvaa.

Tikkurilassa ja Viertolassa asema- ja yleiskaavassa kaavoitettujen viheralueiden osuus kaupunginosien pinta-alasta on pieni. Alueella on tiheästi pieniä puistoja. Pieniä puistoja yhdistävä raittiverkosto parantaa puistoverkoston toimivuutta ja kompensoi vähäistä puistopinta-alaa. Puistojen käyttöpaine tulee lisääntymään, joten niiden kehittäminen kestävämmiksi ja monipuolisemmiksi on tarpeen. Pienet puistot ovat lähipuistoina merkittäviä etenkin lapsille ja vanhuksille.

Tikkurilan viherrakenteen kehittäminen edellyttää olevien viheralueiden pääasiallista säilyttämistä tai kehittämistä. Keskusta-aluetta kiertävä viherkehä kytkee puistoja, urheilupuistoja, palveluja, kuten kouluja ja päiväkoteja, Winterinmäen lähimetsän ja jokialueen kulttuuriympäristöineen houkuttelevaksi lenkiksi. Jokivarsi puustoineen ja reitteineen säilytetään mahdollisimman leveänä viherkäytävänä ja ekologisena yhteytenä. Keskeisiä viherraitteja kehitetään vehreinä kevyenliikenteen yhteyksinä. Puistojen lisäksi kävelykadut ja aukiot toimivat tiivistyvässä kaupungissa kaupunkilaisten olohuoneina. Radan itäpuolen varren Jokiniemeä kehitetään kävelypainoitteiseksi ja sinne varataan etelä-pohjoissuuntainen raittiyhteys sekä vehreäksi suunniteltava virkistysyhteysvaraus.

Ratikkabulevardeja Kielotietä ja Tikkurilantietä kehitetään mahdollisimman vehreinä. Talvikkitiellä ja Jokiniemenkadulla tutkitaan hulevesien ohjaamista istutuskaistoille sekä Peltolantiellä huletaskupuistoihin. Olevien katupuiden säilyttäminen ja uusien istuttaminen on erityisen tärkeää viherverkon kytkeytyneisyyden ja katujen reunoilla kulkevien pyöräilijöiden ja kävelijöiden kannalta. Jos tilaa on vähän, voidaan istuttaa kapeakasvuisia puita tai hyödyntää köynnöspilareita. Hulevesien viivyttämistä on esitetty hule-/viherkaduille sekä puistoalueille.





Kuvat: Tikkurilan viherrakenteen kehittämiskonsepti.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Jokimaiseman ja puistojen kehittäminen

Kun puistoja on vähän, korostuu niiden laatu. Jokirantaa ja Tikkurilan alueiden puistoja kehitetään vastaamaan kasvavan asukasmäärän tarpeita.

Jokiranta

Jokimaisemaa ja viheralueita kehitetään Tikkurilan jokirannan maisema-arkkitehtikilpailun pohjalta eteenpäin. Kunnostustyöt ovat parhaillaan käynnissä kaavarunkotyön laatimisen aikaan.

Kuva: Ote Vernissanrannan ja Väritehtaanrannan viheralueiden yleissuunnitelmasta (2019, LOCI maisema-arkkitehdit). Suunnitelma perustuu Tikkurilan jokirannan maisema-arkkitehtuurikilpailun voittaneeseen ehdotukseen "Keidas". Keravanjoen rannan ulkoilureitti on keskeinen virkistysreitin osa, joka saa täydennystä uudesta rakenteilla olevasta kevyenliikenteensillasta. Maisemalammessa viivytetään hulevesiä.





Kuva: Åvikin leikkipaikka on Tikkurilan jokirannan uusi ja suosittu kohde.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

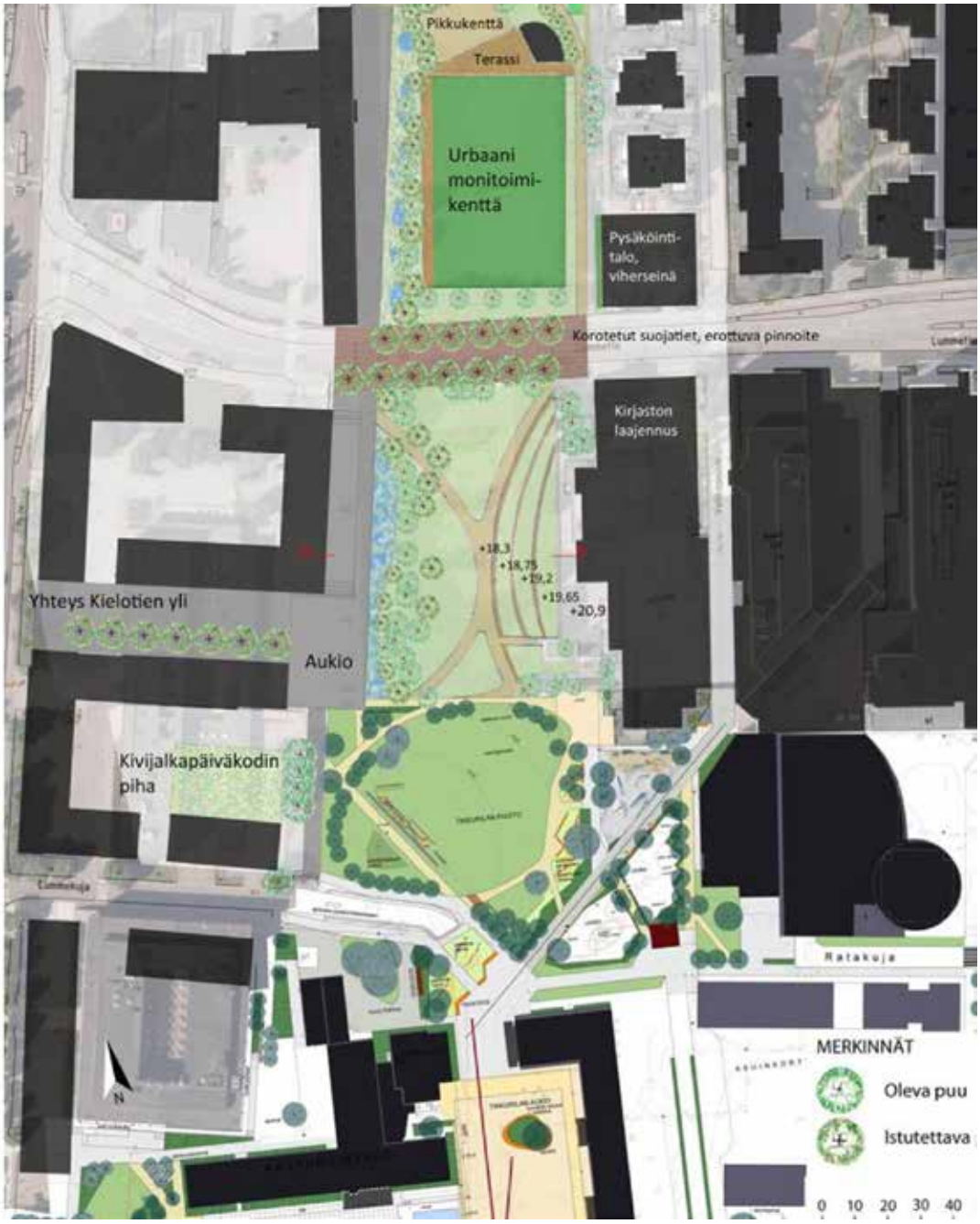
Keskustan puistokokonaisuuden kehittäminen

Kirjastopuiston jatkeeksi kehitetään Tikkurilan edellisen kaavarungon 2015 keskuspuistoajatusta. Kirjaston paikoitusalueen tilalle, sen länsiosaan suunnitellaan oleskelupuistoa sekä uuden suunnitteilla olevan korttelin päiväkodin pihaa. Hiekkakenttää kehitetään urbaanina monitoimikenttänä, jossa voisi talvella olla yleisöluistelua. Kirjaston paikoitusalueen kehittäminen puistoalueena edellyttää pysäköintipaikkojen uudelleenjärjestelyä.



Kuva: Kirjastopuisto on suosittu oleskelu- ja toimintapuisto laajoine nurmialueineen ja skeitti- ja leikkipaikkoineen. Istutukset ovat reheviä ja kerroksellisia. Nurmialueella viivytetään hulevesiä.

Kuva: Ote Tikkurilan kaavarunko 2015, Virastokorttelit ja Kirjastopuisto. Eteläosassa Tikkurilan keskustan katu- ja viheralueiden yleissuunnitelma 2009, maisemasuunnittelu Hemgård, jonka pohjalta on laadittu tarkemmat suunnitelmat ja toteutettu Kirjastopuisto sekä Tikkurilantori.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Taskupuistot

Tikkurilan ja Viertolan pienet puistot ovat osittain toiminnallisia leikki- tai oleskelupaikkoja ja hiekkakenttiä tai nurmialueita ja osaksi luonnonmukaisempaa niittyä tai puustoisempaa aluetta. Näitä puistoja kehitetään monipuolisiksi taskupuistoiksi toimintojen, kerroksellisen kasvillisuuden ja kestävien pintojen ja rakenteiden avulla. Taskupuistoissa voi olla erilaisia teemapuistoja eri-ikäisille käyttäjille, kuten asukaskyselyssäkin on toivottu. Teemoina voisi olla esim. hedelmäpuutarha, kaupunkiviljely, katukoris, ulkokuntoilu tai kasvillisuudella luonnonmonimuotoisuutta tukevia kukkaniittyjä, perhospuutarhoja ja huletaskupuistoja. Orvokkipuiston kunnostetun leikkipaikan pohjoispuolelle kehitetään hedelmäpuutarhaa ja perinneperennapuistoa oleskelupaikkoineen. Krassipuistossa voisi olla esimerkiksi pieni perhospuutarha. Puistojen dynaamiset istutukset ovat kerroksellisia ja helppohoitoisia. Taskupuistot voivat olla myös pieniä syvennyksiä katutilassa, jossa yksikin puu voi luoda vehreän oleskelupaikan.

Winterinmäki - lähimetsä

Kaavarunkoalueen ulkopuolisen, mutta lähellä sijaitsevan Winterinmäen luonne säilytetään metsäisenä ja lähimetsä viherkehän keskeisenä elementtinä. Se on Tikkurilan keskusta-alueen ainoa laajempi metsäalue ja luontohyötyjen tarjoajana moniarvokohde. Mäellä kasvaa komeita mäntyjä ja kulkee useita ulkoilureittejä ja -polkuja. Pääreittejä kehitetään, maisemaa avarretaan reittien varrelta pienpuustoa poistamalla ja valaistusta parannetaan.

Ulkotilojen kehittäminen osana viherverkkoa

Aukiot ja kävelykadut

Tiivistyvässä Tikkurilassa, jossa puistot ovat pääosin pieniä, rakennettujen ulkotilojen, kuten kävelykatujen ja aukioiden rooli on merkittävä viherverkon ja virkistysalueiden osana. Lisäksi katutilan erilaisilla pienillä istutetuilla syvennyksillä, taskupuistoilla, voidaan saada kaivattuja hengähdyspaikkoja ja vaihtelevuutta kaupunkirakenteeseen.





Kuvat: Taskupuistot, esim. reheviä kukkivia keitaita, joissa on kerroksellista kasvillisuutta ja oleskelupaikkoja. Peltolantorin kulmaan sopisi hulevesitaskupuisto, johon ohjataan kadun ja käytävien hulevesiä.

Kuvat: Kaupungintalo altaineen ja Tikkurilantori muodostavat keskeisen toiminnallisen ja kaupunkikuvallisen solmukohdan sekä luontevan tapaamis- ja tapahtumapaikan.

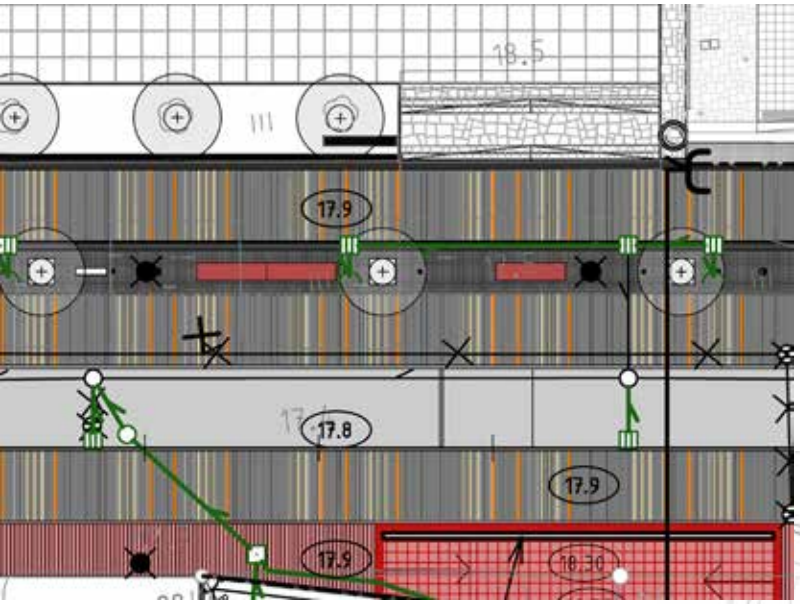




Kävelykadut ja aukiot ovat osa kaupunkiraittien verkostoa. Tikkurilan torin jatkeeksi on suunniteltu Asematien ja Tikkuraitin kunnostamista. Painuneet kiveykset, kalusteet, varusteet ja valaistus uusitaan ja katupuita istutetaan. Tikkuraitin ja sen aukioiden kehittämisessä on tärkeää tutkia täydennysrakentamisen korkeuksia. Oleskeluaukioiden eteläpuolella tulisi olla matalampaa rakentamista, jotta aukioista ja terasseista tulee aurinkoisia ja valoisia. Kävelykeskusta-aluetta jatketaan radan ali Jokiniemen puolelle ja uudelle kehitettävälle alueelle radan itäpuolelle.

Kuvat: Ote Tikkuraitin ja Orvokkitien katusuunnitelmasta (Ramboll 2019)







Ylhäällä ote Asematien katusuunnitelmasta – ”räsymattomaisesta” luonnonkiveyskuvioinnista kaupungintalon ja kirkon väliltä (2019, Maisemasuunnittelu Hemgård ja Ramboll). Asematie toteutetaan kävelykatupainoitteisena (shared space) ja uusia katupuita istutetaan.
Oikealla ote C.A.Edelfeltin aukion katu- ja puistosuunnitelmasta (2020, Ramboll). Kaupunginmuseoon liittyvä aukio tullaan kiveämään luonnonkivin ja sille on osoitettu taideteoksia sekä uusia istutettavia lehtipuita säilytettävien lisäksi.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Katuvihreä ja raitit

Pääteiden ja kaupunki- ja viherraittien katupuut ovat erityisen tärkeitä viihtyisyyden ja pienilmaston sekä muiden luontohyötyjen kannalta katujen käyttäjille. Pienilmaston kannalta puusto ja kasvillisuus tarjoavat suojaa auringolta ja tuulelta sekä tasoittavat kaupungin lämpösaarekeilmiötä. Kasvillisuus sitoo myös pölyä ja epäpuhtauksia ja tasaa juuriston ja kasvullisen maan myötä runsaiden sadetapahtumien aiheuttamia kaupunkitulvia.

Kaupunkiraitit ovat parhaimmillaan monikäyttöisiä shared space -tiloja, jollaisiksi mm. Asematietä ja C.A.Edelfeltin aukiota ollaan kehittämässä. Viherraitit tuovat alueelle kylämäisyyttä ja niiden osalta on keskeistä säilyttää katujen ja tonttien reunapuustoa. Viherkehän ylityskohtien tulisi olla katualueella mahdollisesti korotettuja ja ratikkabulevardilla nurmetettuja.

Viherraittien peruskorjauksen yhteydessä säilytetään reunapuustoa ja tutkitaan hulevesien johtamismahdollisuus säilytettäviin avo-ojiin ja viheralueille. Raiteista kehitetään shared space -tyyppisiä pihakatuja tai hidaskatuja, joissa kevytliikenne korostuu.





Kuvat: Esimerkki Nizzan torimaisesta tilasta, jossa kävely, autoliikenne ja ratikka on toteutettu esteettömästi.
Asematien kävelypainotteisen kävelykadun ylityskohta Kielotiellä pyritään toteuttamaan aukiomaisena ylityksenä liittyen tuleviin ratikkapysäkkeihin ja Tikkuraittiin.

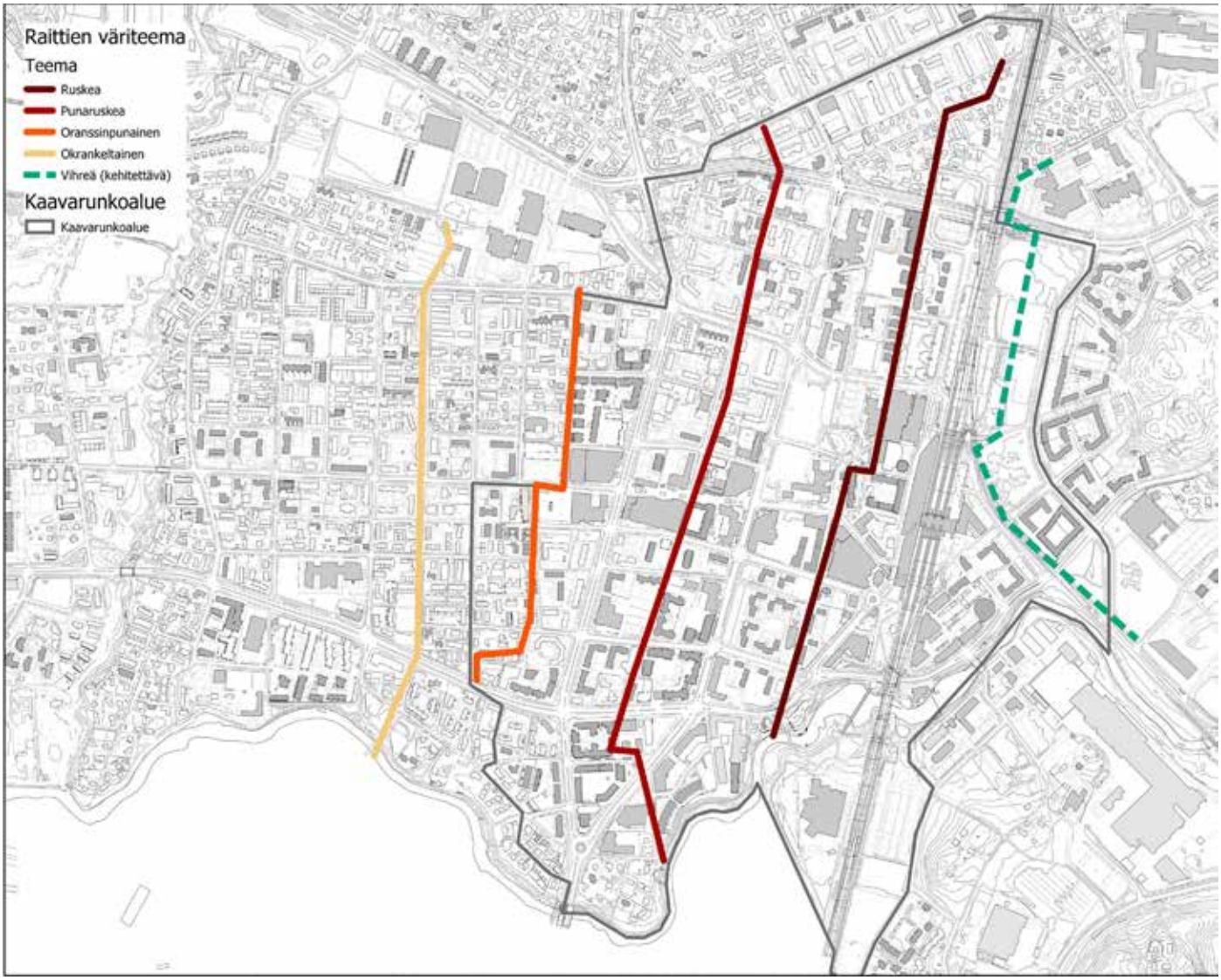
Kuva: Orvokkitieltä kesäkuussa 2020.
Vehreät raitit toimivat viherverkon osina ja käytävinä sekä keskeisinä kevyenliikenteenyhteyksinä. Osa puustosta sijoittuu tonteille ja osa katualueelle.



Raittien väriteemat

Pohjois-eteläsuuntaisten viherraittien ja sisäisten viherreittien väriteemojen avulla voidaan parantaa orientoitavuutta Tikkurilan keskustan alueella. Väriteemoiksi soveltuvat Tikkurilan ja Viertolan alueelle tiilen eri värisävyt. Tikkurilan keskustan kirjastopuistossa ja siihen liittyvissä reiteissä voisi teemavärinä on ruskea, kuten Kirjastopuiston corten teräsreunat sekä Åvikin leikkipaikan rakenteet. Orvokkitien teemaväri punaruskea voisi toteutua esim. pinnoitteissa, kalusteissa, varusteissa tai istutuksissa, myös puistojen puolella. Seuraavan poikittaisyhteyden teemavärinä olisi oranssinpunainen ja viherkehän osuuden lämmin okrankeltainen. Viertolanrannan teemavärinä uusissa puistoissa on sininen.

Kuva: Raittien väriteemat – konsepti-idea. Raittien väriteemat luovat identiteettiä ja helpottavat orientoitumista.



Kuvat: Maatiiliä on saatavana useissa eri sävyissä.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §





Kuva: Åvikin puistossa Tikkurilan jokirannassa on käytetty maatiiltä ja kalusteissa ja varusteissa ruskeaa teemaväriä. Myös kasvien väreillä voidaan korostaa tiettyä reittiä.
Kuva: Lipstikankujan suodattavasta hulevesien viivytyspainanteesta,
© S. Tulonen

Piha-alueet ovat vihertehokkaita ja niissä viivytetään hulevesiä

Tikkurilan viheralueiden osuus kaavoitetuista alueista on pieni. Näin ollen pihojen ja tonttien sekä katujen kasvillisuuden merkitys kasvaa kaupunkia tiivistäessä. Asemakaavoituksen yhteydessä tarkistetaan kaavoitettavan alueen vihertehokkuus. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvillisuuden peittämän ja muun sadevettä läpäisevän pinnan määrää suhteessa tarkasteltavan alueen pinta-alaan. Vihertehokkuuden merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa korostuu kaupunkien tiivistyessä. Kasvillisuus ja läpäisevät pinnat vähentävät tulvariskiä, sitovat hiilidioksidia, viilentävät rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita ja lisäävät kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia.

Asemakaavoituksessa on linjattu 1.9.2020, että kaikissa asemakaavoissa tarkistetaan vihertehokkuuden toteutuminen. Kaavamääräyksellä tuetaan maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) tavoitteiden mukaista ekologisesti kestävää kehitystä, ympäristöarvoja ja Vantaan resurssiviisauden strategiaa. Vantaan käyttämässä iWater-vihertehokkuuslaskurissa on mukana myös hulevesilaskuri, jonka avulla nähdään tarvittava viivytystilavuus ja esitettyjen elementtien ja ratkaisujen saavuttama viivytystilavuus.

Keskeistä on säilyttää olevia puita ja kasvullista maata, istuttaa uusia isoja puita, kerroksellista kasvillisuutta sekä toteuttaa maanpäällisiä, mieluiten kasvillisuuspintaisia hulevesien viivytysrakenteita ja käyttää mahdollisimman paljon läpäiseviä ja puoliläpäiseviä pinnoitteita.

Tikkurilan vanhimmilla omakoti-, rivitalo- ja kerrostaloalueilla on paikoin rehevää ja monipuolista pihakasvillisuutta ja isoja pihapuita. Samoin 70- ja 80-luvun kerrostalopihojen puusto on ehtinyt kasvaa jo melko isoksi. Peruskorjausten ja tiivistämisen yhteydessä on keskeistä säilyttää olevaa puustoa sekä istuttaa uutta erilajista puustoa kaadettavien tilalle.

Tonttien arvopuut on pääosin kartoitettu Tikkurilassa. Ne on hyvä merkitä säilytettävinä puina asemakaavoihin, jos mahdollista.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

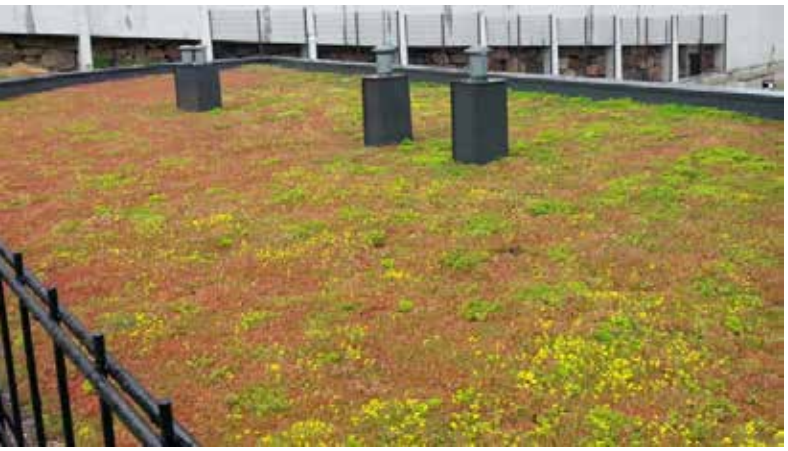
Kasvullinen maa liittyy moniin ekosysteemipalveluihin, kuten pohjaveden kertymään, haitallisten aineiden biopuhdistukseen ja sidontaan, melun vaimentamiseen, eroosiontorjuntaan, vedenkierron ja pienilmaston säätelyyn ja veden laatuun. Lisäksi ne tarjoavat virkistysmahdollisuuksia ja luonnonelämyksiä. Ekosysteemipalveluiden turvaamiseksi tulee kaupungin kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa pitää huolta kasvullisen maan säilymisestä viheralueiden säilyttämisen lisäksi. Näin ollen tulisi mahdollisuuksien mukaan välttää kansiratkaisuja ja toteuttaa paikoitus esim. keskitettyihin paikoitusrakenteisiin, kuten pysäköntitaloihin.



Kuva: Yksikin täydennysrakentamisen yhteydessä säilytetty suurikokoinen pihapuu on merkittävä pihan elementti.









Kuvat: Viherrakenteen kompensointikeinoja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa; köynnöksillä muodostettu viherseinä Viertolassa, sadepuutarha Jätkäsaaressa, kattopuutarha Vihreistä Virhein korttelissa ja maksaruohokattoa.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Hulevesien viivyttäminen viher- ja katualueilla

Hulevesijärjestelmän toiminnallisen selvitysten mukaan maanlaiset tilat kuten junaradan alikulut ja rakennusten kellaritilat ovat tulvariskikohteita Tikkurilassa. Radan alikulkuja ovat Tikkurilantie ja Läntinen Valkoisenlähteentie. Muita tulvamallinnuksella löydettyjä tulvaherkkiä alueita ovat Lummetien ja Talvikkitien risteysalue, Orvokkitien ympäristö ja Tikkurilanpuiston kohta, Peltolantien ja Peltolantorin maanalaiset pysäköintitilat sekä Neilikkatie ja Unikkotie.

Hulevesiä ohjataan hallitusti viivytykseen katualueilla, raiteilla ja viheralueilla ennen johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Tikkurilan tulvaherkillä kohdilla on mahdollisuus viivyttää hulevesiä mm. katualueiden hulevesiä keräävillä istutuskaistoilla, kiertoliittymissä, raittien avo-ojista kehitettävissä vehreissä viivytyspainanteissa sekä puistoalueilla ja aukioiden ja katujen hulevesiaiheissa. Liitekartalla B, Liikenne, viheralueet ja hulevedet, on osoitettu sekä nykyisiä hulevesien viivytyskohtia sekä ehdotettuja hulevesien viivytysaiheita.





Kuvat: Peltolantorin luoteiskulmaan voidaan kehittää hulevesitaskupuisto ja Talvikkitien hulevesiä voidaan ohjata tulevaisuudessa istutuskaistoille, joiden teemana voi olla esim heinäkasvit. Katupuita tulee säilyttää ja uusia istuttaa. Uudet hulevesien viivytysaiheisiin istutettavat katupuulajit tulee olla vaihtelevia kosteusoloja kestäviä. Kuvat Tukholman Norra Djurgårdstadenista,
© T. Tuominen





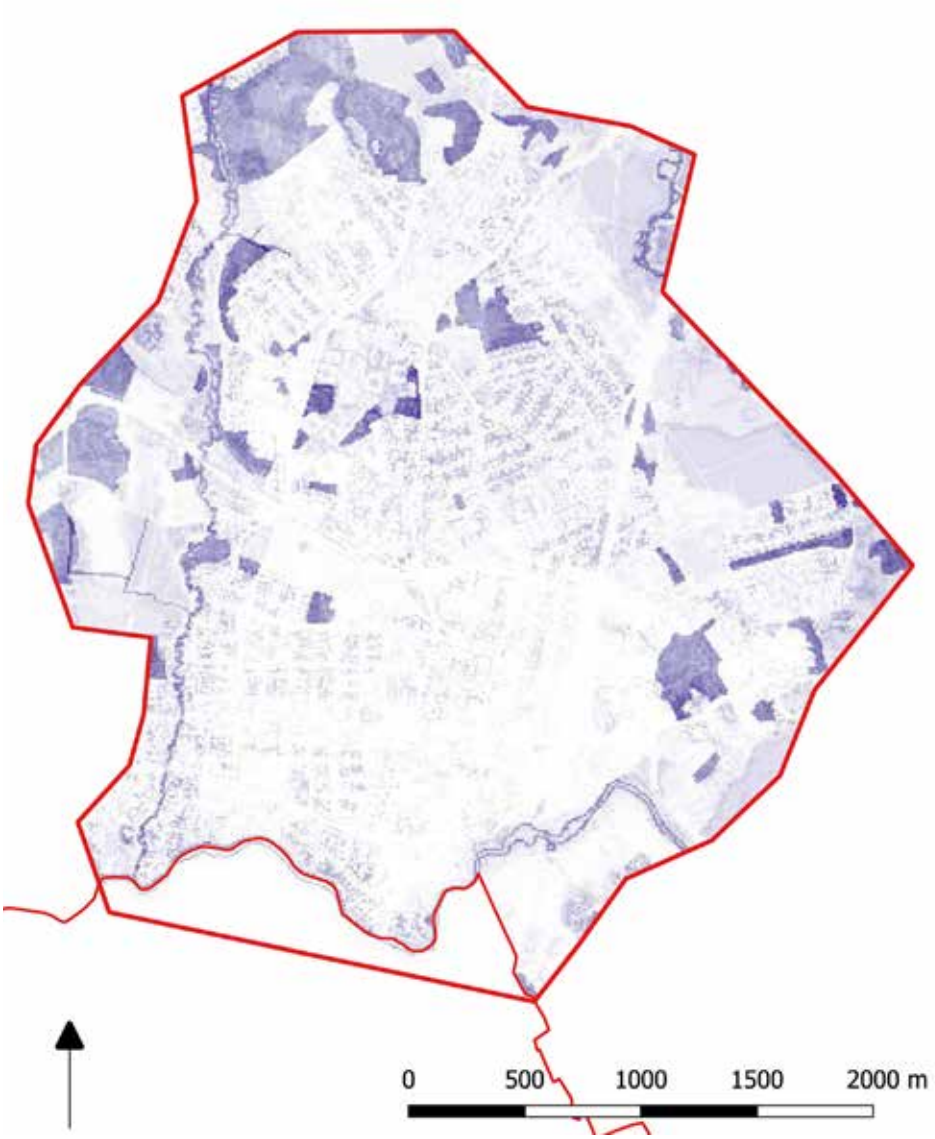
Kuvat: Puistoalueiden hulevesiaiheet ja viherraittien avo-ojiin kehitettävät hulevesipainanteet voivat olla pieniä keitaita kukkivine kasveineen. Loivapiirteinen hulevesipainanne voi olla myös leikattavaa nurmea tai tulvaniittyä. Kivistön sadepuutarha (kuva E. Eitsi) ja Lipstikankujan suodattava viivytyspainanne,
© S. Tulonen.

Ekosysteemipalvelut ja niiden edistäminen

Winterinmäki, Keravanjoki sekä Kylmäoja ovat Tikkurilan ekosysteemipalvelujen eli luontohyötyjen moniarvokohteita. Keskusta-alueella sini-viherrakenteelle ei ole jäänyt paljoa tilaa ja ekosysteemispalveluiden tarjonta on niukkaa. Katu- ja raittiympäristöjen sekä pihojen merkitys virkistyksen kannalta korostuu. Kaupunkivihreän lisääminen lisäisi turvallisuus- ja terveyshyötyjen lisäksi myös asumisviihtyvyyttä ja alueen vetovoimaisuutta.

Ekosysteemipalvelujen tarjonnan osalta paras ja kustannustehokkain vaihtoehto on olemassa olevien biologisten rakenteiden ja prosessien vaaliminen. Jos se ei ole mahdollista, voidaan pohtia erilaisia kompensaatiotoimenpiteitä. Ennallistamistoimenpiteet ovat ensisijaisia. Ekologisia verkostoja voidaan myös rakentaa myös tiiviille keskusta-alueille. Esimerkiksi pölyttäjille riittää varsin pienet kohteet elinympäristöiksi ja ravinnonhankintaan, jos ne sijaitsevat riittävän lähellä toisiaan.[15]

Tikkurilassa ekologisia verkostoja voidaan vahvistaa kerroksellisilla ja dynaamisilla istutuksilla puistoalueilla sekä taskupuistoissa, monipuolisella kattokasvillisuudella viherkatoilla, köynnöksillä vihreillä julkisivuilla, katuvihreällä, kukkivin perennaistutuksin sekä heinä- ja kukkaniityin, joita voidaan istuttaa hyvin kapeinakin kaistaleina viherraittien pientareille, avo-ojiin ja hulevesien viivytyspainanteisiin.



Kuva: Tikkurilan moniarvokohteet. Winterinmäki, Keravanjoki sekä Kylmäoja ovat Tikkurilan ekosysteemipalvelujen eli luontohyötyjen moniarvokohteita. Kuva Vantaan ekosysteemipalveluselvitys 2018.

Kuvat: Ekosysteemipalvelujen kannalta on Tikkurilassa suotavaa säilyttää moniarvokohteet, toteuttaa hulekatuja ja -puistoja, kukkivia pientareita ja monimuotoisia taskupuistoja sekä viherkattoja ja vihreitä julkisivuja.





KESTÄVÄ KEHITYS TIKKURILAN VIHERALUEIDEN KEHITTÄMISESSÄ

Ekologinen kestävyys:

* Vehreyttä säilytetään ja lisätään alueella mahdollisimman laajalti
* Viherrakennetta kehitetään kytkeytyneeksi viherverkoksi
* Hulevesiä hallitaan myös luonnonmukaisin ratkaisuin
* Lämpösaarekeilmiötä hillitään kaupunkivihreän keinoin (mm. katupuut, taskupuistot ja kasvikatot)
* Lisääntyvään tuulisuuteen varaudutaan hyödyntämällä kasvillisuutta
* Kaupunkiluonnon monimuotoisuutta edistetään kerroksellisella ja monilajisella sekä kukkivalla kasvillisuudella

Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys:

* Varmistetaan ja kehitetään hyvät yhteydet laajemmille viheralueille
* Viheralueita säilytetään ja kehitetään historia ja ominaispiirteet huomioon ottaen
* Eri-ikäisiä kaupunkilaisia houkuttelevat vehreät puistot ja esteetön ympäristö lisäävät viihtyisyyttä
* Viheralueilla tuetaan kaupunkiviljelyä ja syötäviä puutarhoja

Taloudellinen kestävyys:

* Viihtyisä ja laadukas kaupunkiympäristö vaikuttaa asumispaikan valintaan
* Toimivat ja vehreät viheralueet tukevat hyvinvointia ja terveyttä
* Hulevesien luonnonmukaiset viivytysratkaisut ehkäisevät kaupunkitulvia

Kaavarunkokyselyn tuloksia - Puistot, kadut ja aukiot

Kaavarunkokyselyn vastauksissa suosituimpia virkistysalueita ovat jokiranta, erityisesti Heurekan pohjoispuolen alue ja Kirjastopuiston ympäristö.

Kommentti: *Jokirannan kunnostus on meneillään parhaillaan ja siitä on tulossa laadukas, kaupunkilaisten yhteinen puistoalue. Alueelle on jo toteutettu uusi leikkipuisto ja rantarakenteita. Reittejä tullaan myös kehittämään. Kirjastopuistoa laajennetaan pohjoiseen ja kehitetään kaupunkipuistokokonaisuutena yhdessä Esikkopuiston kanssa.*

Vastauksissa toivotaan eniten seniorien ottamista huomioon virkistysalueiden suunnittelussa. Ympäristön tulisi olla aidosti esteetöntä ja levähdyspaikkoja saisi olla enemmän. Monessa vastauksessa mainitaan ikäihmisten lisäksi myös liikuntaesteiset. Toiseksi eniten esiin nousevat nuorten ja nuorten aikuisten tarpeet.

Kommentti: *Kävelykeskustaa eli Tikkurilan aukioita, Asematien ja Tikkuraitin ympäristöjä kehitetään esteettöminä. Kyseisten alueiden peruskorjaussuunnitelmissa on mm. osoitettu penkkejä säännöllisin välein. Kaavarunkoalueella ja sen lähiympäristössä on monipuolisia toimintapuistoja, kuten Kirjastopuisto ja Sinirikonpuisto. Viherkehään ja jokirantaan liittyviä viheralueita kehitetään eri-ikäisille, mm. toimintoja monipuolistamalla ja reittien houkuttelevuutta lisäämällä.*

Kiinnostavina ratkaisuina virkistysympäristöjen kehittämisessä kyselyvastauksissa nähtiin laadukkaat puistot puineen ja nurmialueineen sekä aukiot istutuksineen. Myös rehevät hukkapalat mainittiin vastauksissa. Puita toivottiin lisää, sillä ne varjostavat ja parantavat ilmanlaatua. Lisäksi toivottiin puistomaisen kaupunkikuvan palauttamista. Jotta piha olisi mahdollisimman vihreä, nähtiin hyvänä ratkaisuna kellaripysäköinti.

Kommentti: *Puistot säilytetään ja kehitetään kestävämmiksi ja monipuolisemmiksi. Arvopuita pyritään myös säilyttämään tiivistämisen yhteydessä. Säilytettävät ja kehitettävät taskupuistot voivat olla myös luonnonmukaisia keitaita, esim. luonnonmonimuotoisuutta tukevia perhosniittyjä. Katuympäristöä, aukioita ja kävelykatuja kehitetään vehreämmiksi mm. katupuuistutuksin ja ohjaamalla hulevesiä kasvillisuudelle. Vihertehokkuuslinjauksen periaatteet ohjaavat tonttien piha-alueita vehreiksi erilaisin ratkaisuin. Tavoitteena on säilyttää piha-alueet osin maavaraisina, jolloin isoja puita pystytään istuttamaan ja hulevesiä viivyttämään luonnonmukaisesti.*

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

2.3.6 Muut

Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavarunkoalue on jo rakennetun yhdyskuntateknisen huollon aluetta. Asemakaavahankkeiden yhteydessä tulee huomioida tarvittavat suojaetäisyydet. Mikäli putkia tulee siirtää, tulee ajoissa olla yhteydessä putkien omistajaan ja sopia siirrosta. Siirrot maksaa yleensä hankkeeseen ryhtyvä. Yhdyskuntateknisestä huollosta on kerrottu tarkemmin kaavarungon lähtötieto-osassa.

Vesihuolto ja hulevedet
Kaavarungon alue on kokonaisuudessaan vesihuollon toiminta-aluetta ja alueen rakennushankkeet voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkkoon. Suojaetäisyydet jakelu-, keräily- ja runkojohtoverkostoon tulee turvata jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa.
Vedenjakelu
Kaavarunkoalueen kattava vesihuoltoverkosto palvelee alueen nykyisiä toimintoja. Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka yläsäiliö (tilavuus 6700 m³, HW = +81.00 ja LW = +66.00) sijaitsee Hiekkaharjussa. Uusi vesitorni otetaan käyttöön 2020. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta.
Jätevesiviemäröinti
Tikkurilan jätevedet johdetaan Kielotien kautta etelään, Suutarilaan johtavaan runkoviemäriin ja Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Sieltä jätevedet pumpataan Helsingin verkkoon ja edelleen Viikinmäen keskuspuhdistamolle.
Hulevesiviemäröinti
Tikkurilan kaavarunkoalueen hulevesijärjestelmä koostuu avouomaosuuksista sekä putkitetuista osuuksista. Hulevedet johdetaan hulevesiviemäreihin, jotka laskevat edelleen Keravanjokeen. Ennen Keravanjokeen purkamista hulevesiä johdetaan mm. Tikkurilanrantaan toteutettujen laadullisten hallintaratkaisujen kautta. Keravanjoki yhtyy Vantaanjokeen, joka purkaa vedet Helsingin Vanhankaupunginlahteen.

Tikkurilan alueen hulevesiverkoston kapasiteetit ovat pääsääntöisesti riittäviä keskimäärin kerran viidessä vuodessa toistuvissa rankkasadetilanteissa. Keskimäärin kerran 50 vuodessa toistuvassa rankkasadetilanteessa hulevedet tulvivat kaduille sekä paikoitusalueelle useissa kohdissa: Lummetiellä Talvikkitien risteyksen tuntumassa ja Kirjastopuiston kohdalla, Peltolantorin paikkeilla, Neilikkatien ja Unikkotien Talvikkitien puoleisissa päissä. Keravanjoki voi tulvia ainakin hulevesiverkoston kautta Tikkurilantielle radan alikulkuun sekä Teatteripolun katualueelle kerran sadassa vuodessa. Kaavarunkokarttaan on merkitty paikat, joiden jatkosuunnittelussa tulee erityisesti huomioida hulevesien järjestely.

Kaukolämpö
Kaavarungon alue on kokonaisuudessaan kaukolämpöverkon piirissä. Putket kulkevat katualueilla. Kaavarungon alueen rakennushankkeet voidaan liittää kaukolämpöverkkoon. Asemakaavoituksessa tulee huomioida kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, toimitaan siirtokustannusten osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Sähköverkko
Vantaan Energialle kuuluvia keskijännitemaakaapeleita kulkee kaavarungon alueella kattavasti. Maankäytön tehostuessa sähkönjakelulta vaaditaan kuitenkin suurempaa kapasiteettia pienemmällä alueella. Muuntamotiheys myös kantakaupunkialueella tihenee ja muuntamoiden välistä keskijänniteverkkoa tarvitaan enemmän alueelle. Uusissa asemakaavoissa tulee huomioida entistä tarkemmin muuntamoiden tilatarpeiden varaukset hyvissä ajoin jo kaavalaadinnan alkuvaiheessa. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, toimitaan siirtokustannuksien osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyötoimintasopimuksen mukaan (20.7.1993).

Uusiutuva energia
Vantaan resurssiviisauden tiekartan yhtenä tavoitteena on lisätä uusiutuvan energian osuutta. Uusiutuvaa energiaa tuotetaan osana kaukolämmön ja sähkön tuotantoa ja se toimitetaan kaukolämpö- ja sähköverkon kautta. Myös paikallisen tai kiinteistökohtaisen uusiutuvan energian, kuten aurinkosähkövoimaloiden ja lämpöpumppujen käyttöönottoa, edistetään.

Tietoliikenne
Alueella kulkee kattavasti tietoliikennekaapeleita. Asemakaavoituksessa tulee huomioida olevat tietoliikennettä palvelevat rakennelmat ja kaapeloinnit rakennusalan määrittelyssä. Maankäytön muuttuessa on arvioitava ja huomioitava mahdolliset lisätarpeet tietoliikenteelle ja osoitettava sille tilaa. Erityistä huomiota tietoliikennekaapeleiden suojaamiseksi ja palvelun jatkuvuuden turvaamiseksi tulee kiinnittää rakennusvaiheessa. Mikäli kaapeleita on siirrettävä, tulee asiasta olla ajoissa yhteydessä tietoliikenneyhtiöihin ja tilata maksullinen siirto.

Maaperä ja rakennettavuus

Maaperä
Kaavarunkoalueen pintamaa on nykyisten katu-, piha- ja paikoitusalueiden täyttöjä. Alueen luonnonmaa on pääosin savea ja silttiä. Alueella tehtyjen kairausten perusteella savi-/silttikerrosten paksuus vaihtelee 0–21 m välillä. Saven ja siltin alla maakerrokset vaihtuvat hiekan ja soran kautta kalliopintaa

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

päällystämään pohjamoreeniin. Kairaukset ovat päättyneet määräsyvyyteen, tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon noin 1–23 metrin syvyydellä maanpinnasta. Syvimmät kairaukset on tehty alueen eteläpuolella. Alueella on useita pohjaveden mittauspisteitä. Pohjaveden pinta on vaihdellut noin 0–5 m syvyydellä maanpinnasta.

Rakennettavuus maaperän suhteen
Uudet rakennukset on perustettava paaluttamalla. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet on pohjanvahvistettava, esim. stabiloimalla. Rakentamisella ei saa alentaa pohjavedenpintaa pysyvästi. Junaliikenteen sekä Tikkurilantien ajoneuvoliikenteen aiheuttama tärinä suositellaan huomioimaan rakennusten suunnittelussa.

Ympäristöhäiriöt

Tikkurilan kaavarunkoalueen haasteena ovat ympäristöhäiriöt, jotka huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Lentomelu, tiemelu ja raidemelu
Lentomelu, tiemelu ja raidemelu huomioidaan riippuen hankkeen sijainnista. Kaavatyön yhteydessä tehdään tarvittavat selvitykset, yleisin niistä meluselvitys. Riittävä äänitasoero tulee määrätä kaavassa. Rakennusten sijoittelulla vaikutetaan melun suojaamiseen ulkotiloista. Koko Vantaan alueella on meluntorjuntatarve lentomelua vastaan, mikä edellyttää vähintään 28 dB:n äänitasoeroa asuin-, potilas-, majoitus, opetus- ja kokoontumistiloissa. Katumelua torjutaan rakennusten sijoittamisella ja selvittämällä kohteen melu ja sen vaatimat toimenpiteet meluselvityksellä. Eniten melua kaavarunkoalueella tuottavat Kielotie, Talvikkitie, Tikkurilantie, Valkoisenlähteentie, Jokiniemenkatu, Lummetie ja Hiekkaharjuntie. Rautatiemelu huomioidaan sen vaikutusalueella ja lyhytaikainen, voimakas melu otetaan myös huomioon. Vantaan ratikan melu huomioidaan niin hankkeen yhteydessä kuin asemakaavahankkeiden yhteydessä tehtävissä meluselvityksissä. Ratkaisuihin vaikuttaa liikenteen ennustetilanteen mukainen melu. Tikkurilan kaavarunkoalueen nykymelutilanteesta on kirjoitettu kaavarungon lähtötieto-osaan.

Lentoesterajoitukset Vantaalla
Helsinki-Vantaan lentokentän vuoksi Vantaan kaupungin alue on rajattu lentoesterajoitusvyöhykkeisiin. Lentoesterajoituskartan vyöhykkeet ilmaisevat korkeudet merenpinnasta, jota rakennukset eivät saa ylittää. Tikkurilan kaavarunkoalue sijaitsee kokonaan lentoesterajoitusalueella, jossa rakennus ei saa ylittää korkeutta 100 mpy.

Runkomelu
Runkomelun riski kasvaa Pääradan ympäristössä, jossa on hiekkamaata. Runkomelun riski kasvaa alle 130 metrin etäisyydellä junaradasta. Asemakaavatyön yhteydessä määrätään runkomelun huomioonottamisesta. Kaavarunkoalueella tällainen mahdollinen alue on Hiekkaharjun eteläosassa.

Tärinä
Vilkasliikenteisten väylien ja junaradan ympäristössä olevien savimaiden rakennushankkeissa tulee huomioida liikenteen aiheuttama mahdollinen tärinä. Alle 200 metrin etäisyydellä pääradasta ja alle 50 metrin etäisyydellä raskaasta katuliikenteestä savimaalla tulee asemakaavassa määrätä tärinästä. Rakennettavan kohteen tärinäolosuhteet tulee suunnitella riittävän hyviksi määräämällä tärinän heilahdusnopeuden raja-arvosta. Pääradan aiheuttama tärinä on vähentynyt Vuosaaren satamaradan valmistumisen seurauksena, kun tavarajunaliikenne siirtyi käyttämään satamarataa.

Ilmanlaatu
Ilmanlaatu huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä. HSY:n ilmanlaatuvyöhykkeitä tulee soveltaa jo olemassa olevaa kaupunkirakennetta täydennettäessä, mikä tarkoittaa ilmanoton sijoittamista rakennuksen puhdasilmaisemmille puolille. Rakennusmassan sijoittamisella voi suojata pihapuolta katutilan huonommalta ilmanlaadulta. Alueen haasteena ovat liikenteen aiheuttamat hengitettävät hiukkaset alueen vilkkaimpien katujen yhteydessä. Tikkurilan ilmanlaadusta on kerrottu kaavarungon lähtötieto-osassa.

Pilaantuneet maat
Teollisuushistorian perintönä kaavarunkoalueella on pilaantuneita maa-alueita. Tikkurilassa on toiminut kaksi lyijypäästöjä aiheuttanutta teollisuuslaitosta: pääradan varrella sijainnut lyijysulatto ja nykyisen pääkirjaston paikalla toiminut akkutehdas. Pilaantumista ovat aiheuttaneet myös öljyvahingot ja huoltoasematoiminta. Kaavarunkoalueella ei ole merkittäviä havaintoja tai tietoa happamista sulfaattimaista. Pilaantuneet alueet on kartoitettu ja suurelta osin kunnostettu. Asemakaavoituksen yhteydessä arvioidaan tonttikohtaisesti tarvittavat tutkimukset ja toimenpiteet.

Onnettomuusvaaralliset kohteet
Kaavarunkoalue sijaitsee Seveso III-direktiivin mukaisella turvallisuusselvityslaitos Tikkurila Oyj:n yhden kilometrin konsultointivyöhykkeellä, mikä tulee huomioida asemakaavoituksen yhteydessä ja pyytää tarvittavat lausunnot Tukesilta ja pelastusviranomaiselta. Asemakaavoitus huomioi laitoksen sijainnin ja sen mahdolliset vaikutukset uuteen rakentamiseen ja määrää tarvittavat suojatoimenpiteet asemakaavassa.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

3 Vuorovaikutus

Kaavarunkotyön vuorovaikutuksen seurauksena sen suunnitteluperiaatteisiin lisättiin tavoite osallistumisen mahdollisuuksien monipuolistamisesta. Erityisesti kiinnostava mahdollisuus on internet ja erilaiset sovellukset siellä. Tarkoituksena on myös lisätä vuorovaikutusta yrittäjien kanssa yhdessä kaupungin elinkeinopalveluiden kanssa. Perinteiset ja lakisääteiset tavat vuorovaikuttaa säilyvät uusien tapojen rinnalla.

SUUNNITTELUPERIAATTEET

1. Varaudutaan 10 000 uuteen asukkaaseen ja 4 000 uuteen työpaikkaan.
2. Kaupunki tiivistyy kestävästi raideliikenteen äärelle.
3. Kantakaupunki laajenee radan molemmin puolin.
4. Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy.
5. Tiivistäminen tukee katutilojen hierarkiaa.
6. Korttelirakenne muodostuu vaihtelevista rakennustyypeistä.
7. Keskusta-alueella on tarjolla kaupunkiasumisen kirjo.
8. Monipuoliset työn, kaupan ja palveluiden tilat vahvistavat elinvoimaa.
9. Rakennetaan kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta.
10. Suositaan maanvaraisia piha-alueita ja keskitettyä pysäköintiä.
11. Virkistysyhteyksiä tuetaan sekä katualueiden että tonttien kasvillisuudella.
12. Rakennetaan värikästä ja rouheaa kaupunkia aidoista materiaaleista.
13. **Osallistumisen mahdollisuudet ovat monipuolisia.**

Tikkurilan kaavarunko 2020 -kysely

Tikkurilan kaavarunkotyöstä järjestettiin internetkysely kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman vireilläoloaikana 17.3. –7.5.2020. Vastanneita oli 512 ja karttamerkintöjä kysymyksiin 6508. Viimeisenä kysymyksenä tiedusteltiin osallistujan mieluisinta tapaa osallistua. Tähän kysymykseen vastasi 298 osallistujaa. Selkein suosikki oli asukaskysely, sen jälkeen yli 10 % vastauksista saaneet vaihtoehdot järjestyksessä olivat nähtävillä olevien kaavojen kommentointi, kaupungin verkkosivujen seuraaminen, media ja asukastilaisuudet. Kyselyn tulosraportti on liitetty kaavarungon liitemateriaaliin ja siitä saatua tietoa on hyödynnetty kaavarunkotyössä. Raportti löytyy myös kaavarungon internetsivuilta. Raportista löytyy kyselyyn vastanneiden karttavastauksia, monivalintavastauksia ja avovastauksia Tikkurilan tulevaisuuden kehitykseen liittyen.

Vuorovaikutus

Tikkurilan kaavarunkotyötä on tehty samaan aikaan, kun maailmaa ja Suomea koettelee Koronavirus. Kevään Tikkurilan asemakaavoituksen asukastilaisuus 31.2.2020 peruttiin senhetkisen tautitilanteen seurauksena, joten tilaisuuteen ajateltu kaavarunkomateriaali julkaistiin kaavarungon internet-sivulla. Tikkurilan kaavarunkotyötä esiteltiin myös joulukuun Vantaan ratikka -yleisötilaisuudessa, jossa käsiteltiin ratikkaa erityisesti Tikkurilan suuralueella. Tämä tapahtuma järjestettiin 16.12.2020 Teams live -tapahtumana verkossa. Tilaisuutta seurasi 64 osanottajaa.

Kaavarunkotyötä on esitelty myös erilaisissa teematapaamisissa, jotka järjestettiin Teamsin välityksellä: Vantaan maankäyttöasioiden yhteistyöryhmä 3.5.2021, Tikkurila-foorumi yrityksille 18.5.2021 ja Uudistuva Tikkurila -ilta 19.5.2021. Lisäksi on tavattu eri toimijoiden ryhmiä: Tikkuraitin varren kiinteistönomistajat 7.1.2020, Tikkuraitin yrittäjät 9.1.2020 ja Tikkurilan seudun eläkeläiset 27.10.2021.

Tikkurilan kaavarunko 2020 -luonnos esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 4.5.2021, ja lautakunta päätti 25.5.2021 esittää kaupunginhallitukselle kaavarungon nähtäville asettamista. Kaupunginhal-

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

litus päätti nähtäville asettamisesta 9.8.2021, ja lisäsi päätökseensä lausuman, jonka mukaan nähtävilläoloaikana tulee aktiivisesti kerätä palautetta yksityisiltä maanomistajilta. Lausuman johdosta järjestettiin kolme Teams-päivystystä 20.9., 21.9. ja 27.9.2021, joihin jokaiseen osallistui alle 5 henkilöä. Nähtävilläoloajan palautteista saadut sisällöt on tiivistetty vuorovaikutuskoosteisiin sekä kaavarunkoselostukseen ja sisällöt on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon selostusta ja karttoja täydentämällä.

Mielipiteet OASiin

Tikkurilan kaavarungon 2020 osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 17.3.–7.5. 2020. Mielipiteitä saatiin 19 kpl. Lisäksi määräajan jälkeen saapui kirje, joka lisättiin mielipidekoontiin.

Poimintoja yksityishenkilöiden mielipiteistä: Toivotaan, ettei kaavarungon vireilläolo vaikuta poikkeuslupien käsittelyyn. Asematien kirjakaupan tulisi jatkaa toimintaansa, ja rakennus pitäisi kunnostaa. Tikkurilaa ei pidä tiivistää ainoastaan talouden ehdoilla, kerroksellisuus tulee säilyttää. Mahdollinen korkea rakentaminen tulisi sijoittaa radan läheisyyteen Jokiniemen puolelle. Tikkurilaan esitetään väljää ja viihtyisää asumista, joka houkuttelisi hyviä veronmaksajia. Toivotaan, että musiikki- ja teatteritalolle osoitetaan paikka. Pyöräilyn suosimisen ei katsota ratkaisevan vanhenevan väestön liikkumista. Kivijalkakaupat ja palveluyritykset tarvitsevat kohtuullisen määrän lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja. Dixin edustan liikennejärjestelyjä pitäisi kehittää. Ratikan linjausta ehdotetaan siirrettäväksi Ratakujalta Lummetielle.

Poimintoja **taloyhtiöiden** mielipiteistä: On hyvä, että aluetta tutkitaan kokonaisuutena. Tavoitteina radan länsipuolisen asemanseudun suunnittelussa tulisi olla alueellinen pysäköinti, hybridirakentaminen ja luontevat reitit Dixin matkakeskukseen. Maanomistajia on kohdeltava tasapuolisesti ja mahdollistettava kiinteistöjen kehittäminen. Tikkurilan kaupalliset palvelut tarvitsevat toimiakseen sujuvat liikenneyhteydet ja pysäköintijärjestelyt. Etelän suunnasta saapumista/poistumista tulisi sujuvoittaa. Alueen vetovoiman turvaamiseksi päärautatieverkoston laajenemismahdollisuus tulee säilyttää. Ratakujan kautta kulkevaa ratikan tunnelilinjausta pidetään toteutuskelvottamana ja kalliina, sekä sen aiheuttamaa rakentamisen aikaista haittaa kohtuuttomana.

Citycon Oyj toivoo, että tonttien asemakaavoitus voi edetä samaan aikaan kaavarunkotyön kanssa.

Heureka haluaa radan itäpuolisten pysäköintipaikkojensa säilyvän. Rakennuksen eteläpuolelle toivotaan laajennusmahdollisuutta tai lisää paikoitusta. Pohjoispuolen puisto voisi olla saumaton osa Jokivarren viheraluetta. Ajatus rantapuiston saunasta on hyvä.

Elisa Oyj edellyttää alueella sijaitsevien tietoliikennettä palvelevien rakennelmien ja kaapelointien ottamista huomioon. Muuttuvassa tilanteessa on arvioitava mahdolliset lisätarpeet tietoliikenteelle ja tarvittaessa osoitettava näille tilaa.

Väyläviraston mukaan tulee varautua kahteen pääradan lisäraiteeseen ja mahdollistaa Santaradan toiminta jatkossakin. Aseman ympäristössä tulee turvata esteettömyys, sujuvat liityntä- ja saattoyhteydet sekä riittävät pyörien ja autojen liityntäpysäkointipaikat. Kaavoitusvaiheessa on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat.

Suunnittelualueella sijaitsee historiallisia tieosuuksia siltoineen ja Suomen ensimmäiseen rautatiehen liittyviä rakenteita. **Vantaan kaupunginmuseo** edellyttää, että Suuren Rantatien linjauksen ja historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten, rakenteiden sekä kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen tutkitaan jatkosuunnittelussa. Kaavarungon alueelle sijoittuu valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita. Vanhimmat rakennusperintökohteet on inventoitu ja suurelta osin jo suojeltu asemakaavoilla, mutta nuoremmasta rakennuskannasta puuttuvat riittävät inventointitiedot. Kaavarunkotyön yhteydessä ne tulisi selvittää.

HSL:n mukaan nykyiset bussiliikenteen reitit kattavat kaavarunkoalueen hyvin. Jatkossa bussiliikenteeseen tulee varautua myös Talvikkitiellä. Raitiotien toteutuessa tulee tarve siirtää Tikkurilasta lännen suuntaan kulkevaa bussiliikennettä ajamaan Peltolantietä, reitin sujuvoittamista tulee selvittää. Ehdotetaan Kielotien muuttamista joukkoliikennekaduksi Tikkurilantien ja Lummetien välisellä osuudella. Junaradan lisäraidevaraukset tulee säilyttää ja lisäraiteiden suunnittelussa on otettava huomioon raitiotien linjaus sekä raitiotien ja junan väliset vaihtoyhteydet. Raitioliikenteen käytävässä maankäytön ja kaupunkiympäristön kehittäminen on kannatettavaa.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy toteaa, että alueen tehostuessa myös muuntamotiheys ja keskijänniteverkon tarve kasvavat, ja tilatarpeiden vaatimukset tulee huomioida jo kaavoituksen alkuvaiheessa. Myös maakaapelien sijainti tulee ottaa huomioon, samoin Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkien sijainti.



Kuva: Ratikka Kielotiellä.

Elinvoimainen Tikkurila raideyhteyksineen tukee myös pohjoisen ja koillisen Helsingin kaupunginosien kehitystä. **Helsingin maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuuden** näkökulmasta erityisesti Tikkurilantien varren kaupunkikehitys on myönteistä. Joen ranta-alueiden suunnittelussa tulee vahvistaa ekologisia yhteyksiä sekä mahdollistaa virkistyskäyttö monipuolisesti joen molemmilla rannoilla. Ala-Tikkurilan pientalovaltaiset alueet tulevat säilymään, eikä niiden kautta tule suunnitella ajoneuvoliikennettä Vantaan puolelle Heurekan olevaa huoltoyhteyttä lukuun ottamatta. Kävelyn ja pyöräilyn reitistön suunnittelu on hyvä tehdä yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa.

Kaavarunkoalue sivuaa **Tikkurila Oyj:n** käytössä olevaa ja omistamaa tehdasaluetta, jossa on vireillä pitkän tähtäyksen maankäytön muutostyö. Kulttuuriympäristön suunnittelun tulee käsittää joen molemmat ranta-alueet ja niihin rajautuva maankäyttö. Ns. pääkonttorikortteli saattaa tulevaisuudessa muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden Heurekan pysäköintialueen kanssa, mikä tulisi ottaa kaavarunkotyössä ja mahdollisesti kaavarungon rajauksessa huomioon. Teollisen toiminnan vaikutus sekä viranomaisten toiminnalle osoittamat vaatimukset tulee ottaa huomioon niin kauan, kun toiminta jatkuu.

Mikäli maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta vesihuoltojärjestelmille, tulee ratkaisuista päättää yhdessä **HSY:n** kanssa. Tuoreita vesihuollon esisuunnitelmia voi hyödyntää jatkosuunnittelussa. Kaupunkialueelle tulisi jäädä tarpeeksi isoja alueita, esim. pysäköintialueita ja aukioita, jotka soveltuvat kiertävän jätekeräyksen pysähdyspaikoiksi.

Senaatti-Kiinteistöt toivoo, että kaavarunko mahdollistaa ja ohjaa keskusta-alueen ja maankäytön tiivistymistä myös heidän hallinnoimillaan kiinteistöillä. Kaavarungon tulisi olla joustava, ja korttelija tonttikohtaiset käyttötarkoitusmerkinnät olisi hyvä jättää pääosin asemakaavatasolla ratkaistavaksi.

Maaliskuulle 2020 suunniteltu Tikkurilan alueen asukastilaisuus jouduttiin perumaan koronatilanteen vuoksi. Sisältöä, jota oli tarkoitus esitellä asukastilaisuudessa, koottiin diaesitykseksi hankkeen nettisivulle.

Asukkaiden ja muiden alueella toimivien näkemyksiä Tikkurilan keskusta-alueen kehittämisestä selvitettiin myös **kaavarunkokyselyllä**, joka oli auki 17.3. - 7.5.2020. Vastaajia oli yhteensä 512 ja vastauksia tai merkintöjä yhteensä 6508. Selostuksen suunnitelmaosassa on kunkin teeman kohdalla lyhyt koonti kyselyn tuloksista. Vastauksista koottu raportti on kokonaisuudessaan hankkeen nettisivulla ja kaavarungon lautakuntamateriaalin liitteenä.



Kuva: Talkoot Keravanjoella, ©Aineistopankki

Kaupunginhallituksen lausumat kaavarunkoluonnokseen

Kaupunginhallituksen päätökseen 9.8.2021 kirjattiin kaksi pöytäkirjalausumaa. Lausuman ”Tikkurilan kaavarungossa pyritään säilyttämään nykyisiä viheralueita ja edistämään alueen viihtyisyyttä lisäämällä kaupunkivihreää.” tavoitteet sisältyvät kaavarunkoselostuksen kohtaan 2.3.5 Viheralueet ja hulevedet. Lausuman ”Tikkurilan keskustan kehitys riippuu voimakkaasti yksityisten maanomistajien tahtotilasta. Kaupungin tulee aktiivisesti kerätä nähtävillä olon aikana yksityisiltä maanomistajilta näkemyksiä ja ajatuksia kaavarungosta ja Tikkurilan keskustan kehittämisestä.” johdosta järjestettiin kolme Teams-päivystystä täydentämään vuorovaikutusmahdollisuuksia.

Mielipiteet kaavarunkoluonnokseen

Tikkurilan kaavarunko 2020 -luonnos oli nähtävillä 19.8.-3.10.2021. Mielipiteitä saatiin 4 kpl.

Poimintoja yksityishenkilöiden **mielipiteistä:**
Valkoisenlähteentien ja Hiekkaharjuntien välinen alue tulisi rajata pois kaavarunkoalueesta ja jättää rauhaan. Alue on viihtyisä, ja rakennukset on korjattu pieteetillä.

Alkuperäisen yleiskaavaesityksen keskusta-alueen merkintä Virnakujan ympäristössä oli oikea ratkaisu. Jos AP-merkintä nyt sallii Virnakujan itäpuolen tehokkuudeksi kaavarungossa 1–1,5, tulisi koko korttelialueen tehokkuus nostaa vastaavaksi.

NREP Oy toivoo ns. Virnakorttelin alueella tehokkuuden nostoa tasolle ”pääosin 1,5–2,5”. Perusteita ovat kehittämishankkeen talous, alueen sijainti keskeisellä ja näkyvällä paikalla saavuttaessa Tikkurilaan sekä alueen pohjoispuolella vireillä olevan kaavamuutoksen korkea tehokkuus. Maanomistajien näkökulmasta oli valitettavaa, että yleiskaavatyön aikana alueen C-alueen merkintä muutettiin. Korttelille ulottuva kestävän kasvun vyöhykkeen merkintä kuitenkin mahdollistaa tehokkaan kehittämisen.

Kiinteistö Oy Horsma, Kiinteistö Oy Tikkurilantie 48, Kiinteistö Oy Horsma 10 ja BC Real Estate Oy näkisivät tehokkuuden 2,0–3,5 hyvänä kehittämisen lähtökohtana. Halutaan jatkaa naapurikorttelien asuntorakentamista, korttelin sijainti työpaikkavyöhykkeellä on virhe. Mikäli suunnitellaan hybridirakentamista, tulee käyttää sekä asunto- että työpaikkarakentamisen sallivia kaavamääräyksiä. Autopaikkanormia tulisi lieventää ja asiakaspysäköinti suunnitella kadunvarsipysäköintinä.

Vastineet mielipiteisiin

Valkoisenlähteentien ja Hiekkaharjuntien välinen alue on kaavarunkoluonnoksessa osoitettu pääosin asumiselle. 1950-luvulta alkaen rakentuneet kerrostalokorttelit on merkitty yhtenäiseksi aluekokonaisuudeksi, jonka ominaispiirteet halutaan säilyttää. Kerrostalokorttelien tehokkuutta ei merkittävästi muuteta, pientalotontteja on mahdollista tehostaa maltillisesti. Perusteluina ovat maakuntakaavan, MAL-2019-suunnitelman ja Vantaan uuden yleiskaavan (2020) tiivistämistä puoltavat sisällöt sekä alueen sijainti Hiekkaharjun ja Tikkurilan asemien läheisyydessä.

Virnakujan alue on Vantaan uudessa yleiskaavassa pientalovaltaista asuinaluetta, jonka uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Kestävän kasvun vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan, ulottuu alueen pohjoisosaan. Yleiskaava on juridinen asiakirja, johon tarkempien suunnitelmatasojen tulee pohjautua, eikä merkittävä tehokkuuden nosto suhteessa yleiskaavaan ole mahdollinen. Kaavarunko ottaa huomioon korttelin sijainnin ja mahdollistaa alueen tehostumisen Kielotien varressa lähellä Virnatien risteystä. Liiallinen rakentamisen tehokkuus korttelissa sekä lähelle jokirantaa ulottuva raskas rakentaminen vaarantaisivat jokivarren maisema-, virkistys- ja luontoarvojen säilymisen.

Tikkurilan tiivistyessä työpaikkamäärä halutaan turvata. Horsmakujan korttelit sijaitsevat keskeisellä paikalla tulevan ratikkapysäkin äärellä. Alueen toiminnot ja niiden sijainti ratkaistaan tarkemmin asemakaavassa, jossa toimi- ja liiketilalle tullaan määrittelemään vähimmäismäärä. Korkeinta tehokkuuslukujen haarukkaa on esitetty ainoastaan Tikkurilantien ja Kielotien risteykseen. Kaavarunko ei määrittele alueen auto- tai pyöräpaikkanormia. Asemakaavavaiheessa noudatetaan kulloinkin voimassa olevia kaupungin linjauksia. Kadunvarsipysäköinnin mahdollisuus ei poista tarvetta laskentaohjeen mukaisten autopaikkojen sijoittamisesta tonttimaalle.

Lausunnot

Kaupunginhallitus 9.8.2021 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot Tikkurilan kaavarunko 2020 -luonnoksesta. Lausuntoja pyydettiin 23 kpl 3.10.2021 mennessä ja saatiin 11 kpl.

Uudenmaanliitto ei antanut lausuntoa asiasta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom pitää hyvänä Tikkurilan keskustan tiivistämistä raideliikenteen läheisyydessä ja kestävän liikkumisen painottamista kaavarungossa. Kaavarunkoluonnos on merkittävä valtakunnallisenkin liikenteen näkökulmasta. Siirtymät eri kulkumuodoista toiseen tulee suunnitella sujuviksi, ja pysäköintiin sekä liityntäpysäköintiin on varattava tilaa. Ratikan kääntyminen Lummekujalta Kielotielle on jyrkkä, vaihtoehtoisia ratkaisuja tulisi

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

selvittää. Maanpäällisen raitiotieliikenteen meluun tulee kiinnittää huomioita jatkosuunnittelussa.

HSL:n mukaan eri liikennemuodot on otettu huomioon. Kielotien rooli joukkoliikennepainotteisena katuna voisi olla vahvemmin esillä esimerkiksi joukkoliikennekadun merkintänä välille Tikkurilantie-Lummetie.

VR-Yhtymä Oy näkee kaavarungon periaatteen tiivistää Tikkurilan merkittävää asemanseutua ja joukkoliikenteen solmukohtaa erittäin kannatettavana. Samalla tulee huolehtia asemanseudun saavutettavuudesta, viihtyisyydestä, houkuttelevuudesta, turvallisuudesta ja esteettömyydestä ja pyrkiä kasvattamaan alueen palvelutasoa. Asemanseudun tulee pystyä vastaamaan kasvaviin asiakas- ja matkamääriin. Toimivat vaihtoyhteydet ja liityntäpysäköinti lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Polkupyörien ja uusien liikkumismuotojen liityntäpysäköintipaikkamäärä ja -laatu on varmistettava sekä sitä on lisättävä nykyisestä. Autojen liityntäpysäköinnin tulee sijaita esitettyä lähempänä matkakeskusta. Yhteys keskustan kehälle on huomioitava, samoin riittävät ja toimivat saatto- ja noutoliikennealueet sekä lyhytaikainen pysäköinti. Asukkaiden skenaario kuvaa heidän palvelutarpeitaan ja tulee ottaa palvelutasotähtäimessä huomioon. Pääradan raideliikennettä tulee voida kehittää ja lisätä 5. ja 6. lisäraiteella sekä raiteiston ja matkustajalaitureiden tulevalla kehittämisellä. Lisäraiteiden sijoittaminen on mahdollista vain aseman itäpuolella. Tikkurilan liikennepaikan kehittämisessä tulee huomioida nykyistä pidempien laituriraiteiden tarve, matkustajalaitureiden määrä ja liikenteen sujuvat ratapiha-alueen vaihdeyhteys ja turvalaitosjärjestelyt. Nämä vaativat riittäviä raidealuevarauksia ja raiteistoalueen kokonaistarkastelun myös ratapihan pituussuunnassa. Vuosina 2021–2023 toteutettava ratapihan muutoshanke on otettava huomioon. Erityisesti ratapihan itäpuolen kaavarunkoratkaisua ja rata-aluevaraustarvetta tulee selvittää tarkemmin ja sen yhteydessä tarkentaa.

Senaatti-kiinteistöt pitää kestävään liikkumiseen tukeutuvan kaupungin kehittämistä ja tiivistämistä kannatettavaa. Yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen kehityksen sekä ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta työpaikkojen lisääminen erityisen saavutettavalle Tikkurilan alueelle on erityisen positiivista. Kävely-ympäristöjen sekä viher- ja virkistysympäristöjen vahvistaminen tukee ja korostaa alueen kehitystä kestäväksi ja viihtyisäksi. Kaavarunkoalueen länsireunalle on esitetty kehitettävä työpaikka-alue, jonka tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida viranomaistoiminnan erityisvaatimukset. Jokiniemen työpaikkamäärä lisääntyy tulevaisuudessa. Jokiniemenkujan läheisyyteen esitetään ratikan pysäkkiparia, mikä vähentäisi henkilöautoliikennettä alueelle sekä alueen pysäköintipaikkatarvetta. Vantaan oikeus- ja poliisitalon arvot liittyvät oikeustaloon, ja asiakirjat tulisi tältä osin päivittää.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto tukes toteaa kaavarunkoalueen sijaitsevan Tikkurila Oyj:n konsultaatiovyöhykkeellä. Yritys on Seveso-direktiivissä tarkoitettu turvallisuusselvitysvelvollinen laajamittaista kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittava laitos, jonka kemikaalit ovat pääosin palavia nesteitä. Ulkopuolinen pitkittynyt tulipalo voi johtaa liuotinsäiliöiden repeytymiseen, mistä seuraa tulipallon syntyminen, jonka lämpösäteilyannos ylittää kipua aiheuttavan rajan 490 metrin etäisyydellä ja palovammoja aiheuttavan rajan 390 metrin läheisyydellä säiliöryhmästä. Em. vaaravyöhykkeiden lisäksi konsultointivyöhykkeellä tulee huomioida tulipalosta aiheutuvat haitalliset savukaasut ja varautua suojautumaan sisätiloihin, mikä edellyttää sitä, että ilmastointi on pysäytettävissä. Kemikaalilaitoksen läheisyys on huomioitava pelastussuunnitelmissa, erityisesti alueen evakuoinnin aloittamisesta on oltava selkeä ohjeistus.

Helsingin Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus näkee elinvoimaisen Tikkurila juna- ja raitiotieyhteyksineen tukevan pohjoisen ja koillisen Helsingin kehitystä ja vähentää segregaatiouhkaa. Tikkuritien varren toimitilakehityksen kannalta kehitys tämän pääkadun varrella on myönteistä. Ala-Tikkurila säilyy pientalovaltaisena, ajoyhteys Heurekaan säilyy, uutta liikennettä ei tule suunnitella alueen kautta. Keravanjoen varsi on tärkeä poikittainen viheryhteys, ranta-alueiden suunnittelussa tulee vahvistaa ekologisia yhteyksiä ja mahdollistaa monipuolinen virkistyskäyttö molemmin puolin jokea. Kävelyn ja pyöräilyn reitistö on hyvä tehdä yhteistyössä kaupunkien rajalla. Baanayhteyden jatko Kiitäjäntien ja Kiitäjäntienpään kautta Tikkurilaan ja edelleen seudulle on tärkeää.

Vantaan kaupunginmuseo toteaa, että osana kaavatyötä on tehty alueinventointi Tikkurilan 1960–2000 vuosien rakennuskannasta, jonka pohjalta uusi rakennusperintökanta on arvotettu. Kohteet on esitetty kaavarunkoluonnoksen materiaaleissa. Rakennukset inventoidaan ja suojelu ratkaistaan asemakaavoissa. Tapauskohtaisesti tutkitaan peruskorjauksen, lisärakentamisen, käyttötarkoituksen muutosten ja purkavan uudistamisen mahdollisuudet. Kaupunginmuseo pitää myönteisenä kulttuuriympäristön säilyttämiseen liittyvää sisältöä mm. kaavarunkoluonnoksen teemoissa ja suunnitteluperiaatteessa 4. Työssä on tavoitettu kestävä suunnitteluajattelu, jossa kulttuuriympäristö läpäisee kaupunkikehittämisen.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavanmuutosehdotuksissa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Alueen tehostaminen vaikuttaa lisäävästi muuntamo- ja kaapelointitarpeisiin, mikä tulee huomioida asemakaavasuunnittelun alkuvai-

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

heessa. Siirtokustannuksien osalta toimitaan yhteistyösopimuksen 20.7.1993 mukaisesti.

ELY lausuu ilmastovaikutuksista: Kaavarunko on linjassa resurssiviisauden ja kiertotalouden tiekarttojen kanssa, ja suunnitteluperiaatteet tukevat ilmastomyötäisten asemakaavojen laadintaa.

Tulevaisuuden haasteet on tiedostettu ja niihin pyritään varautumaan rakentamisen, asumisen, liikkumisen ja työn osalta. Alueella on erinomaiset lähtökohdat kestävän liikkumisen edistämiseen myös asemakaavoituksen keinoin, ratkaisuilla voi olla myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen potentiaalin hyödyntämiseen alueella. Rakennusmateriaaleihin sitoutuneiden päästöjen painoarvon lisääntyminen on tiedostettu, kun energiatehokkuus ja energia vähäpäästöisyys lisääntyy. On hyvä, että purkavan uudistamisen rinnalle on nostettu kirjo muita keinoja. Kaavarunkotyö ei sisällä energiaratkaisujen linjauksia. Olisi hyvä, että jatkosuunnittelussa selvitettäisiin uusiutuvan energian ja ylijäämäenergia hyödyntämisen mahdollisuuksia. Kasvu sijoittuu rakennetuille alueille, vaikutus puuston ja maaperän hiilen muutoksiin on vähäinen. Tästä huolimatta on huolehdittava, että kehitys lisää hiilinieluja ja -varastoja, rakennettu ympäristö voi myös sitoa hiilidioksidia ja toimia -nieluna ja -varastona. Alueen viheralueiden suunnittelussa tulee huomioida hiilen sidonta. Rakennetut viherrakenteet ja luonto lisäävät ympäristön ilmastokestävyyttä. Kaavarunkotyö tuo esiin sopeutumisen ja varautumisen näkökulmia. Vihertehokkuusperiaate tukee tätä, lisäksi on huomioitava rakennettujen alueiden lämpösaarekeilmiö. Kokonaisvaltaista näkemystä Tikkurilan tulevaisuudesta kirkastaisi laskelmiin perustuva ilmastovaikutusten arviointi, joka toisi esiin, miten kaavarungon mukainen asemakaavoitus tukee ilmastotavoitteita ja miten vähennetään alueen kasvun myötä syntyvien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden ristiriitaa.

Luonnonympäristö: Hulevesien hallintaan tulee kiinnittää huomiota, eikä Keravanjoen kuormitusta tule kasvattaa. Tavoitteena olisi hyvä esittää, ettei Natura-alueen vuollejokisimpukan elinympäristöä heikennetä. Happamia sulfaattimaita koskevat tiedot olisi hyvä lisätä kaava-aineistoon.

Rakennettu kulttuuriympäristö: Kaavarunkotyön osana on tunnistettu arvokas kulttuuriympäristö ja rakennusperintö. Täydennysrakentamisen tehokkuudesta riippuen niiden arvot saattavat olla ristiriidassa uudisrakentamisen kanssa. On hyvä, että kulttuuriympäristön ja arvokkaan rakennusperinnön säilyminen on asetettu yhdeksi tavoitteeksi ja suojelu tutkitaan osana asemakaavoitusta. Kaavarunkotyö suhtautuu purkavaan uudistamiseen kriittisesti, mikä on rakennusperinnön näkökulmasta hyvä. Kaupunkikuvan näkökulmasta on perusteltua, että kaupunkiin laaditaan korkean rakentamisen selvitys. Kaavarunko antaa hyvät edellytykset kulttuuriympäristön ja yksittäisten rakennusperintökohteiden huomioimiselle yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Ilmanlaatu: Alueen haasteena on heikko ilmanlaatu. Siihen vaikuttaminen on haastavaa ja liikennemääriä tulisi vähentää niiden alueiden läheisyydestä, joissa on altistuvia ihmisiä, mm. oleskelun alueilta. WHO on julkaissut entistä tiukemmat suositusarvot ilmanlaadulle

Meluntorjunta ja tärinä: Kaavarunkotyössä on huomioitu melun, tärinän ja ilmanlaadun vaikutuksia.

ELY:n nostoja, joiden huomioiminen edistää alueen elämänlaatua ja kaavojen terveellisyyttä ja viihtyisyyttä: Kaikista kaavoista on syytä teettää meluselvitykset ja vaikutusarvioinnit sekä tavoitella melutilanteen paranemista ja altistumisen vähentämistä kaavoilla. Asuinhuoneet tulee sijoittaa siten, että asunnot avautuvat aina myös hiljaisempaan suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät. Raideliikenteeseen ja melun enimmäistasoihin on kiinnitettävä huomio. Asuinhuoneistojen ei tule avautua vain radan suuntaan. Melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille.

Tärinän aiheuttamat haasteet on hyvin huomioitu. Tärinän heilahdusnopeuden raja-arvo ja runkomelun enimmäisarvot tulee määrätä kaavoissa.

HSY toteaa, että kaavarunkoalue on kokonaan vesihuollon toiminta-aluetta ja sen hankkeet voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkostoon. Mikäli on tarvetta oleellisesti muuttaa nykyistä vesihuoltojärjestelmää, tulee ratkaisut päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa. Jatkosuunnittelussa tulee selvittää uuden vesihuollon tarve, kustannukset sekä riittävät tilavaraukset.

Vastineet lausuntoihin

Traficom: Tikkurilan asemalla ja matkakeskuksessa vaihtoyhteydet suunnitellaan mahdollisimman sujuviksi. Pääradan kehitystä tarkastellaan jatkossa tarkemmin alueen asemakaavoissa. Radan itäpuolen tarkemmassa suunnittelussa lähtökohtana on liityntäpysäköinnin määrän säilyttäminen, paikkojen sijoittaminen aseman tuntumaan ja luonteva yhteys liityntäpysäköinnistä keskustan kehälle. Tikkurilan aseman alittava Vantaan ratikan linjaus mahdollistaa parhaat vaihtoyhteydet, sujuvat läpiajomatkat ja hyvät pysäkkisijainnit Tikkurilassa. Jyrkkää kääntökulmaa Lummekujalta Kielotielle on loivennettu asemakaavavaiheessa risteyksen eteläpuolisen tontin viisteellä. Ratikan suunnittelun yhteydessä on selvitetty liikennemelua sekä tärinä- ja runkomelua, jotka otetaan huomioon sekä ratikan asemakaavoissa että raitiotien suunnitelmaratkaisuissa. Asemakaavatyössä rautatie- ja raitiotiemelu arvioidaan niiden vaikutusalueella ja huomioon otetaan myös lyhytaikainen, voimakas melu.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

HSL: Lummekujan ja Tikkurilantien välisellä osuudella Kielotiellä kulkee tulevaisuudessa raitiotie ja ko. osa kadusta on osoitettu kestävän liikkumisen kaduksi. Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla.

VR-Yhtymä Oy: Jokiniemen kampuksen kaavatyössä tutkitaan radan itäpuolisen alueen kehittämistä reunaehtoineen. Suunnittelussa otetaan huomioon radan itäpuoliset lisäraidevaraukset, joiden kohdalle ei esitetä rakentamista. Kaavarungon tarkasteluaika on pitkä, eikä pysäköinnin linjauksissa siksi oteta kantaa pysäköintinormeihin tai autopaikkamääriin. Pääradan itäpuolinen liityntäpysäköinnin karttamerkintä on siirretty lähemmäs Tikkurilan asemaa ja matkakeskusta.

Senaatti-kiinteistöt: Jokiniemen työpaikka-alueen jatkosuunnittelussa huomioidaan viranomaistoiminnan erityisvaatimukset ja toimintaedellytykset. Pääradan itäpuolisen Jokiniemen pysäkin sijainti on lisätty kaavarunkokarttoihin. Vantaan kaupunginmuseon arvottaman oikeus- ja poliisitalon merkintää on tarkennettu yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa.

Tukes: Seveso-direktiivin mukaisella Tikkurila Oyj:n konsultointivyöhykkeellä pyydetään asemakaavoituksen yhteydessä tarvittavat lausunnot Tukesilta ja pelastusviranomaiselta. Tarvittavat suojatoimenpiteet määrätään asemakaavoissa.

Helsingin Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne –palvelukokonaisuus: Tikkuritie johtaa Tikkurilan keskustan eteläiseen osaan ja jatkaa siitä Kielotielle ja Talvikkitielle. Kaavarunkotyössä molempien katujen varren kehittyminen niin asumisen kuin työpaikkojen vyöhykkeinä on mahdollista. Heurekan tontin kehittyessä tulee tarkastella ajoyhteyksiä, jotka kulkevat Helsingin alueen kautta. Tikkurilan keskusta-alueen kehittyessä pidetään huolta siitä, että Keravanjoen ekologiset arvot eivät heikenny. Samalla tulee tarkastella uusia, mahdollisia siltayhteyksiä ja reittejä joen varren viheralueilla. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkkoon sisältyy Kiitäjäntien ja Kiitäjänpään reittiä jatkava ratavarren baanayhteys.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy: kaavarunkoalueen tiivistäminen ja kehittäminen tapahtuu vähitellen. Jokaisen asemakaavatyön yhteydessä tarkastellaan erikseen muuntamo- ja kaapelointitarpeet sekä otetaan huomioon kaukolämpöputkien sijainti. Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien siirtokustannuksissa noudatetaan laadittuja yhteistyösopimuksia.

ELY: Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030, ja resurssiviisauden tiekartan linjaukset sisältyvät kaikkien asemakaavatöiden tavoitteisiin. Kaavarungossa ilmastotavoitteita on tarkasteltu alueen ominaispiirteitä kuten täydennys- ja lisärakentamisen mahdollisuuksia painottaen. Tiekartan tavoite uusiutuvan energian lisäämisestä on nostettu myös kaavarunkoselostukseen. Laskelmiin perustuvaa ilmastovaikutusten arviointia tehdään lisääntyvässä määrin asemakaavavaiheessa. Toteutettavilta hankkeilta edellytetään vihertehokkuuslaskelmaa, joka sisältää myös hulevesien hallinnan ratkaisut. Kaavarunkoalueella ei ole merkittäviä havaintoja tai tietoa happamista sulfaattimaista. Ilmanlaadun ja melun haasteita torjutaan ohjaamalla ohiajavaa ajoneuvoliikennettä Tikkurilan keskustaa kiertävälle kehälle, jonka sisäpuoli on ensisijaisesti kestävän liikkumisen vyöhykettä. Asemakaavamuutosten yhteydessä laaditaan tarvittavat meluselvitykset ja vaikutusten arvioinnit.

HSY: Myös vaikutukset vesihuoltoverkostoon tarkastellaan asemakaavamuutosten yhteydessä. Tarkastelut tehdään yhteistyössä HSY:n vesihuollon kanssa.

Kaavarunkoon tehdyt tarkistukset

Lausuntojen johdosta tehdyt tarkistukset

Kaavarunkokartat A ja B: Pääradan itäpuolinen liityntäpysäköinnin merkintä on siirretty lähemmäs Tikkurilan asemaa ja matkakeskusta. Vantaan ratikan Jokiniemen pysäkkipari on lisätty. Vantaan kaupunginmuseon arvottaman oikeus- ja poliisitalon merkintää on tarkennettu koskemaan ainoastaan oikeustaloa.

Kaavarunkokartta B: Kestävän liikkumisen katu on merkitty kartalle.

Kaavarunkoselostus: Termi ”Kestävän liikkumisen katu” on lisätty kohtaan 2.3.4 Liikenne / Katuverkko. Tavoite uusiutuvan energian lisäämisestä on nostettu kohtaan 2.3.6 Muut / Yhdyskuntatekninen huolto. Tieto siitä, ettei alueella ei ole merkittäviä havaintoja tai tietoa happamista sulfaattimaista, on lisätty kohtaan 2.3.6. Muut / Ympäristöhäiriöt.

Muut tarkistukset

Kaavarunkokartat A ja B: Vantaan kaupunginmuseon arvottamien rakennusten merkintöjä on päivitetty Kuninkaalan osalta kortteleissa 64107 ja 64104. Suuri Rantatie-kaavamerkinnän selitettä on täsmennetty.

Kaavarunkoselostus: Tietoja Tikkurilan vanhusten keskuksen suunnittelusta on täydennetty kohdassa 2.3.3 Työ / Palvelukehityksestä kaavarunkoalueen ulkopuolella Tikkurilan suuralueella. Kaupungin oman monitilatoimiston tilannetiedot on päivitetty kohtaan 2.3.3 Työ / Kaupungin monitilatoimisto. Lisäksi kaavarunkoselostusta on täydennetty suunnittelu- ja käsittelyvaiheiden osalta.

Mielipiteet tai kaupunginhallituksen pöytäkirjalausumat eivät aiheuttaneet tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

4 Vaikutusten arviointi

4.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Tikkurilan sijainti osana pääkaupunkiseutua sekä sen yhteydet lentokentälle tekevät Tikkurilasta merkittävän keskuksen. Tikkurilan asema on maan kolmanneksi vilkkain ja sen merkitys erityisesti seudullisena ja kansainvälisenä joukkoliikenteen vaihtoasemana vahvistuu, jos suunnitellut ratahankkeet, kuten Vantaan ratikka ja lentorata toteutuvat. Mikäli lentoradan sijaan rakennetaan pääradan lisäraiteet, säilyy alueen sijainti myös kotimaisten yhteyksien asemana. Alue rakennettuna, sekoittuneena kaupunkikeskusta-alueena säilyy ja vahvistuu.

Tikkurila on Vantaan hallinnollinen keskus, jossa on pääosin rakennettua kaupunkiympäristöä, mutta myös rakentamatonta maata. Kaavarunko vahvistaa ylempien suunnitelmatasojen, seudullisten suunnitelmien sekä kaupungin omien ohjelmien tavoitetta tiivistää Tikkurilan keskusta-aluetta yhtenä kaupungin pääkeskuksista. Tikkurilan tiivistyessä sen rooli pääkaupunkiseudun merkittävänä keskusta-alueena korostuu.

Kaavarunkoalue kehittyy pääosin toiminnoiltaan sekoittuneena keskustarakenteena. Suunnitelma mahdollistaa 10 000 uuden asukkaan sijoittumisen alueelle 2040 mennessä. Rakentamista ohjataan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sitä kestävästi tiivistäen. Tiivistämällä työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuus paranee, käyttäjät lisääntyvät, palvelut monipuolistuvat sekä elinkeinoelämä voi hyvin ja taloudellinen kasvu mahdollistuu. Asumisen mahdollisuudet lisääntyvät ja asumisen ratkaisuissa pyritään monipuolisuuteen. Purkavan uudistamisen rinnalla tarkastellaan korjaamista ja tonttikohtaista lisärakentamista. Rakennustaiteellisesti arvokkaat kohteet on kaavarunkotyön yhteydessä selvitetty ja arvokas rakennetun ympäristön perinne säilyy osana muutosta. Työpaikkakehitykselle varataan mahdollisuuksia, tavoitteena on 4000 uutta työpaikkaa 2040 mennessä.

Asukkaat sijoittuvat palveluiden lähelle hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Vantaan ratikka lisää yhteyksiä pääkaupunkiseudun raideverkostoon ja lentokentälle. Pääradan ja kehäradan varren asukaskehitys lisää raiteiden käyttäjiä ja lisää asioijia Tikkurilan asemanseudulla. Alueen kunnallistekninen infrastruktuuri on pääosin rakennettu, mutta sitä tulee jatkossa uudistaa osana hankkeita.

4.2 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Kaavarungon päämääränä on ohjata kasvun suunta niin, että Tikkurila kasvaa kestävästi paikallisia vahvuuksia hyödyntäen. Alueen erityinen arvo on sen monipuolinen kerroksellisuus, josta pidetään kiinni. Rakennettu keskusta-alue uudistuu osin sitä tiivistämällä ja arvokkaat kohteet säilyvät osana muutosta. Tulevaisuudessa Tikkurila on entistä houkuttelevampi niin asukkaiden, työntekijöiden, yritysten kuin alueella vierailevien näkökulmasta.

Kaupunkikuva ja -rakenne

Tikkurilan maanomistus on hajautunutta, ja rakennuskanta vaihtelevaa sekä iältään, rakennustyypeiltään että materiaaleiltaan. Kaavarunko tunnistaa kerroksellisuuden ja kirjavuuden osaksi alueen identiteettiä. Tiivistämisen tavoitteena ei ole yhdenmukainen uusi Tikkurila, vaan jatkuva, mutta hallittu muutos. Alue uusiutuu pala kerrallaan kiinteistönomistajien ja kaupungin yhteistyössä, ja kaavarungon periaatteet ohjaavat kehitystä.

Tikkurilasta rakentuu aitoa kantakaupunkia, jossa kaupalliset toiminnot, toimistot ja asuminen voivat sijaita samassa korttelissa tai rakennuksessa. Alue tulee olemaan entistä urbaanimpi, monimuotoisempi sekä joustavampi muutoksille. Kaavarungon kävelykeskusta ja Kielotien joukkoliikennepainotteinen katu muodostavat eloisan ytimen, jossa arki on sujuvaa ja liikkuminen helppoa ja turvallista. Kävelypainotteinen kestävän liikkumisen alue monipuolisine palvelui-


©Aineistopankki

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

neen on Vantaan ratikan myötä nykyistäkin paremmin joukkoliikenteellä saavutettavissa.

Tiivistämisellä tuetaan Tikkurilan katuverkolle tyypillistä vaihtelua: vilkkaat pääkadut rajautuvat tehokkaaseen ja toiminnallisesti sekoittuneeseen korttelirakenteeseen, jonka kivijalkakerrokset muodostuvat liike- ja palvelutiloista. Aseman ympäristöön syntyy korkeaa rakentamista nykyisten arvorakennusten lomaan. Vehreillä välikaduilla mittakaava on pienempi ja korttelirakenne avoimempi. Tikkurilan väri- ja materiaalimaailma on rikas ja rouhea, siinä painottuvat värikkäät rappauspinnat ja tiili sekä muut aidot materiaalit.

Nykyisen keskusta-alueen laajentuessa radan itäpuolelle syntyy uutta kaupunkirakennetta, jonka vahvuudet lisäävät entisestään kaavarunkoalueen moni-ilmeisyyttä. Jokiniemen kampusalue on ainutlaatuinen mahdollisuus suunnitella ja rakentaa uusi kaupunginosa joukkoliikenteen solmukohtaan ja kiinteäksi osaksi vilkasta kantakaupunkia. Kampusalueelle sijoittuu koulutustilojen ohella sitä tukevia toimintoja ja ulkotiloja sekä liike-, palvelu-, toimisto- ja asuinrakentamista. Keskeisinä teemoina ovat monikäyttöisyys, yhteiskäyttöisyys ja muunneltavuus sekä sisä- ja ulkotilojen lomittuminen saumattomasti toisiinsa. Pääosa alueesta sijoittuu korkean rakentamisen tarkastelualueelle. Konsulttityön kautta Jokiniemen kampukselle haetaan laadukasta ja raikasta kokonaisratkaisua ja vahvaa identiteettiä. Alue tukeutuu uuteen pohjoiseteläsuuntaiseen viheryhteyteen, joka johtaa Hiekkaharjusta kampusalueen läpi jokirantaan.

Kulttuuriympäristö

Kaavarunkoalue on parhaillaan voimakkaassa muutoksessa, jossa mm. 1970-luvulla rakennetut virastokorttelit ja 1956 rakennettu kirkko korvautuvat uudella hybridirakentamisella. Kaavarunko tukee muutoksen jatkumoa, ja mahdollistaa alueen merkittävän tehostamisen. Tiivistyvässä kaupungissa on kuitenkin päämääränä myös säilyttää alueen kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia ja ympäristöjä. Monimuotoisuus ja ajallinen kerrostuminen ovat tärkeitä niin alueen identiteetin, asukasviihtyvyyden kuin kulttuuriympäristön vahvuuksia hyödyntävän elinkeinoelämänkin kannalta.

Tikkurilanranta on kulttuurihistoriallisesti merkittävää ympäristöä vanhoine teollisuusrakennuksineen ja puistoineen. Silkin tehtaan rakennukset ovat jo löytäneet uusia käyttötarkoituksia, ja jatkossakin korttelissa pyritään yhdistämään uutta ja vanhaa sopuisasti sekä lisäämään toiminnallisuutta. Keravanjoen varsi on merkittävää kulttuuriympäristöä Heurekalta Hanabölen pelloille asti. Jokivarren käyttäjämäärän kasvaessa kasvaa alueen saavutettavuutta ja virkistyskäyttöä pyritään parantamaan maankäytön ratkaisuilla. Keskusta-alueen tiivistämisellä säästetään rakentamisen paineilta kaavarungon tuntumassa sijaitsevia kulttuurimaisemaltaan merkittäviä alueita, esim. Hanabölen peltoalueita.

Tikkurilan 1950-luvulla ja sitä aikaisemmin valmistunut rakennuskanta on inventoitu ja osin suojeltu jo aiemmin. Yksittäisistä rakennuksista muun muassa vanha asema sekä vanhat tehdasrakennukset ovat suojeltuja. Kaavarunkotyön tueksi kaupunginmuseo on inventoinut 1960–1990-lukujen rakennuskantaa, jotta kaikkien vuosikymmenten parhaat esimerkit voivat säilyä osana kerroksellista kaupunkia. Kaavarungossa on tunnistettu myös alueellisia arvoja: Kukkaketoa, Oksanmäkeä, Jokirannan pientalovyöhykettä ja Hiekkaharjuntien ympäristöä kehitettäessä säilytetään kunkin alueen ominaispiirteitä kuten mittakaava- ja materiaalimaailmaa.

Vanhojen rakennusten rakennushistoriallista merkitystä sekä suojeluvaatimuksia arvioidaan tarkemmin asemakaavojen uusiutumisen yhteydessä. Tikkurilaa halutaan kehittää uuden ja vanhan tasapainoa hakien. Kohdekohtaisesti punnitaan peruskorjauksen, lisärakentamisen, käyttötarkoituksen muutoksen ja/tai purkavan uudistamisen mahdollisuudet.

Purkava uudistaminen

Viime vuosina purkavasta uudistamisesta on tullut käytetyin keino Tikkurilan keskustan uudistamisessa. Kaavarungon tavoitteena on monipuolinen kehitys ja kerroksellinen kaupunki, jossa rakennusten purkaminen edellyttää tapauskohtaista tiivistämisen vaihtoehtojen kartoitusta. Näkökulmana tulee olla koko kaupunginosan tulevaisuus, vaikka ratkaisuja tehdään tonttikohtaisesti.


©Aineistopankki

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Purkaminen on teknistaloudellisesta näkökulmasta kiinnostavaa Tikkurilan kaltaisella suhteellisen väljästi rakennetulla alueella, jossa asuntojen hinnat ovat nousussa, ja tonttien tehokkuutta on usein mahdollista nostaa merkittävästi. Rakennusten korvaaminen uusilla mahdollistaa esteettömät ja energiatehokkaat asunnot sekä tämän päivän tarpeisiin vastaavat toimistotilat. Kasvun voimakas keskittäminen jo rakennetulle alueelle valmiin infran ääreen säästää sekä kaupungin kustannuksia että lähiseudun rakentamattomia luonnonalueita. Parhaimmillaan rakennusten korvaaminen uusilla myös palvelee toimintojen sekoittumista ja katutilan avoimuutta sekä tuo mukanaan uusia kaupunkivihreän mahdollisuuksia. Kun päätetään purkaa, on kuitenkin huolehdittava purkamisen tavasta ja mahdollisuuksien mukaan kierrättää purettavaa materiaalia. Kiertotalousajattelu ja siihen liittyvä tuleva lainsäädäntö tulee vaikuttamaan purkamiseen liittyviin ratkaisuihin. Uuden rakentamisen valinnat vaikuttavat kohteen hiilineutraaliuteen ja energiatehokkuuteen, joiden tulee olla purettua rakennusta huomattavasti paremmat.

Kestävän kehityksen kannalta purkava saneeraus ei ole edullinen ratkaisu: sekä purkaminen että uudisrakentaminen aiheuttavat runsaasti hiilidioksidipäästöjä rakennuksen elinkaareen nähden. Riskinä on myös kaupungin kerroksellisuuden mureneminen tontti tontilta ja alueen vapaa-alueiden, viheralueiden sekä sitä kautta resilienssin väheneminen. Hallitsematon rakennuskannan korvaaminen uudisrakentamisella saattaa tuottaa suuren määrän yhden ajan tehokasta ja samankaltaista rakentamista, joka ei kestä aikaa yhtään edellisiä ratkaisuja paremmin. Mikäli purkamisesta tehdään säännönmukainen vaihtoehto rakennuksen kunnossapidolle, vaarana on myös rakennusten huollon laiminlyöminen ja niiden eliniän lyheneminen. Jatkuvat purkamisspekulaatiot saattavat huolestuttaa asukkaita, aiheuttaa vanhojen asuntojen hinnan laskua ja jopa kielteistä sosiaalista kehitystä.

Kaavarunko ohjaa nykyisen rakennuskannan säilyttämiseen ja peruskorjaamiseen mm. suuntaa antavien tonttitehokkuuksien vaihtelulla. Vilkkaiden pääkatujen varsilla purkava uudistaminen on todennäköisempää, mutta kaavarunkoalueen laitamille ja keskustakorttelien sisäosiin esitetään maltilliseen tonttien ja kortteleiden lisärakentamiseen soveltuvia tehokkuuksia. Toisena kerroksellisuutta suojaavana keinona on ollut kaupunginmuseon toteuttama nykyisen rakennuskannan inventointi ja arvotus, joka jatkossa otetaan huomioon asemakaavamuutostyössä.

4.3 Vaikutukset asukkaisiin

Kaavarunko mahdollistaa asunnot 10 000 uudelle asukkaalle Tikkurilan keskusta-alueella. Lisäys toteutuu uudisrakentamisella, joka lomittuu nykyiseen rakennuskantaan ja osin korvaa sitä. Myös työpaikat ja palvelut kehittyvät, ja alueesta kehittyy toiminnoiltaan sekoittunutta kantakaupunkia. Kaupunkirakenteen tiivistämisellä ja uudistamisella parannetaan joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä työpaikkojen ja palveluiden läheisyyttä ja monipuolisuutta. Sekä nykyisten että uusien asukkaiden arki on entistä sujuvampaa, ja päivittäiset asiat hoituvat helposti myös kävellen. Samalla tuetaan liikkumisen tasa-arvoa ja esteettömyyttä lasten, vanhusten sekä vammaisten kannalta. Nykyistä urbaanimpi ympäristö tukee asukkaiden ja alueen muiden käyttäjien kestävää elämäntapaa sekä vähentää kasvihuonepäästöjä. Liikkumisen monet vaihtoehdot myös vähentävät riskiä siitä, että autoliikenne ja pysäköinti ruuhkautuu alueen käyttäjämäärän kasvaessa.

Tiivistäminen täydentää ja lisää asumisen kirjoa alueella. Jatkossa Tikkurilan asuntokantaan sisältyy eri ikäisiä rakennuksia, vaihtelevia rakennus- ja asuntotyyppejä sekä monipuolisia hallintamuotoja. Uudisrakentaminen tuo mukanaan mm. asumisen tornitaloissa ja hybridikorttelit, joissa asuminen ja muut toiminnot sijaitsevat lomittain tai päällekkäin. Pienempää mittakaavaa puolestaan voivat muodostaa kortteleiden sisäosiin tai kattopihoille sijoittuvat rivi- tai kaupunkipientalot asuntopihoineen. Kaupungin ohjauksella turvataan myös kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytykset voimakkaasti kehittyvällä alueella.

Tällä hetkellä kaupunkiympäristö ja sinne rakentuva asuntokanta houkuttelee etenkin yksin ja kaksin asuvia nuoria aikuisia. Tulevaisuudessa Tikkurila on väestöltään entistä monipuolisempaa, ja aluetta suunnitellaan myös lapsiperheiden, ikääntyneiden ja erityisryhmien näkökulmasta. Tarkoituksena on eriytymiskehityksen ehkäisemisen lisäksi mahdollistaa elinkaariasuminen alueella, eli tarjota asukkaille mahdollisuuksia muuttaa elämäntilanteen muuttuessa lähelle edellistä kotiaan.



©Aineistopankki

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022

4.4 Vaikutukset elinympäristöön

Ympäristöhäiriöt

Tikkurilan alueen erityisenä haasteena ovat ympäristöhäiriöt, joilta suojautuminen ratkaistaan jokaisen kaavahankkeen yhteydessä. Alla on kuvattu kaavarungon haasteita ja mahdollisia vaikutuksia lähtötilanteeseen.

Melu

Tikkurilan kaavarunkoaluetta kehittäessä tulee huomioida lentomelu, tiemelu ja rautatiemelu. Tikkurilan keskusta-aluetta tiivistäessä tarkastellaan melua osana asemakaavoitusta. Riittävä äänitasoero tulee määrätä asemakaavassa, jotta sisätilojen ja ulkotilojen kulloinkin tarvittava melusuojaus ratkaistaan. Kaavarunko mahdollistaa jo rakennetun keskusta-alueen melutilanteen kehittymisen nykyistä paremmaksi tiivistämällä rakennetta ja rajaamalla suurimpia tiemelunlähteitä rakennuksilla.

Rakennushankkeiden yhteydessä huolehditaan lentomelun torjuntaa koskevista äänitasoeron ohjearvoista. Koko Vantaan alueella on meluntorjuntatarve lentomelua vastaan, mikä edellyttää vähintään äänitasoeroa 28 dB asuin-, potilas ja majoitus sekä opetus- ja kokoontumistiloissa.

Asemakaavoituksen yhteydessä tarkastellaan mahdollinen melu ja selvitetään tarvittava rakennuksen äänitasoero. Rakennuksen sijoittelulla voidaan suojata ulkotiloja melunlähteiltä, sisätiloja suojaa rakenteiden melusuojaus. Kaavarunko mahdollistaa alueen rakenteen tiivistymisen ja merkittävimpien katuvarsien rakentumisen tiiviisti. Tämä suojaa kortteleiden pihapuolta melulta. Rakenteiden ja parvekkeiden melusuojaus tulee määritellä erikseen. Useimmiten hankkeista teetetään meluselvitys. Merkittävimmät tiemelunlähteet Tikkurilan kaavarunkoalueella ovat Kielotie, Talvikkitie, Tikkurilantie, Valkoisenlähteentie, Jokiniemenkatu, Lummetie ja Hiekkaharjuntie.

Rautatiemelu rasittaa radanvartta. Ratavarren rakentuessa tulee huolehtia siitä, että melun ohjearvot täyttyvät. Uusi rakentaminen tulee sijoittaa siten, että ulkotilojen päivä- ja yöohjearvot täyttyvät. Sisätilojen melusta huolehditaan rakennuksen ja sen osien äänitasoerovaatimuksella. Lyhytaikainen, voimakas melu otetaan huomioon.

Vantaan ratikasta on teetetty meluselvitys, jonka seurauksena ratikan reitille suunnitellaan melusuojauksia, esimerkiksi meluaitoja. Ratikan melu otetaan huomioon myös asemakaavahankkeissa, joiden yhteydessä teetetään meluselvitykset. Näin melu huomioidaan ratikan hankkeen lisäksi osana asemakaavoitustyötä.

Runkomelu

Kaavarunkoalueen pohjoisosassa on Pääradan ympäristössä hiekkamaata, jonka riskinä on runkomelun syntyminen alle 130 metrin etäisyydellä radasta. Tällä alueella asemakaavatyön yhteydessä määrätään runkomelun huomioonottamisesta rakentamisen yhteydessä. Kaavarunkoalueen tiivistyessä runkomelun aiheuttamat riskit huomioidaan asemakaavoituksessa ja huolehditaan runkomelun ehkäisystä uusissa rakennushankkeissa.

Tärinä

Vilkasliikenteisten väylien ja junaradan ympäristössä olevien savimaiden rakentamisessa tulee huomioida väylien liikenteen aiheuttama mahdollinen tärinä. Alle 200 metrin etäisyydellä pääradasta ja alle 50 metrin etäisyydellä raskaasta katuliikenteestä savimaalla tulee asemakaavassa määrätä tärinästä. Rakennettavan kohteen tärinäolosuhteet tulee suunnitella riittävän hyviksi määräämällä tärinän heilahdusnopeuden raja-arvosta. Kaavarunkoalueen kehittyessä asemakaavoitus huomioi mahdollisen tärinän ja huolehtii kaavamääräyksin tärinän suhteen turvallisen rakentamisen toteutumisesta.

Ilmanlaatu

Tikkurilan kaavarunkoalueella haasteena ovat liikenteen aiheuttamat hengitettävät hiukkaset (PM10) vilkkaimpien katujen läheisyydessä. Vaikka vuosiraja-arvot eivät ole ylittyneet Tikkurilan kahdessa ilmanlaadun mittausasemalla, on niissä mitattu muutamia vuorokausiraja-arvon ylityksiä WHO:n ja kuukausittaisia ylityksiä Valtioneuvoston ohjeisiin verrattuna. Kaavoja laadittaessa sovelletaan Uudenmaan elinkeino-. liikenne- ja ympäristökeskuksen ilmanlaatuohjeistusta. Tiiviissä täydennysrakennusympäristössä tämä tarkoittaa ilmanoton sijoittamisen ohjeistusta rakennusten puhdasilmaisemmille puolille, mikä tulee määrätä kaavoissa. Kaupunkirakenteen tiivistyminen mahdollistaa ulko-oleskelutilojen rajaamisen huonon ilmanlaadun yhteydestä, mutta saattaa lisätä kadunvarsia tiivistettäessä syntyvien katukuilujen huonoa ilmanlaatua.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Liikenteen päästöt

Liikenteestä aiheutuvat päästöt ovat merkittävä osa Vantaan kaupungin päästöistä ja vuoden 2019 kasvihuonepäästölaskennan mukaan ne muodostivat reilun kolmanneksen koko kaupungin päästöistä. Liikenteen kasvihuonepäästöjä voidaan vähentää vaikuttamalla liikennesuoritteeseen, kulkumuotojakaumaan tai yksikköpäästöihin.[17] Näistä kahteen ensimmäiseen voidaan vaikuttaa mm. kaavoituksen ratkaisuilla.

Onnettomuusvaaralliset kohteet

Kaavarunkoalue sijaitsee Seveso III-direktiivin mukaisella turvallisuusselvityslaitos Tikkurila Oyj:n yhden kilometrin konsultointivyöhykkeellä, mikä tulee huomioida asemakaavoituksen yhteydessä ja pyytää tarvittavat lausunnot Tukesilta ja pelastusviranomaiselta. Asemakaavoitus huomioi laitoksen sijainnin ja sen mahdolliset vaikutukset uuteen rakentamiseen ja määrää tarvittavat suojatoimenpiteet asemakaavassa.

Pilaantuneet maat

Teollisuushistorian perintönä kaavarunkoalueella on pilaantuneita maa-alueita. Tällaisten maa-alueiden tila ja tontin maaperän puhdistaminen tulee ohjeistaa asemakaavoituksen yhteydessä. Kaavarunkoalueen kehittyessä mahdolliset epäpuhtaat maat puhdistetaan hanke kerrallaan.

---

[17] Alueelliset hiilineutraalisuuselvitykset -työ, tekeillä Vantaan kaupungilla



© Aineistopankki

4.5 Vaikutukset työhön ja palveluihin

Yleisesti

Yleiskaavan 2020 ja Tikkurilan kaavarungon myötä Tikkurilan sekoittuneen rakenteen keskusta-alue laajenee. Suunnitelmat mahdollistavat työpaikkojen lisääntymisen Tikkurilan keskusta-alueella. Nykytilassa kaavarunkoalueen rakennetusta kerrosalasta noin puolet on muuta kuin asumista. Kun alueen kasvu jatkuu ja kehittyy, vähenee työpaikkojen suhteellinen osuus rakennetusta kerrosalasta, mutta työpaikkojen määrä kasvaa. Kaavarungon tavoitteellinen työpaikkamäärän lisäys Tikkurilan keskusta-alueella on 4000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä.

Kaavarunko ohjaa sekoittunutta kaupunkirakennetta sekä kivijalkaliiketilojen ja työpaikkojen sijoittumista alueelle. Kaavarungon kivijalkaliiketila- ja työpaikkarasterimerkinnät edistävät niin toimistotilojen, yksityisten palveluiden kuin kaupan tilojen rakentumista alueelle. Myös julkisille palveluille löytyy tilaa keskustasta. Kaavarunkoon on merkitty nykyiset Y-tontit julkisten palveluiden käyttöön, sekä merkitty kolme uutta aluetta, jossa palvelurakentamista tulee tarkastella alueiden kehittyessä. Julkisen sektorin työpaikkoja löytyy myös yksityisen sektorin omistamista tiloista.

Lisääntyvä työpaikkamäärä on seuraus alueen profiilista seudullisena, hyvin saavutettavana, työpaikkakeskittymänä ja alueen kehittämisestä sekoittuneena keskusta-alueena sekä väestömäärän kasvusta, jolloin yksityisten ja julkisten palveluiden käyttäjiä on enemmän. Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne hyvällä saavutettavuudella houkuttelee niin asukkaita, yrityksiä, työntekijöitä kuin alueella vieraileviakin. Väestönkasvu parantaa myös yrityksille tärkeää työvoimasaavutettavuutta.

Alueen erityisyyden rakentaminen on mahdollisuus: toimitilarakentaminen, lentokentän läheisyydestä hyötyvä työpaikkarakentaminen, sujuvat yhteydet seudulle ja lentokentälle, julkisen sektorin työpaikat ja vapaa-ajan toimintojen kehittäminen sekä kehittyvä kaupan tarjonta. Alueella on erityinen rooli kaupungin hallinnollisena keskuksena. Kaavarunko mahdollistaa sen, että Tikkurila säilyy merkittävänä työpaikkakeskittymänä seudulla ja sen työpaikkamäärä lisääntyy vähitellen.

Yksityiset palvelut, toimitila ja kauppa

Yleiskaavan keskusta-alueiden, joista yksi on Tikkurila, tavoitteena on liike- ja toimitilan kehittyminen. Tikkurilan kaavarunko tukee yleiskaavan tavoitetta. Tikkurilan sekoittunut keskustarakenne laajenee ja mahdollistaa monipuolisen työpaikkakehityksen. Joukkoliikenteeseen tukeutuvalla tiivistävällä kasvul-

la mahdollistetaan nykyistä vahvemmat yksityiset palvelut ja erikoistuneempi kauppa sekä niiden hyvä saavutettavuus.

Kaavarungon kivijalkaliiketilamerkintä mahdollistaa pienimittakaavaisen kaupan, kahvilat ja ravintolat. Kivijalkoihin voi sijoittua myös toimistotyöpaikkoja. Kaavarunkoon merkitty työpaikkarasteri edellyttää työpaikkojen sijoittumisen tarkasteluja hankkeiden osana. Rasterin alueelle on tarkoitus mahdollistaa toimitilaa, kaupan tiloja ja pienempiä toimi- ja liiketiloja. Laajentuneella sekoittuneen kaupunkirakenteen alueella on mahdollisuus kehittää tonttien käyttöä eri tarkoituksiin, asumisen rinnalla työpaikkatarkoituksiin tai hybridikortteleiksi tai -rakennuksiksi.

Tikkurilassa keskusta-alueelle voi sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueella toimii Prisma. Suuryksiköt saattavat tuoda asiakkaita myös lähialueen muille palveluille, kuten erikoisliikkeille, mutta ne saattavat myös heikentää muiden kaupallisten palveluiden mahdollisuuksia. Tikkurilan kauppa kilpailee mm. Jumbon ja Triplan kanssa. Kasvava asukasmäärä ja uudet työpaikat tukevat Tikkurilan pysymistä kilpailussa mukana. Uusille kaupoille on mahdollisuuksia.

Julkiset palvelut

Kaavarunkoon on merkitty alueen nykyiset Y-tontit julkisten palveluiden käyttöön sekä kolme uutta palveluiden tarkastelu -merkintää. Kun väestömäärä kasvaa, tarvitaan lisää julkisia palveluita. Muutos kohdistuu merkittävimmin varhaiskasvatuksen ja peruskoulutuksen tarpeisiin. Myös ammatillisen ja toisen asteen koulutuksen hankkeita on tulossa alueelle. Päiväkoti- ja peruskoulupalveluita tarkastellaan suuralueittain ja osa kehityksestä sijoittuu kaavarunkoalueen ulkopuolelle Tikkurilan suuralueelle. Kaavarunkoalueella nähdään mahdollisuuksia varhaiskasvatuksen sijoittumiselle sekä toisen asteen koulutuksen sijoittumiselle alueella. Jokiniemen Oppimiskampusaluetta suunnitellaan ammatillisen ja toisen asteen koulutuskeskittymäksi junaradan itäpuolelle. Muita merkittäviä julkisen sektorin hankkeita kaavarunkoalueella ovat tulevaisuuden hyvinvointikeskus, kaupungin uusi toimitila Kielotie 13:een sekä kaavarunkoalueen läheisellä ulkopuolella sijaitsevan Tikkurilan urheilupuiston kehitys sekä lähikoulujen lisärakennushankkeet. Kulttuurin kehittämiselle on kysyntää ja se on alueen mahdollisuus. Palveluiden lisääntyminen vahvistaa alueen palvelurakennetta ja tuo palvelut entistä saavutettavammiksi tikkurilalaisille.

4.6 Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

Kaavarungossa mainitaan, että saavutettavuus on Tikkurilan valtti. Tikkurilassa onkin jo nykyisin vahvat joukkoliikenneyhteydet ja alue sijaitsee melko lähellä suuria ajoneuvoliikenteen väyliä. Kaavarungossa kasvua kohdistetaan olemassa olevaan rakenteeseen ja pääosin olemassa olevien yhteyksien varteen. Uusiakin yhteyksiä kaavarungossa on osoitettu: mm. Vantaan ratikka ja pyöräliikenteen baanoja. Kasvu aiheuttaa kuitenkin myös haasteita, kun alueella on enemmän liikkujia, mikä tarkoittaa enemmän matkoja ja toisaalta maankäytön eri toiminnot kilpailevat samasta tilasta sekä resursseista. Esimerkiksi liikennesuunnittelun kannalta tämä tarkoittaa priorisointia kaupungin ja sen asukkaiden näkökulmasta. Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa tämä näkyy eri kulkumuotojen priorisoimisena erilaisilla alueilla. Liikkumisen ohjaus on tärkeää myös liikenteen ympäristövaikutusten sekä liikenneturvallisuuden kannalta.

Vaikutukset liikenteen määrään

Vantaan liikennepoliittisen ohjelmaan verrattaessa kaavarungon alue kuuluu keskuksien ja kestävän liikkumisen liikkumisalueisiin. Molemmilla alueilla suositaan erityisesti kestäviä kulkumuotoja: kävelyä, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä. Yhtenä kaavarungon suunnitteluperiaatteena onkin rakentaa kävelypainotteista kaikkien liikkumismuotojen aluetta. Kaavarunko tiivistää maankäyttöä Tikkurilan keskustassa ja sen tarkoituksena on tuoda palvelut, työpaikat ja asutus lähelle toisiaan. Kaupungin kasvua kohdistetaan olemassa olevaan rakenteeseen ja kaavarunko mahdollistaakin alueelle merkittävän määrän uusia asukkaita sekä työpaikkoja. Tämä tarkoittaa huomattavaa määrää uusia liikkujia, mikä vaikuttaa suoraan alueen liikennesuoritteeseen. Toisaalta keskusta-alueen tiiviys ja sekoittunut maankäyttö vähentävät ihmisten liikkumistarvetta sekä lyhentävät monia liikuttavia matkoja. Useat näistä matkoista onkin hoidettavissa kävellen ja pyöräillen. Kävelyä ja pyöräliikennettä tukee myös keskustan ohittavan ajoneuvoliikenteen ohjaaminen keskusta-aluetta kiertävälle kehälle (Tikkurilantie, Talvikkitie, Valkoisenlähteentie ja Jokiniemenkatu). Näiltä osin kaavarungon ratkaisut tukevat kaupungin tavoitteita ja linjauksia.

Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä on tarkasteltu liikenteen toimivuutta Tikkurilassa. Toimivuustarkastelujen ja uusimpien (2/2021) suunnitelmien perusteella suurimmat liikennevirrat kulkevat Talvikkitiellä ja Tikkurilantiellä. Liikennelaskentatietoihin verrattuna vuoden 2030 ennusteen liikennemäärä kasvaa pohjoisetelä-suunnassa Talvikkitiellä ja vähenee Kielotiellä, Tikkurilantiellä ja Ratatiellä.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Suurin liikennemäärän kasvu on Talvikkitiellä etelästä pohjoiseen, jossa kasvua on 22 % nykytilanteesta. Keskimäärin vuoden 2030 ennusteenliikennemäärä on Tikkurilantien liittymissä 12 % vuoden 2018 ja 2019 liikennelaskentatietoja pienempi.

Vaikutukset liikkumismuotoihin

Kaavarunko laajentaa keskusta-aluetta erityisesti junaradan itäpuolelle. Rata aiheuttaa merkittävän estevaikutuksen liikkumiselle alueen sisällä ja tätä on pyritty helpottamaan merkitsemällä kaavaan uusia yhteyksiä radan yli tai ali. Kaikkiaan kaavarungossa on esitetty seitsemän rautatien alittavaa tai ylittävää yhteyttä ja tämä tukee sekä alueen sisäistä kävelyä ja pyöräilyä että alueen läpi kulkevaa liikennettä. Kävelykeskusta laajenee myös radan länsipuolella. Kävelypainotteinen ydinalue parantaa kävelijöiden sekä pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta ja tukee esteetöntä liikkumista.

Alueen sisäistä ja Vantaan keskuksien välistä liikennettä parantaa myös Vantaan ratikka. Ratikka parantaa erityisesti Itä- ja Keski-Vantaan poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja yhdessä Tikkurilan kautta kulkevien junien sekä bussiliikenteen kanssa se tarjoaa Tikkurilasta erinomaiset joukkoliikenneyhteydet seudulle. Vantaan ratikan yleissuunnitelman yhteydessä tehdyn matkustajamääräennusteen mukaan valtaosa ratikan kyytiin nousseista matkustajista kulkee Tikkurilan matkakeskuksen kautta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteet sekä joukkoliikenteen palvelutaso vaikuttavat olennaisesti kulkumuotojakaumaan. Laadukas kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri: miellyttävä ympäristö, sujuvat ja turvalliset yhteydet sekä joukkoliikenteen osalta mm. kävelyetäisyys pysäkeille ja ympäristön miellyttävyys ovat keskeisiä asioita kyseisten kulkumuotojen houkuttelevuuden lisäämiseksi. Reittien ympäristöön ja laadukkuuteen voidaan vaikuttaa määräyksillä asemakaavoituksen yhteydessä. Näin voidaan luoda edellytyksiä sekä mahdollisuuksia autottomalle elämäntavalle. Tarkoituksena ei ole kieltää yksityisautoilua vaan tarjota sille kilpailukykyinen vaihtoehto. Erityisen merkittävä vaikutus kulkumuotojakaumaan on liikenteen hinnoittelulla, mutta tähän ei voi vaikuttaa kaavarungon ratkaisuilla.

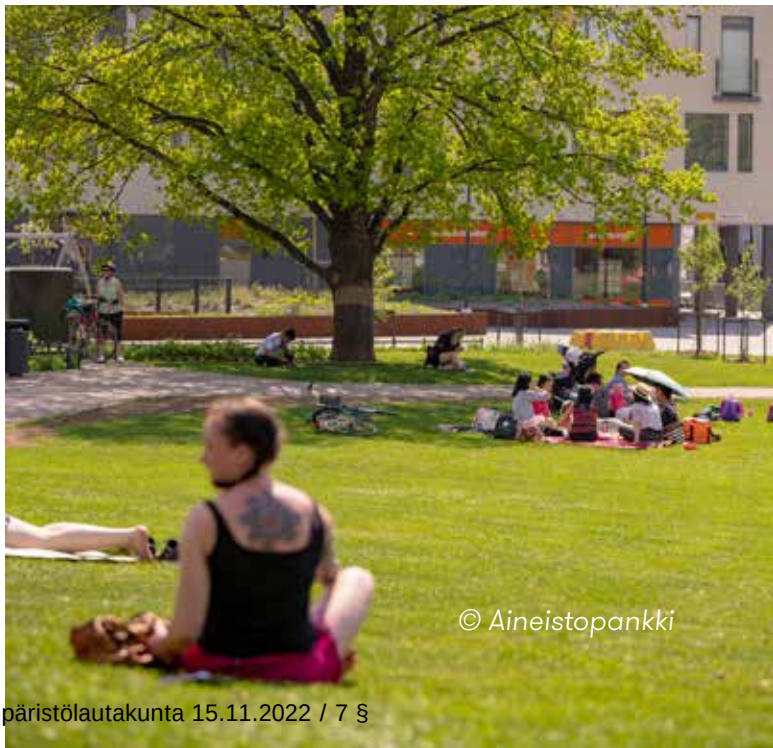
Liikkumiseen kaavarungon alueella vaikuttaa lisäksi pysäköinnin ratkaisut. Liityntäpysäköintipaikat sekä ajoneuvo- että pyöräliikenteelle tukevat joukkoliikenteen käyttöä ja mahdollistavat matkaketjuja, joissa matka Tikkurilasta muualle jatkuu joukkoliikenteellä. Pysäköinnin ratkaisut tulevat olemaan yhä enemmän keskitettyjä ja pysäköintipaikkojen käyttö tehostuu, kun pysäköintipaikkoja rakennetaan vähemmän kuin ennen. Tavoiteltava tehokkuus saavutetaan muun muassa vuorottaiskäytöllä. Rajoitettuja, tietylle käyttäjäryhmälle tarkoitettuja pysäköintipaikkoja on yhä vähemmän ja asiointiin tarkoitetuilla kadunvarsipaikoilla kierto nopeutuu.

4.7 Vaikutukset luontoon ja virkistykseen

Tiivistämisen ja asukasmäärän lisääntymisen vaikutuksia luontoon ja virkistykseen kompensoidaan säilyttämällä keskeiset viheralueet, kehittämällä puistoja ja yhteyksiä sekä tonteilla käytettävien vihertehokkuusperiaatteiden avulla. Luontoarvoja tuetaan kytkeytyneen viherrakenteen avulla, joka lisää mm. luonnonmonimuotoisuutta ja ilmastonmuutoksen sopeutumista.

Kaavarunkoalueella säilytetään luonto- ja virkistysarvoiltaan sekä ekosysteemipalvelutarjonnaltaan keskeinen Keravanjokilaakso, jota kehitetään monipuolisena kaupunginosapuistona ja virkistysyhteytenä luontoarvot säilyttäen. Kun Keravanjokilaakson ekologisena runkoyhteytenä toimiva jokikäytävä puustoineen säilyy ja käyttöä ja kulkua ohjataan, lisääntyvän käytön vaikutuksia luontoon voidaan vähentää. Hulevesien viivyttäminen ja laadullinen hallinta ennen Keravanjokeen purkua vähentää tiivistämisen ja rakentamisen vaikutuksia veden laatuun ja sitä kautta joen eliöstöön (mm. saukko, lohikalat, vuollejokisimpukka).

Virkistyskäytön kannalta keskeinen kaupunkipuisto, Kirjastopuisto, säilyy ja sitä kehitetään pohjoisen suuntaan Tikkurilanpuistoksi. Tikkurilan alueella on vähän ja pienehköjä puistoalueita. Tiivistyvän kaupunkirakenteen myötä puistojen käyttö lisääntyy, joten puistoja kehitetään kestävimmiksi, toiminnallisimmiksi ja samalla luonnonmonimuotoisuutta tukeviksi. Näin tiivistämisen luontovaikutuksia voidaan pienentää, luonnonmonimuotoisuutta lisätä ja virkistyskäyttöä parantaa. Lisäksi Tikkurilan kaavarunkoalueen keskeinen lähimetsä Winterinmäki pääosin säilytetään. Mäki on ekosysteemipalvelujen tarjoajana moniarvokohde ja tuo monipuolisuutta viheraluetarjontaan.


© Aineistopankki

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Virkistyskäytön kannalta keskeistä on saavuttaa hyvät yhteydet kaavarunkoalueen sisällä ja alueelta laajemmille virkistysalueille. Kaavarungon viherkehä yhdistää jokilaakson, puistoja, kouluja, päiväkoteja ja liikunta-alueita säilytettävien ja kehitettävien viherraittien avulla. Laajennettava kävelykeskusta sekä poikittaisyhteydet yhdistävät kaavarunkoalueen ulommalle viherkehälle. Vehreät yhteydet houkuttelevat asukkaita lähipuistoihin, toiminta-alueille ja laajemmille virkistysalueille. Virkistysalueiden saavutettavuus paranee ja vaikutuksia luontoon vähennetään ohjaamalla kulkua.

Kytkeytyneen viherrakenteen tueksi säilytetään arvopuita, kehitetään taskupuistoja, kävelykatu- ja katuvihreää sekä ohjataan hulevesien hallintaa kasvillisuuden käyttöön. Viherverkon avulla vähennetään tiivistämisen ja ilmastonmuutoksen vaikutuksia luontoon, lisätään luonnonmonimuotoisuutta ja parannetaan virkistyskäyttöä. Piha-alueita toteutetaan vihertehokkuusperiaattein, joissa tavoitteena on vehreät ja hulevesiä viivyttävät pihat. Vihertehokkuusratkaisut vähentävät tiivistämisen vaikutuksia luontoon ja luovat viihtyisyyttä sekä lisäävät luonnonmonimuotoisuutta. Vanhat puut pyritään säilyttämään ja uusia puita on tarkoitus istuttaa lisää. Puurivit, pihat, viherkatot ja taskupuistot auttavat kytkemään pirstaloitunutta, mutta lajien leviämisen kannalta tärkeää viherverkostoa. Kaavarungon pysäköintiratkaisuissa suositaan maanpäällisiä pysäköintilaitoksia ja maanvaraisia pihoja, mikä mahdollistaa hulevesien luonnonmukaisen viivytyksen ja suurempienkin puiden istuttamisen ulko-oleskelualueille.

Radan itäpuolelle kehittyvälle Jokiniemen uudelle rakentamisalueelle ideoidaan monikäyttöinen ja kävelypainotteinen pohjoiseteläsuuntainen viherakseli. Rakentamista kompensoidaan vihertehokkuusperiaattein, kuten esimerkiksi kasvikatoin, köynnösseinin ja hulevesitaskupuistoin. Uudella rakentamisella saavutetaan parhaimmillaan kaupunkikuvaa, viihtyisyyttä ja virkistyskäyttöä lisäävä vaikutus.

4.8 Vaikutukset kestävän kehityksen näkökulmasta

Kaupunkisuunnittelua ja -kaavoitusta ohjaavat monet valtakunnalliset, seudulliset sekä globaalit yhteiset tavoitteet, jotka perustuvat kestävään kehitykseen. Lisäksi kaupungilla on omat tavoitteet ja ohjelmat, jotka ohjaavat yhteisten kestävien tavoitteiden toteutumista. Kestävä kehitys jakautuu ekologiseen, taloudelliseen ja sosiaalisen kestävyyteen. Alle on arvioitu kaavarungon vaikutuksia näistä näkökulmista.

Ekologinen kestävyys Tikkurilan kaavarunkoalueella

Ekologinen kestävyys on ennen kaikkea ilmastonmuutoksen ehkäisyä sekä siihen sopeutumista.

Viherrakenne on tärkeä ilmastonmuutokseen sopeutumisen, sen hillitsemisen sekä luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalveluiden kannalta. Kaavarungon on tarkoitus tiivistää etenkin Tikkurilan keskusta-alueen kaupunkirakennetta. Kasvun kohdistaminen olemassa olevaan rakenteeseen säästää ympäröivää luontoa, mikä takaa laajemmat ja yhtenäisemmät ja säilyvät viheralueet sekä niiden suuremman hiilinielun.

Ekologista kestävyyttä lisätään kaavarunkoalueen viheralueilla säilyttämällä ja lisäämällä vehreyttä, kytkemällä virkistys- ja viherrakenne verkoksi, hallitsemalla hulevesiä luonnonmukaisin ratkaisuin sekä hillitsemällä lämpösaarekeilmiötä ja tuulisuutta kaupunkivihreän keinoin. Kaupunkiluonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja tuetaan säilyttämällä jokirantaa ja lähimetsää sekä edistämällä luonnonmonimuotoisuutta kerroksellisella ja monimuotoisella kasvillisuudella. Vihertehokkuuden laskeminen osana jokaista asemakaavahanketta edistää vihreän ympäristön kehittymistä sekä hulevesien hallintaa.



Kuva: Kirjastopuisto, © Aineistopankki

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Kuumuuden, myrskyjen ja tulvien aiheuttamiin vahinkoihin on varauduttava entistä paremmin.

Ilmaston ääri-ilmiöitä, kuten kuumuutta, tuulisuutta ja sateisuutta tasataan ja vaikutuksia vähennetään kytkeytyneen viherverkon, kerroksellisen kasvillisuuden, katupuiden ja -vihreän sekä luonnonmukaisten hulevesien viivytysratkaisujen avulla. Hulevesien hallinnan paikkoja on osoitettu tulvaherkille alueille. Vihertehokkuusperiaatteita noudattamalla pyritään lisäämään vehreyttä ja läpäisevää maaperää.

Jotta rakennetussakin ympäristössä olisi ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta riittävästi vihreää, ohjataan suunnittelua vihertehokkuuden avulla. Vihertehokkuus tarkistetaan jokaisesta hankkeesta. Vihertehokkuutta ohjataan kasvillisuuden määrän lisäksi vettä läpäisevän pinnan määrällä, joka edesauttaa hulevesien imeytymistä maaperään. Myös hulevesien käsittelyä ohjataan määräyksillä.

Herkkien toimintojen sijoittaminen siten, että esimerkiksi liian kuuman pienilmaston syntyminen ehkäistään joko rakennusten sijoittelulla tai istutuksilla. Tämä on tärkeää esimerkiksi Tikkurilan uusien päiväkotien suunnittelussa.

Ilmastonmuutoksen hillintä

Vantaan kaupungin päämääränä on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on vähentää päästöjä noin 80 % vuoden 1990 tasosta ja kompensoida niistä loput. Kaupungin kasvaessa väestö- ja työpaikkamäärä kasvavat, mikä aiheuttaa haasteita päästöjen vähentämiselle. Tikkurilan tavoitteet hiilineutraaliudesta näkyvät ennen kaikkea kaupunkirakenteen tiivistämisenä ja kestävien liikkumisen tapojen edistämisenä. Tikkurilan kaupunkirakenteen tiivistäminen säästää ympäröivää luontoa, mikä on tärkeää sekä hiilinielujen että luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Tikkurilan luontoarvojen kannalta tärkeä ja ekologisena yhteytenä toimii ja säilyy Keravanjoki. Ekologiset yhteydet ovat merkittäviä lajien ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta, sillä ilmaston lämmetessä ne sallivat siirtymisen uusille alueille. Pääosin säilytettäväksi esitetty metsäinen Winterinmäki kaavarunkoalueen ulkopuolella keskusta-alueen itäpuolella on ekosysteemipalvelujen moniarvokohteita, mm. tärkeä hiilinielu. Yhteyksiä Keravanjoelle ja Winterinmäelle sekä ympäröiville laajemmille viheralueille kehitetään, jolloin viherverkko ja eläinlajit kestävät paremmin ilmastonmuutoksen ääreytyvät olosuhteet ja muutokset. Kytkeytynyt viherverkko tukee ja edistää myös kestäviä liikkumismuotoja.

Kasvihuonekaasupäästöt ja Tikkurilan kehitys

Vantaan on sitoutunut olemaan hiilineutraali vuonna 2030, mikä edellyttää kasvihuonepäästöjen vähentämistä 80 % verrattuna vuoteen 1990 ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt. Maankäytön suunnittelussa ratkaisevassa osassa ovat liikkuminen ja rakentaminen sekä energiankulutus.

Tikkurilan kaavarunkoalue sijoittuu hyvin palvelevan joukkoliikenteen ääreen, ja liikkumismuodot monipuolistuvat Vantaan ratikan myötä. Suunnittelualue sijoittuu lähes kokonaan kilometrin säteelle Tikkurilan asemasta, mikä mahdollistaa alueen kehittämisen raideliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana keskusta-alueena. Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne vähentää liikkumisen tarvetta. Valitsemalla kestävä liikkumistapa vaikutetaan liikkumisesta syntyviin päästöihin ja tästä näkökulmasta Tikkurilan sijainti on hyvä ja paranee edelleen Vantaan ratikan rakentamisen myötä.

Rakentaminen aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä ja Tikkurilassa rakentaminen on vilkasta. Kaavarunko mahdollistaa alueen uusiutumista purkavan uudistamisen ja rakenteen täydentämisen keinoin. Purkaminen aiheuttaa hiilipiikin ja siksi purkaminen, silloin kun sille on perusteltu syy, tulee suunnitella mahdollisimman kestäväksi. Kiertotalousperiaatteiden mukaan materiaalia tulee pyrkiä hyödyntämään uusiokäytössä. Tuleva lainsäädäntö ja määräykset helpottanevat materiaalin kierrätystä nykyistä monipuolisemmin. Uuden rakentamisen hiilipäästöt ovat suuret. Rakennusmateriaaleilla sekä kaivuumaan ja purkujätteen kierrättämisellä voidaan vaikuttaa jonkin verran rakentamisen aiheuttamiin päästöihin. Lisäksi uuden rakentamisen pyrkimykset energiatehokkuuteen ja hiilineutraaliuteen vähentävät rakentamisen aiheuttamia päästöjä.

Merkittävä osa kasvihuonepäästöistä syntyy rakennusten lämmittämisestä. Tikkurilassa rakentamista on mahdollista ohjata kaukolämmön piiriin ja hyödyntää jo rakennettua infrastruktuuria. Vantaan Energia pyrkii hiilineutraaliksi ja kivihiilen energiankäytöstä ollaan luopumassa 2022, mikä vähentää kaukolämmön päästöjä huomattavasti. Uusiutuvien energiamuotojen osuutta lisätään parhaillaan ja lämmityksen ja sähkön voi ostaa kestävällä tavalla tuotettuna. Kaupunki voi edellyttää maankäyttösopimuksissaan rakennuksilta tiettyä energiatehokkuutta, mikä vähentää uusien rakennusten energiankulutusta. Vanhojen rakennusten energiaremonteilla on mahdollista parantaa vanhan rakennuskannan energiatehokkuutta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

Taloudellinen kestävyys

Kaavarungon alueella kaupunkirakenne uudistuu ja kaavarunko mahdollistaa uudistumisen jatkumisen. Kaupunkia on tiivistetty merkittävältä osin purkavan uudistamisen kautta. Rakentamisen ja purkamisen aiheuttamat päästöt ovat rakennuksen elinkaaran näkökulmasta suuret. Uudistamisella tehostetaan kuitenkin kaupunkirakennetta ja tiivistämisellä hyödynnetään jo olemassa olevaa infrastruktuuria, mikä on uuden alueen rakentamista kannattavampaa. Purkamiseen liittyy myös sosiaalisen kestävyyden ulottuvuus, jos rakennuksia korvataan niiden korjausvelan kasvettua kestämättömäksi.

Osassa Tikkurilan rakennuskohteita tulee punnita ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyden suhdetta. Tikkurilan rakennuskanta on merkittävältä osaltaan korjausiässä. Osa rakennuksista on jätetty korjaamatta ja niiden korjausvelka on kasvanut suureksi. Kun korjausvelka lähenee rakennuksen myyntiarvoa ja tontilla olisi mahdollista tiivistää maankäyttöä jopa nelinkertaiseksi, voi tuloksena olla, että taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys painavat ekologista kestävyyttä enemmän ja rakennuksille annetaan purkulupa. Tällaisissa tapauksissa tulee kuitenkin huomioida myös ekologisuus; korostaa purkamisen kestävyyttä ja uuden rakentamisen vähäisiä päästöjä ja energiatehokkuutta.

Tikkurilan kaavarunkoaluetta halutaan kehittää toiminnallisesti monipuolisena keskusta-alueena. Tiivistämisellä ja maankäyttöratkaisuilla on suora vaikutus kaupungin ja yksityisen sektorin talouteen muun muassa ostovoiman ja verokertymien kautta. Tutkimusten mukaan tiiveys ja monipuolisuus edistävät myös yritysten tuottavuutta.

Kaupungin kestävä kasvu tarvitsee suuria infrainvestointeja etenkin liikenteen osalta. Liikenteen infrainvestoinneilla parannetaan ihmisten liikkuvuutta, vaikutetaan liikennekustannuksiin ja vähennetään kaupungin päästöjä. Lisäksi ne vaikuttavat alueen houkuttelevuuteen ja nostavat kiinteistöjen arvoa. Kun kotitalouksien liikkumiseen kohdistuvat kustannukset vähenevät, vapautuu käytettävissä olevia tuloja muuhun käyttöön. Tikkurilassa erityisesti Vantaan ratikka on tällainen kehityshanke. Myös Pääradan varren liikenteen kapasiteetin kasvattaminen sekä asutuksen lisäämisen sen varteen saattaa lisätä asiointia Tikkurilassa.

Kaupungin tavoitteena on tarjota asukkaille maksukykyä vastaavat puitteet sekä asumisen, palveluiden että liikkumisenkin osalta. Yritystoiminnan ja palvelutarjonnan monipuolisuus on Tikkurilan vetovoimatekijä, mutta kysyntä ja kasvu aiheuttavat myös asuntojen ja muiden kiinteistöjen korkeamman hinta- ja vuokratason. Kiinteistöjen omistajille arvonnousu on positiivinen asia, mutta kohtuuhintaisuus on myös vetovoimatekijä ja kaupungin tavoite. Täydennys-rakentamisen ja purkavan uudistamisen aiheuttama uhka on liiketilojen koon ja vuokra- tai hintatason sekä toimintojen yksipuolistuminen. Kaavarungon suunnitelmassa Tikkurilan keskusta-alue laajenee radan itäpuolelle, minkä vuoksi aseman lähiympäristöön on odotettavissa voimakasta yritysten sekä palveluiden kasvua.

Myös viheralueiden ja viherverkoston kehittämisellä tuetaan taloudellista kestävyyttä. Viihtyisä ja laadukas kaupunkiympäristö vaikuttaa asumispaikan valintaan ja toimivat, vehreät viheralueet tukevat hyvinvointia ja terveyttä sekä vähentävät ilmastonmuutoksen aiheuttamia ääri-ilmiöitä. Hulevesien luonnonmukaisilla hallintaratkaisuilla ehkäistään kaupunkitulvia ja niiden aiheuttamia taloudellisia vahinkoja.

Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys

Kaavarungon tavoitteena on kehittää Tikkurilan keskusta-alueen vetovoimaisuutta ja toiminnallista monipuolisuutta hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden äärellä. Kaupunkialueen vetovoimaisuuden ja viihtyisyyden kannalta monipuoliset palvelut, työpaikat sekä asumisen ja virkistyksen mahdollisuudet ovat tärkeitä. Myös turvallisuuden kokeminen on viihtyisyyden ja sosiaalisen kestävyyden kannalta tärkeää. Toiminnoiltaan sekoittuneessa kaupungissa ympäristöä on elävämpää ja siten turvallisempaa ympäri vuorokauden. Lisäksi monipuolisuudella ja tiiveydellä halutaan palvella asukkaiden arjen toimivuutta.

Sosiaalisesti kestävässä ympäristössä palveluita on tarjolla erilaisille väestöryhmille. Tikkurilan rooli hallinnollisena keskuksena on vaikuttanut siihen, että palvelutarjontaa on hyvin monipuolisesti jo nyt. Kaavarunko mahdollistaa rakentamista jopa 10 000 uudelle asukkaalle. Voimakas väestönkasvu asettaa haasteita riittävän palvelumäärän toteuttamiselle olemassa olevien palveluiden kapasiteetin ollessa jo hyvin täynnä. Tilaa esimerkiksi uusille koulu- ja päiväkotirakennuksille tulee löytyä kaavarunkoalueelta ja sen ulkopuolelta keskustan välittömästä läheisyydestä. Palveluverkkoa voidaan täydentää yksityisillä hankkeilla sekä nykyisten Y-tonttien maankäytön tehostamisella.

Tikkurilan kaavarunkoalue on aikuisten työssäkäyvien aluetta. Asuntokanta on kaksiovaltaista ja useiten asutaan yksin. Haasteena on monipuolisempi asuntokanta ja koko elinkaaren asumisen mahdollistaminen Tikkurilassa. Purkavalla uudistamisella ja lisärakentamisella voidaan monipuolistaa asuntokantaa sekä parantaa ympäristön laatua. Sillä on vaikutuksia myös muihin lähistön kiinteistöjen arvostukseen ja arvonnousuun. Muun muassa kaavoittamalla erilaisia talotyyppejä sekä maa- ja asuntopoliittisilla linjauksilla varmistetaan asuntokannan monipuolistamisen toteutus. Uudistamisessa on tärkeä huomioida asuntotyyppien lisäksi erilaiset talotyypit,

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

jotta elinkaariasumisen tarpeisiin pystyttäisiin vastaamaan parhaalla mahdollisella tavalla. Purkavan uudistamisen riskinä on, ettei asuntorakentamisen ja ympäristön laatu kohene taloudellisista seikkojen korostumisen vuoksi ja asuntotyypit sekä palvelut yksipuolistuvat entisestään. Riskinä on myös asuntojen keskimääräisen koon ja asumisväljyyden pieneneminen. Tähän yhtenä käytössä olevana keinona on maankäyttösopimusten asuntotyyppijakaumaa säätelevä kohta.

Purkavan uudistamisen avulla Tikkurilan alueen tiiveyttä ja asuntojen määrää voidaan kasvattaa, mutta samalla tulee huomioida erilaisten toimintojen ja toimitilojen riittävyys. Tikkurilassa riskinä on edullisten ja suurikokoisten tilojen väheneminen ja vuokratason nousu rakenteen uusiutumisen myötä, mikä voi yksipuolistaa yritystoiminnan mahdollisuuksia. Muun muassa harraste- ja liiketilojen hintataso voivat nousta ja niiden toimintaedellytykset heiketä. Muutoksessa on huolehdittava siitä, että työpaikkarakentamiselle on tulevaisuudessakin tilaa.

Alueidentiteetti ja yhteisöllisyys

Ihmisten alueidentiteetti muodostuu sosiaalisen prosessin tuloksena sekä tietyn alueen yhteisöön kuulumisen tunteesta. Niihin vaikuttaa muun muassa alueella asuttu aika, osallistuminen yhteisön toimintoihin sekä alueen fyysiset piirteet ja sosiaaliset rakenteet. Kaupunkikeskustoissa yhteisöllisyyden kokeminen on usein heikompaa kuin esimerkiksi pientaloalueilla. Muuttoliike on vilkkaampaa, eivätkä ihmiset sitoudu yhtä tiukasti paikkaan. Tukemalla Tikkurilan elinkaariasumisen tavoitteita mahdollistetaan asukkaiden pidempiaikainen asuminen alueella, jolloin yhteisöllisyyden ja alueellisen identiteetin vahvistumisen todennäköisyydet kasvavat.

Olemassa olevien alueiden voimakkaan täydennysrakentamisen ja purkavan uudistamisen riskinä on, että uudistaminen rikkoo alueen yhteisöllisyyttä ja alueen identiteetille ominaisen historian erityispiirteitä. Toisaalta tiivistämällä voidaan myös säästää kulttuuriperinnön kohteita ja mahdollistaa siihen tukeutuva elinkeinoelämä. Tikkurilan kaupunkikuvan kerroksellisuus ja erityispiirteet ovat merkittäviä identiteetti- ja vetovoimatekijöitä, joita vahvistetaan kaavarunkotyössä. Työn yhteydessä Vantaan kaupunginmuseo on inventoinut uusia kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita 1990-luvulle asti ja näiden kohteiden avulla alueen juuret voivat säilyä. Kohteet on merkitty kaavarunkokartalle. Kohteiden suojeleminen ratkaistaan asemakaavassa.

Tikkurilan sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä tuetaan myös kehittämällä viheralueita monipuolisemmiksi sekä varmistamalla hyvät ja esteettömät yhteydet laajemmille viheralueille. Viherkehää ja poikittaisyhteyksiä sekä niihin liittyviä viheralueita kehitetään vehreinä ja viihtyisinä reitteinä, jotka tukevat eri-ikäisten käyttäjien tarpeita. Kehittämisen lähtökohtana on alueen historia ja ominaispiirteet. Tukemalla kaupunkiviljelyä ja syötäviä puutarhoja luodaan uusia kohtaamisen paikkoja, mikä lisää yhteisöllisyyden kehittymisen mahdollisuuksia.



Tikkurilanranta
© Aineistopankki

5 Toteutus

Kaavarunkoalue on voimakkaassa muutoksessa, joka jatkuu vilkkaana seuraaville vuosikymmenille. Useita suuria kaupunkivetoisia infra- ja rakennushankkeita on toteutumassa 2020-luvulla. Ratikan rakentaminen alkaa, ja Tikkurilassa työhön sisältyy tunneliosuus sekä yhdistyminen asemakeskukseen. Ratikan toteuttamiseen liittyvä Itäisen Valkoisenlähteentien rakentaminen sijoittuu kaavarunkoalueen ulkopuolelle, mutta vaikuttaa Tikkurilan liikennekokonaisuuden toimintaan.

Kaupunkiympäristön toimitila rakennetaan Kielotielle kaupungintalon naapuriin. Tikkuraitin, Asematien, Vehkapolun ja Carl Albert Edelfeltin aukion perusparannus etenee toteutusvaiheeseen, ja Asematieltä rakennetaan kävely-yhteys Ratatien yli asemakeskus Dixiin. Jokirannan puistoalueiden rakentaminen jatkuu, ja Tikkurilantien tasausta muokataan Silkin korttelin kohdalla. Jokiniemeen Tikkurilan aseman itäpuolelle suunnitellaan toiminnoiltaan sekoittunutta aluetta, jossa sijaitsee uusi oppimiskampus, johon sijoittuisi mm. ammattioppilaitos- ja lukiotiloja.

Tikkurilassa maa on valtaosin yksityisessä omistuksessa, ja kiinnostusta kiinteistöjen kehittämiseen on paljon. Alueella on runsaasti sekä tuoretta uudisrakentamista ja käynnissä olevia työmaita että vireillä olevia ja vasta vahvistuneita asemakaavamuutoksia. Kaavamuutokset käynnistyvät maanomistajan aloitteesta, joten hankkeiden liikkeelle lähtöä ja etenemisen aikataulua on vaikea ennustaa. Nopeasti muuttuvan alueen onnistumisen edellytyksiä ovat kokonaisuuden hallinta, jatkuva tiedonvaihto ja riittävän aikainen yhteensovitus. Mahdollisuuksien mukaan muutoksia tulee suunnitella ja toteuttaa usean tontin kokonaisuuksina, jotka tarjoavat enemmän vaihtoehtoisia ratkaisumalleja kuin tonttien kehittäminen yksitellen.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 7 §

6 Liitelista

Kaavarunkotyön liitteet löydät kaavarungon nettisivulta: www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/tikkurilan-kaavarunko

Tikkurilan kaavarunko 2020 -karttapaketti
Tikkurilan kaavarunko 2020 -lähtötiedot
Tikkurilan kaavarunko 2020 -kyselyn tulokset
Tikkurilan inventointi 2020 /
Vantaan Kaupunginmuseo

Tikkurilan kaavarunko

Vantaan kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunkirakenne ja ympäristö /Asemakaavoitus

Vireilletulosta ilmoittaminen 17.3.2020
Kaupunkisuunnittelulautakunta 25.5.2021
Kaupunginhallitus 9.8.2021
Nähtävilläolo 19.8.-3.10.2021
Kaupunkisuunnittelulautakunta 15.11.2022
Hyväksyminen: kaupunginhallitus loppuvuosi 2022

etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi/tikkurilan_kaavat

Käyntiosoite: Kielotie 28
PL 1860, 01030 Vantaan kaupunki
sähköposti: etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Taitto: Ritva-Leena Kujala
Kansikuva: Dixi, © T Kuusisto



Vantaa

Asemakaavoitus / Tikkurila

Tikkurilan kaavarunko 2020 -kaavarunkoluonnos nro 062700 on ollut nähtävillä **19.8. – 3.10.2021**. Tänä aikana jätettiin **neljä (4 kpl) mielipidettä.**

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	**Tarkistukset**
NRO 1 yksityinen 23.9.2021	- Valkoisenlähteentien ja Hiekkaharjuntien välinen alue tulee rajata pois kaavarunkoalueesta ja jättää rauhaan. Alue on viihtyisä, ja rakennukset on korjattu pieteetillä.	Mielipide on kirjattu selostukseen ja sille on annettu vastine. Se ei aiheuta muutoksia karttamateriaaliin.
NRO 2 Kiinteistö Oy Horsma, Kiinteistö Oy Tikkurilantie 48, Kiinteistö Oy Horsma 10, BC Real Estate Oy 1.10.2021	- Alueen kehittämisestä on neuvoteltu pitkään, ja kiinteistöjen kunto edellyttää päätöksiä joko merkittävästä korjaamisesta tai purkavasta uudistamisesta. - Kaavarunkoluonnoksessa esitetty tehokkuus 2,0–3,5 on hyvä lähtökohta. - Joukkoliikenteen solmukohdassa (mm. ratikkapysäkki) tulisi autopaikkanormia lieventää, ja vastaavasti pyöräpysäköintiä lisätä. - Korttelin sijainti työpaikkavyöhykkeellä on virhe, sen sijaan halutaan jatkaa naapurikorttelien asuntorakentamista.	Mielipide on kirjattu selostukseen ja sille on annettu vastine. Se ei aiheuta muutoksia karttamateriaaliin.

	- Hybridirakentamisen tuottamille tiloille ei tässä sijainnissa ole kysyntää - kivijalkaliiketilalle on, mikäli mahdollistetaan päivittäistavarakauppa. Mielipiteen tukena on maanomistajien teettämä toimitila-analyysi. Mikäli suunnitellaan hybridirakentamista, tulee käyttää sekä asunto- että työpaikkarakentamisen sallivia kaavamääräyksiä. Hybridirakennusten sijasta voisi mahdollisesti tutkia omiin rakennuksiinsa sijoittuvia työpaikkoja ja asumista. - Asiakaspysäköinti tulee suunnitella kadunvarsipysäköintinä.	
NRO 3 yksityinen 3.10.2021	- Alkuperäisen yleiskaavaesityksen keskusta-alueen merkintä Virnakujan ympäristössä oli oikea ratkaisu. - Jos AP-merkintä nyt sallii Virnakujan itäpuolen tehokkuudeksi kaavarungossa 1–1,5, tulisi koko korttelialueen tehokkuus nostaa vastaavaksi.	Mielipide on kirjattu selostukseen ja sille on annettu vastine. Se ei aiheuta muutoksia karttamateriaaliin.
NRO 4 NREP Oy 4.10.2021	- Ns. Virnakorttelin alueen kuuden kiinteistön maanomistajat haluavat kehittää aluetta kokonaisuutena. - Kaavarunkoluonnoksessa esitetty tehokkuus ei ole kehittämishankkeen talouden	Mielipide on kirjattu selostukseen ja sille on annettu vastine. Se ei aiheuta muutoksia karttamateriaaliin.

	kannalta riittävä, se pitäisi nostaa tasolle ”pääosin 1,5–2,5”. - Tehokkuuden noston perusteita talousnäkökulman lisäksi ovat alueen sijainti keskeisellä ja näkyvällä paikalla saavuttaessa Tikkurilaan sekä alueen pohjoispuolella vireillä olevan Silkkitehtaantien kaavamuutoksen korkea tehokkuus. - Maanomistajien näkökulmasta oli valitettavaa, että yleiskaavatyön aikana alueen C-alueen merkintä muutettiin. - Kortteliin ulottuu kuitenkin kestävän kasvun vyöhykkeen merkintä, joka mahdollistaa tehokkaan kehittämisen.	

Vantaa

NRO 1

Mielipide:

Asia TIKKURILAN KAAVARUNKO 2020 (NRO 062700)

Kaavarunkoalueen rajausta muutettava eli Valkoisenlähteentien pohjoispuolinen ja Hiekkaharjuntien välinen alue poistettava kaavarungosta rautatielle saakka ja jätettävä rauhaan.
Hiekkaharjuntien matalat kerrostalot ja alueen pientalot on kunnostettu pieteetillä ja ovat säilyneet kauniina ja viihtyisinä. Juuri sellaisina kuin kaiken ikäiset ihmiset haluavat asua (siis vauvasta vaariin). Alue jätettävä rauhaan, muuttamatta niiden luonnetta ja viihtyisyyttä.
Ottakaa mallia tästä alueesta ja tehkää vastaavia uusia alueita lisää Vantaalle, niin tulee lisää tyytyväisiä muuttajia kuntaan.

Vastine:

- Valkoisenlähteentien ja Hiekkaharjuntien välinen alue on kaavarunkoluonnoksessa osoitettu pääosin asumiselle. Alueen maksimitehokkuus on 1, poikkeuksena on Kielotien itäreunaan rajautuvien tonttien maksimitehokkuus 1,5. Alueelle voi sijoittua myös julkisia ja yksityisiä lähipalveluita sekä asumisen yhteyteen soveltuvia työtiloja. Hiekkaharjuntien ympäristön 1950-luvulta alkaen rakentuneet kerrostalokorttelit on merkitty yhtenäiseksi aluekokonaisuudeksi, jota kehitettäessä sen ominaispiirteet halutaan säilyttää. Kerrostalokorttelien tehokkuutta ei merkittävästi muuteta. Pientalotontteja on mahdollista tehostaa maltillisesti. Perusteluja tälle ovat eri kaava- ja suunnitelmatasojen; maakuntakaavan, MAL-2019 -suunnitelman ja Vantaan uuden yleiskaavan (2020) tiivistämistä puoltavat sisällöt. Ratkaisua tukee myös alueen sijainti Hiekkaharjun aseman sekä Tikkurilan aseman läheisyydessä.
  Maakuntakaavassa alue on tiivistettävällä taajamatoimintojen alueella. MAL 2019 -suunnitelmassa alue on vyöhykkeellä, jolle pääkaupunkiseudun kasvu ensisijaisesti ohjataan. Yleiskaavassa 2020 alue on kaupunkikeskustan asuinaluetta AC, jota kehitetään asuntovaltaisena, monipuolisena ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueen uuden asuntorakentamisen tulee olla tehokasta ja sitä voidaan toteuttaa kaikilla talotyypeillä. Myös joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva yleiskaavan kestävän kasvun vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan, ulottuu Valkoisenlähteentien ja Hiekkaharjuntien väliselle alueelle.
  Kaavarunko ei suoraan ohjaa rakentamista, vaan tarkentaa yleiskaavan linjauksia ja muodostaa kokonaisvaltaisen näkemyksen alueen tulevaisuudesta asemakaavoituksen pohjaksi.
  Valkoisenlähteentien ja Hiekkaharjuntien välisen alueen rakennuskanta on iältään vaihtelevaa, eikä koko alueen säilyttäminen rakennustaiteellisiin arvoihin perustuen ei ole perusteltua. Alueelta löytyy muutama rakennustaiteellisesti tai rakentamisajankohdaltaan harvinainen, arvokas kohde. Tällaisia kohteita on mahdollista suojella tulevissa asemakaavoissa yksittäin. Alueen muut rakennukset säilyvät niin kauan kuin niiden omistajilla ei ole tahtoa muuttaa oman tonttinsa maankäyttöä rakennuksia purkamalla ja mahdollisesti kaavamuutosta hakemalla.

Vantaa

Tarkistukset:

- Mielipide on kirjattu selostukseen ja sille on annettu vastine. Se ei aiheuta muutoksia karttamateriaaliin.

Vantaa

NRO 2

Mielipide:

MUISTUTUS TIKKURILAN KAAVARUNKO 2020 -LUONNOKSESTA

Tikkurilantien 46, Tikkurilantie 48, Horsmakuja 8 ja Horsmakuja 10 osoitteissa sijaitsevien kiinteistöjen omistajina haluamme jättää muistutuksen Tikkurilan kaavarunko 2020 - luonnoksesta.

Kiinteistöt muodostavat yhdessä merkittävän korttelikokonaisuuden, mihin ollaan suunnittelemassa uutta asemakaavaa ja Tikkurilassa kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti merkittävää rakennushanketta. Kaikki allekirjoittaneet korttelin kiinteistöomistajat suhtautuvat kiinteistökehitykseen ja asemakaavamuutokseen erittäin positiivisesti, ja ovat käyneet aktiivista vuoropuhelua kaupungin kanssa jo useamman vuoden ajan. Nykyisten kiinteistöjen nykyinen käyttötarkoitus ei vastaa enää parhaiten kyseisen sijainnin markkinapotentiaalia ja kiinteistöt ovat elinkaarensa keskeisessä vaiheessa, missä pitää päättää kiinteistöjen merkittävästä korjaamisesta, tai rakennusten purkamisesta ja uuden rakennushankkeen suunnittelusta.

Kiinteistöomistajille on erittäin haastavaa suunnitella kiinteistöille mittavia korjauksia, koska kiinteistöt nykykäytössään eivät enää vastaa kehittyvän Tikkurilan markkinavaatimuksia. Tikkurilaan on rakentunut muualle merkittävät kaupan ja toimistorakentamisen keskittymät, jolloin kiinteistöjen nykyisten liike- ja toimistotilojen kysyntä on vähäistä. Tämän johdosta mittavat korjausinvestoinnit kiinteistöihin ovat erittäin haastavia, koska korjausinvestoinnit eivät nosta kiinteistöjen vuokratuottoja riittävässä suhteessa korjausinvestointeihin, eivätkä investoinnit maksa itseään takaisin.

Suhtaudumme Tikkurilan kaavarunko 2020-luonnoksen mukaiseen esitykseen korttelimme alueelle positiivisesti, mutta pyydämme kaavoitusta huomioimaan jatkosuunnittelussa seuraavat lähtökohdat:

- Korttelimme esitetty tonttitehokkuus e=2,0-3,5 on hyvä lähtökohta keskustamaiselle kaupunkisuunnittelulle ja kiinteistökehitykselle.
- Korttelimme läheisyyteen suunnitellun ratikkapysäkin vaikutus tulisi huomioida asemakaavan pysäköintivaatimuksen arvioinnin osalta. Korttelin keskeinen sijainti joukkoliikennereittien solmukohdassa mahdollistaa autottoman asumisen, mikä pitää huomioida myös asemakaavan pysäköintivaatimuksen osalta niin, että autojen pysäköintiä suunnitellaan normaalia vähemmän, ja vastaavasti laadukasta polkupyöräpysäköintiä voidaan suunnitella enemmän.
- Korttelimme sijainti työpaikkavyöhykkeellä on mielestämme virheellinen lähtökohta kaavarunko-2020 jatkosuunnitteluun. Korttelimme on luontainen jatkumo naapurikorttelien asuntorakentamiselle.

Vantaa

- Kaavarunko-luonnoksessa työpaikkavyöhykkeen tavoitteena on hybridirakentaminen, ja myös asuinkohteissa vaadittaisiin kivijalkaliiketilojen lisäksi "laajempaa sekoittuneisuutta". Olemme erityisen huolissamme tästä kirjauksesta ja oletuksesta, missä työpaikkarakentamista, liiketiloja ja asumista ratkaistaisiin rakennuskohtaisesti, ja mahdollisesti korttelin useassa/jokaisessa rakennuksessa. Hybridirakentamiselle, missä kivijalkakerroksen lisäksi työpaikkarakentamista suunniteltaisiin rakennusten kerroksiin, ei ole markkinalähtöistä mahdollisuutta. Kyseisellä sijainnilla on tyydyttävä kysyntä katutason liiketiloille, sillä edellytyksellä, että katutasoon voidaan suunnitella päivittäistavarakaupan liiketilaa. Sen sijaan kerroksiin viedyllä työpaikkarakentamisella ei ole markkinalähtöistä kysyntää eikä tarvetta. Toimistotilojen kysyntä ja tarve kohdistuu Tikkurilassa aseman läheisyyden isoihin toimistokeskittymiin. Eri palveluiden sijoittaminen kerroksiin ei ole asiakkaiden asioinnin kannalta ihanteellista, sillä valtaosa palveluista sijoittuu nykyisin ja tulevaisuudessa isojen kaupanyksiköiden, joukkoliikenneasemien ja muiden vastaavien keskittymien yhteyteen, missä asiakasvirta on luonnollista. Olemme teettäneet Tikkurilan toimitila-analyysin (Newsec 26.5.2021, liitteenä), mikä tukee esitystämme siitä, että korttelimme sijainti ei sovellu kaavarungon luonnoksessa esitetylle työpaikka ja hybridirakentamiselle, missä työpaikkarakentamista suunnitellaan rakennusten kerroksiin. Toivomme, että kaupunki perustaa työpaikkarakentamisen aluekohtaiset linjaukset tutkittuun tietoon. Olemme valmiita teettämään työpaikkarakentamisen tarpeista lisäselvityksiä korttelimme asemakaavamuutoksen tueksi.
- Mikäli kortteliimme suunnitellaan hybridirakentamista, tulee asemakaavan mahdollistaa markkinalähtöinen rakentaminen niin, että kerroksiin suunnitellaan sekä työpaikka- että asuntorakentamisen mahdollistavia kaavamääräyksiä. Tällöin työpaikkarakentaminen on mahdollista markkinakysynnän mukaan joko uuden rakennushankkeen yhteydessä tai myöhemmin korttelin ja rakennusten elinkaaren aikana markkinakysynnän mukaisesti.
- Hybridirakentamisen sijaan työpaikkarakentamista voitaisiin mahdollisesti tutkia korttelikohtaisesti, jolloin työpaikkarakentaminen keskitetään omiin rakennuksiinsa ja asuntorakentaminen suunnitellaan omina rakennuksinaan.
- Korttelin uusien liiketilojen kannalta on keskeistä, että liiketilojen asiakaspysäköinti suunnitellaan kadunvarsipysäköintinä. Asiakaspysäköinnin ratkaiseminen tontin sisäisesti pysäköintilaitoksessa ei ole kaupallisesti paras ratkaisu vaan liiketilojen asiakaspysäköinti pitää mahdollistaa myös nopean asioinnin pihapysäköintiratkaisuilla (kadunvarsipysäköinti).

Me allekirjoittaneet kiinteistöomistajat olemme kaikki sitoutuneita kiinteistöjen kehittämiseen ja toivomme aktiivista vuoropuhelua kaupungin kaavoituksen kanssa korttelimme kehittämisestä ja tulevasta asemakaavamuutoksesta.

Vastine:

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty "pääosin 2,0–3,5" tehokkuushaarukaksi vain Tikkurilantien ja Kielotien risteykseen. Korttelin muilla osilla tehokkuushaarukka on "pääosin 1,5–2,5". Kaavarunko ei määrittele alueen auto- tai pyöräpaikkanormia. Asemakaavavaiheessa noudatetaan kulloinkin voimassa olevia kaupungin linjauksia. Tällä hetkellä voimassa oleva Vantaan asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje on vuodelta 2018.

Vantaa

Tikkurilan tiivistyessä työpaikkamäärän halutaan turvata. Siksi nykyisten työpaikkakorttelien tulee jatkossa säilyä työpaikkoja sisältävinä. Horsmakujan korttelit sijaitsevat keskeisellä paikalla Tikkurilan eteläisen sisääntuloreitin varrella, osana Silkin ympäristön eteläistä työpaikkakeskittymää ja tulevan ratikkapysäkin äärellä. Mahdollisessa asemakaavamuutoksessa on tarkoitus sallia alueelle sekä toimitilaa että asumista. Toimi- ja liiketilalle tullaan asemakaavoituksen yhteydessä määrittelemään vähimmäismäärä.
Kielotiellä ja Tikkurilantiellä edellytetään katuvarren ensimmäisiin kerroksiin pääosin liiketilaa. Maantasokerroksia laajempi toimintojen sekoittuminen on mahdollista toteuttaa joko hybridirakennuksin tai korttelitasolla, mikä tarkoittaisi esim. erillistä toimitilarakennusta. Toiminnot ja niiden sijainti ratkaistaan asemakaavassa. Mahdollisen päivittäistavarakaupan osalta pitäisi tarkemmin tutkia mm. huolto- ja asiakasliikenteen ratkaisut sekä pysäköinti, joka ei erityisesti päivittäistavarakaupan osalta voisi mitenkään sijoittua yksin katualueille. Pääkaupunkiseudun yhteinen toimisto- ja liiketilojen pysäköintinormi määrittelee työntekijöiden pysäköintipaikkojen määrän, jonka lisäksi tarvitaan asiakaspysäköintiä.
Kielotielle on alustavasti mietitty kadunvarsipysäköintiä, joka voisi toteutua vasta ratikan rakentamisen jälkeen. Alkavia asemakaavahankkeita ei tässä vaiheessa voi suunnitella tukeutumaan kadunvarsipysäköintiin. Toteuduttuaan kadunvarsipysäköinnin mahdollisuus tukisi liiketilojen toimintaa ja helpottaisi asiointia, mutta se ei poista tarvetta laskentaohjeen mukaisten autopaikkojen sijoittamisesta tonttimaalle.

Tarkistukset:

- Mielipide on kirjattu selostukseen ja sille on annettu vastine. Se ei aiheuta muutoksia karttamateriaaliin.

Vantaa

NRO 3

Mielipide:

Mielipide kaavarunkosuunnitelmaan Virnatien/Virnakujan alueesta.

Mielestämme kaavarunkoon tulisi tehdä korjaus Virnakujan ympäristöön.
Virnakujan itä- ja länsipuolta tulisi käsitellä kokonaisuutena rakennusoikeuksien suhteen. Nykyisessä suunnitelmassa länsipuoli Virnakujasta on 1-1,5 tehokkuudella ja itäpuoli 0,35. Alkuperäisessä yleiskaavaesityksessäkin koko alue oli keskusta-aluetta, mikä mielestämme oli oikea ratkaisu pitkäaikaista kaupunkikuvaa luotaessa. Nykyinen yleiskaavamerkintä on AP. Jos AP-merkintä sallii nyt ehdotetun tehokkuuden Virnakujan länsipuolelle on toki järkevää yhtenäistää koko korttelialueen rakentamistehokkuudet.

Vastine:

- Alue on Vantaan uudessa yleiskaavassa (2020) pientalovaltaista asuinaluetta AP, jolle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Kestävän kasvun vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan, ulottuu Virnakujan ympäristön pientalovaltaisen alueen pohjoisosaan.
  Yleiskaava on juridinen asiakirja, johon tarkempien suunnitelmatasojen tulee pohjautua. Kaavarunko ei suoraan ohjaa rakentamista, vaan tarkentaa yleiskaavan linjauksia ja muodostaa kokonaisvaltaisen näkemyksen alueen tulevaisuudesta asemakaavoituksen pohjaksi. Kaavarunko ottaa huomioon korttelin sijainnin Tikkurilan eteläisellä sisääntuloväylällä ja mahdollistaa alueen tehostumisen Kielotien varressa lähellä Virnatien risteystä. Jokirannan suuntaan (etelään ja itään) rakentamisen on tarkoitus madaltua. Jokivarsi on sekä tärkeä virkistysalueyhteys että ekologinen runkoyhteys, joka turvaa eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ja varmistaa, että yhteys säilyy tai kehittyy luonnon olosuhteiltaan monipuolisena ja mahdollisimman leveänä. Tehokkuudeltaan maltillinen ja rakennusvolyymeiltaan hillitty yleiskaavaratkaisu turvaa jokivarren arvojen säilymistä. Liiallinen rakentamisen tehokkuus korttelissa sekä lähelle jokirantaa ulottuva raskas rakentaminen vaarantaisivat jokivarren maisema-, virkistys- ja luontoarvojen säilymisen. Esitetyssä kaavarungon ratkaisussa on yhteensovitettu alueen täydentymistä ja arvojen vaalimista koskevat tavoitteet sillä tarkkuudella, jolla asiaa on kaavarunkotyön tarkkuustasolla ollut mahdollista tarkastella.

Tarkistukset:

- Mielipide on kirjattu selostukseen ja sille on annettu vastine. Se ei aiheuta muutoksia karttamateriaaliin.

Vantaa

NRO 4

Mielipide:

Kannanotto koskien Tikkurilan kaavarunkoa (nro 062700)

Tämä kirje käsittää ns. Virnakorttelin maanomistajien ja kehittäjäkumppanin NREP:in kannanoton 19.8.-3.10.2021 nähtävillä olevaan Tikkurilan kaavarunkosuunnitelmaan. Virnakortteli on Kielotien, Virnatien, Virnakujan ja Keravanjoen rajaama korttelialue Tikkurilan eteläisen sisääntuloväylän varressa ja käsittää yhteensä kuusi kiinteistöä (kiinteistötunnukset 92-61-100-5 / 92-61-100-6 / 92-61-100-7 / 92-421-12-738 / 92-421-12-653 ja 92-61-100-8). NREP on valittu hankkeen kehittäjäkumppaniksi.

Nähtävillä olevassa kaavarunkosuunnitelmassa Korttelin alue on esitetty pääosin asumiseen varattuna alueena, jonka tehokkuus on suurimmalla osalla korttelia maksimissaan 1,0 ja osassa korttelia maksimissaan 1,5. Korttelin maanomistajina ja kehittäjänä huomautamme, että kortteli ei todennäköisesti tule kehittymään nykytilastaan ehdotetun suuruisella tehokkuudella ja näin ollen esitettyä suunnitelmaa ei nähdä Virnakorttelin kehittämisen kannalta toteutettavuudeltaan realistisena. Taloudellisen toteutettavuuden näkökulmasta maanomistajilla ei ole taloudellista intressiä kehittää korttelia esitetyllä tehokkuudella, sillä kehittämisestä saatava taloudellinen kannuste jäisi kiinteistöjen nykyiseen arvoon nähden vähäiseksi ottaen huomioon pitkälliseen kehityshankkeeseen sitoutuminen ja siihen liittyvä epävarmuus. Yksityishenkilöiden näkökulmasta ei ole vähäinen asia sitoutua kestoltaan pitkään ja epävarmaan kaavoitusprosessiin.

Virnatien korttelin maanomistajat ovat nyt löytäneet yhteisen tahtotilan kehittää korttelia yhdessä valitun kehittäjäkumppanin kanssa, ja momentum korttelin kehittämiselle on olemassa. On harvinaislaatuista, että konsensus saavutetaan näin monilukuisen pienmaanomistajajoukon kesken. Pyydämme huomioimaan, että koska kiinteistönomistajien elämäntilanteet voivat muuttua ja yhdenkin omistajan vetäytyminen kaatanee kehityshankkeen, aikaikkuna korttelin kehittämiselle on kapea. Keskustelut korttelin kehittämisestä ovat olleet vireillä jo noin kahden vuoden ajan. Hankkeen kaatuminen – erityisesti mikäli maanomistajat päätyvät kehittämään kiinteistöjään muilla keinoin (esim. korjauksin tai laajennuksin) – siirtänee korttelin kokonaisvaltaisen kehittämisen pitkälle tulevaisuuteen. Ehdotamme, että jo kaavarunkosuunnittelussa otettaisiin huomioon sellainen kehityssuunta, joka edesauttaa Virnakorttelin kehityshankkeen etenemistä heti lähitulevaisuudessa.

Virnakorttelin maanomistajina ja kehittäjänä ehdotamme, että kaavarunkosuunnitelmassa Virnakorttelin maankäytöllinen tehokkuus tulisi nostaa tasolle "Pääosin 1,5-2,5". Edellä on perusteltu asiaa kehityshankkeen taloudellisten edellytysten näkökulmasta ja alla tuomme esille muita perusteluja esitykselle:

- Tikkurila kehittyy vuoteen 2040 mennessä yli 20 000 asukkaan ja 13 000 työpaikan kaupunginosaksi ja Vantaan yhdeksi pääkeskukseksi, mikä edellyttää laajamittaista täydennysrakentamista ja kaupunkirakenteen tiivistämistä. Virnakortteli sijaitsee Tikkurilan

Vantaa

keskustaajaman alueella vain n. yhden kilometrin (1 km) etäisyydellä Tikkurilan asemasta ja n. 400 metrin etäisyydellä suunnitellun Vantaan ratikan linjauksesta. Virnatien keskeinen sijainti tukee sen kehittämistä tehokkaaseen kaupunkimaiseen rakentamiseen.

- Virnakorttelin välittömässä läheisyydessä on kaavarunkosuunnitelmassa tehokkuudeltaan "Pääosin 2,0-3,5" olevia alueita. Virnakorttelin pohjoispuolella, Kielotien varressa vain yhden korttelin päässä sijaitsevan Silkkitehtaantien hankkeen (nro 002435) asuntokorttelissa tavoitellaan n. 2,94 korttelitehokkuutta. Asemakaavamuutosehdotuksen mukaan rakennusten korkeus on Kielotien puolella 8-12 kerrosta ja Silkkitehtaantien puolella 4-6 kerrosta. Virnakortteli on luonteva jatkumo Kielotien varren tehostuvalle ja tiivistyvälle kaupunkirakenteelle.
- Vantaan yleiskaavan 2020 valmistelussa Virnakortteli oli alun perin merkitty keskustatoimintojen korttelialueeksi eli C-alueeksi. Merkintä oli tarkoituksenmukainen ottaen huomioon korttelin keskeinen sijainti Tikkurilan kaupunkirakenteessa. Maanomistajien näkökulmasta oli erittäin valitettavaa, että merkintä muutettiin yllättäen kesken prosessin. Maanomistajat ilmaisivat lukuisin kannanotoin negatiivisen kantansa muutokselle, mutta tätä ei huomioitu enää yleiskaavan valmistelun loppuvaiheessa. Maaomistajien antama kannanotto on liitteenä 1. Nykyinen, vielä vahvistumattoman yleiskaavan mukainen kaavamerkintä (Kestävän kasvun vyöhyke) mahdollistaa kuitenkin korttelin tehokkaan kehittämisen. Kestävän kasvun vyöhyke on *Joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan*.
- Virnakortteli on ensimmäinen kortteli Tikkurilan eteläisellä sisääntuloväylällä Kielotietä pitkin alueelle saavuttaessa, ja korttelin kaupunkikuvallinen asema Tikkurilassa on tärkeä. Kortteli ei ole nykyiseltä ilmeeltään edustava eikä kaupunkimainen ottaen huomioon, että kyseessä on Vantaan tärkeimmän kaupunginosan keskeisin ja vilkkain sisääntuloväylä, joka luo ensivaikutelman koko Tikkurilan keskustasta. Korttelin nykyinen kaupunkikuvallinen ilme Kielotien suuntaan on jäsentymätön ja muodostuu mm. umpinaisesta betonimuurista (ks. liite 2 valokuvia nykytilanteesta). Nyt käsillä on ainutlaatuinen tilaisuus luoda Tikkurilalle aidosti edustava ja näyttävä sisääntulo Virnakorttelia kehittämällä. Laadittujen alustavien kehityssuunnitelmien perustella (liite 3) korttelia on mahdollista kehittää siten, että Keravanjoen rantapuiston kohdalla rakentamisen volyymi pysyy matalana ja rantapuisto jatkuu yhtenäisenä korttelin kohdalla kuten tänäkin päivänä. Virnakuja 5:ssa sijaitsevan suojeltu rakennus edesauttaa pienimittakaavaisen rantapuistonäkymän säilymistä.

Toivomme, että lopullista kaavarunkosuunnitelmaa kehitetään edellä kuvatut seikat ja perustelut huomioon ottaen ja että tuleva kaavarunko tukee nyt olemassa olevan tilaisuuden hyödyntämistä korttelin kehittämiseksi.

Ystävällisesti,

Kiinteistöjen omistajat Virnatie 12, Virnatie 14, Virnatie 16, Virnatie 18, Virnakuja 3, Virnakuja 5 sekä Kehittäjäkumppani NREP

Helsingissä 1.10.2021
Kiinteistöjen omistajien ja NREP:in puolesta,

Vantaa

Liitteet

- Liite 1. Maanomistajien kannanotto yleiskaavaan 2020
- Liite 2. Valokuvia nykytilanteesta
- Liite 3. Alustavia kehityssuunnitelmia pvm. 1.10.2021

Vastine:

- Alue on Vantaan uudessa yleiskaavassa (2020) pientalovaltaista asuinaluetta AP, jolle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Kestävän kasvun vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan, ulottuu Virnakujan ympäristön pientalovaltaisen alueen pohjoisosaan.
  Yleiskaava on juridinen asiakirja, johon tarkempien suunnitelmatasojen tulee pohjautua. Kaavarunko ei suoraan ohjaa rakentamista, vaan tarkentaa yleiskaavan linjauksia ja muodostaa kokonaisvaltaisen näkemyksen alueen tulevaisuudesta asemakaavoituksen pohjaksi. Merkittävä tehokkuuden nosto suhteessa yleiskaavaan ei ole mahdollinen. Ote yleiskaavan vuorovaikutusraportista IV: ”Yleiskaavaluonnoksesta saadun määrällisesti runsaan palautteen pohjalta yleiskaavamerkintää tarkistettiin ehdotuksessa alueen eteläisiin osiin merkinnälle pientalovaltainen asuinalue (AP). Alueen kehittämisen tarkemmat linjaukset tehdään jatkosuunnittelussa Tikkurilan alueen asemakaavatöiden yhteydessä. Suunnittelussa huomioidaan jokiranta ja sen varren pienimittakaavainen rakennuskanta, keskusta-alueen läheisyys sekä Kielotie, joka on alueelle Kehä III:lta saapuva kokoojakatu meluhaittoineen.”
  Kaavarunko ottaa huomioon korttelin sijainnin Tikkurilan eteläisellä sisääntuloväylällä ja mahdollistaa alueen voimakkaimman tehostumisen Kielotien ja Virnatien risteyksessä. Jokirannan suuntaan (etelään ja itään) rakentamisen on tarkoitus madaltua. Jokivarsi on sekä tärkeä virkistysalueyhteys että ekologinen runkoyhteys, joka turvaa eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot ja varmistaa, että yhteys säilyy tai kehittyy luonnon olosuhteiltaan monipuolisena ja mahdollisimman leveänä.

Tarkistukset:

- Mielipide on kirjattu selostukseen ja sille on annettu vastine. Se ei aiheuta muutoksia karttamateriaaliin.

Vantaa

Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Kaupunginhallitus 9.8.2021 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot Tikkurilan kaavarunkoluonnoksesta 2020 nro 062700. Lausuntoja pyydettiin 23 kpl 3.10.2021 mennessä ja saatiin 11 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1 Uudenmaanliitto	- Uudenmaanliitto ei anna lausuntoa asiasta.	- Ei tarkistuksia.
NRO 2 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom	- Traficom pitää hyvänä Tikkurilan keskustan tiivistämistä raideliikenteen läheisyydessä ja kestävän liikkumisen painottamista kaavarungossa. - Tikkurilan asemanseutu on solmukohta, kaavarunkoluonnos merkittävä valtakunnallisenkin liikenteen näkökulmasta. - Siirtymät eri kulkumuodoista toiseen tulee suunnitella sujuviksi. - Pysäköintiin ja liityntäpysäköintiin on varattava tilaa. - Ratikan kääntyminen Lummekujalta Kielotielle on jyrkkä ja Traficom esittää vaihtoehtoisten ratkaisujen selvittämistä. - Maanpäällisen raitiotieliikenteen meluun tulee kiinnittää huomioita jatkosuunnittelussa.	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Ei tarkistuksia.
NRO 3 HSL	- Kaavarunkoluonnos on hyvin tehty, joukkoliikennekeskeisenä se on HSL:n tavoitteiden mukainen ja siinä on otettu huomioon eri liikennemuodot.	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Kaavarunkokartoille A ja B on merkitty kestävän liikkumisen katu.

	- Kielotien rooli joukkoliikennepainotteisena katuna voisi olla vahvemmin esillä esimerkiksi merkitsemällä aineistoihin selkeästi joukkoliikennekatu välille Tikkurilantie-Lummetie.	
NRO 4 VR-Yhtymä Oy	- VR:n näkemyksenä on maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteissä edistää kestävää kehitystä, joukkoliikennettä ja siten raideliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämistä. - Kaavarungon periaate tiivistää Tikkurilan merkittävää asemanseutua ja joukkoliikenteen solmukohtaa on erittäin kannatettavaa. - Samalla tulee huolehtia asemanseudun saavutettavuudesta, viihtyisyydestä, houkuttelevuudesta, turvallisuudesta ja esteettömyydestä ja asemanseudun palvelutasoa tulee pyrkiä kasvattamaan. - Asemanseudun tulee pystyä vastaamaan kasvaviin asiakas- ja matkamääriin. - Toimivat vaihtoyhteydet ja liityntäpysäköinti lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. - Riittävä liityntäpaikoitusmäärä autoille ja pyörille tulee huomioida. - Polkupyörien, uusien liikkumismuotojen liityntäpysäköintipaikkamäärä ja -laatu on varmistettava ja sitä on lisättävä nykyisestä. - Autojen liityntäpysäköinti tulee sijaita esitettyä lähempänä matkakeskusta, mahdollisimman	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Kaavarunkokartoilla A ja B liityntäpysäköinnin merkintä on siirretty lähemmäs Tikkurilan asemaa ja matkakeskusta.

	lähellä juna- ja ratikka-asemia, hyvä lähtökohta on nykyisten paikkojen etäisyys. - Liityntäpysäköinnin yhteyden keskustan kehälle on huomioitava, matkaketjuaika on tärkeä kilpailu- ja houkuttelevuustekijä. - Joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja helppouteen liittyvät riittävät ja toimivat saatto- sekä noutoliikennealueet sekä lyhytaikainen pysäköinti. - Asukkaiden skenaario kuvaa heidän palvelutarpeitaan ja tulee ottaa palvelutasotähtäimessä huomioon. - Tikkurilan ratapihan ja aseman toimivuus on osa pääratakokonaisuutta ja sen kehittämistä. Pääradan raideliikennettä tulee voida kehittää ja lisätä 5. ja 6. lisäraiteella sekä raiteiston ja matkustajalaitureiden tulevalla kehittämisellä. Ratapihan itäpuolisen raidevarausalueen ja matkakeskuksen ja aseman liityntäliikenne- ja kulkuyhteydet tulee tarkistaa: lisäraiteiden sijoittaminen on mahdollista vain aseman itäpuolella. - Tarvittavassa rautatieliikennepaikan tarveselvityspäivityksessä on otettava huomioon lähtökohtana vuosina 2021–2023 toteutettava ratapihan muutoshanke. - Tikkurilan liikennepaikan kehittämisessä tulee huomioida nykyistä pidempien laituriraiteiden tarve, matkustajalaitureiden määrä ja liikenteen sujuvat ratapiha-alueen vaihdeyhteys ja	

	turvalaitosjärjestelyt. Nämä vaativat riittäviä raidealuevarauksia ja raiteistoalueen kokonaistarkastelun myös ratapihan pituussuunnassa. - Erityisesti ratapihan itäpuolen kaavarunkoratkaisua ja rata-aluevaraustarvetta tulee selvittää tarkemmin ja sen yhteydessä tarkentaa.	
NRO 5 Senaatti-kiinteistöt	- Kestävään liikkumiseen tukeutuva kaupungin kehittäminen ja tiivistäminen on kannatettavaa. - Yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen kehityksen sekä ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta työpaikkojen lisääminen erityisen saavutettavalle Tikkurilan alueelle on erityisen positiivista. - Kävely-ympäristöjen sekä viher- ja virkistysympäristöjen vahvistaminen tukee ja korostaa alueen kehitystä kestäväksi ja viihtyisäksi. - Kaavarunkoalueen länsireunalle on esitetty kehitettävä työpaikka-alue, jonka tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida poliisin viranomaistoiminnan erityisvaatimukset ja häiriöttömien toimintaedellytysten asettamat rajoitteet maankäytölle. Lisätietoja saa poliisilta. - Jokiniemen KRP:n ja STUK:n alueen työpaikkamäärä lisääntyy tulevaisuudessa. Jokiniemenkujan läheisyyteen esitetään ratikan pysäkkiparia, mikä vähentäisi henkilöautoliikennettä alueelle sekä alueen pysäköintipaikkatarvetta.	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Kaavarunkokartoille A ja B on lisätty Vantaan ratikan Jokiniemen pysäkkipari. Vantaan kaupunginmuseon arvottaman oikeus- ja poliisitalon merkintää on tarkennettu koskemaan ainoastaan oikeustaloa.

	- Vantaan oikeus- ja poliisitalon arvot liittyvät oikeustaloon erillisen RHS:n ja Senaatti-kiinteistöjen, Museoviraston sekä Vantaan kaupunginmuseon palaverin (2021) mukaisesti. Asiakirjat tulee päivittää viimeisimmän tiedon mukaiseksi.	
NRO 6 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto tukes	- Kaavarunkoalue sijaitsee Tikkurila Oyj:n konsultaatiovyöhykkeellä. Yritys on Seveso-direktiivissä tarkoitettu turvallisuusselvitysvelvollinen laajamittaista kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittava laitos, jonka kemikaalit ovat pääosin palavia nesteitä. - Jatkuva, vahinkoa aiheuttava lämpösäteily ei ulotu laitoksen ulkopuolelle tutkituissa säiliöryhmän paloskenaarioissa. Ulkopuolinen pitkittynyt tulipalo voi johtaa liuotinsäiliöiden repeytymiseen, mistä seuraa tulipallon syntyminen, jonka lämpösäteilyannos ylittää kipua aiheuttavan rajan 490 metrin etäisyydellä ja palovammoja aiheuttavan rajan 390 metrin läheisyydellä säiliöryhmästä. - Em. vaaravyöhykkeiden lisäksi konsultointivyöhykkeellä tulee huomioida tulipalosta aiheutuvat haitalliset savukaasut ja varautua suojautumaan sisätiloihin, mikä edellyttää sitä, että ilmastointi on pysäytettävissä. - Kemikaalilaitoksen läheisyys on huomioitava pelastussuunnitelmissa, erityisesti alueen evakuoinnin aloittamisesta on oltava selkeä ohjeistus.	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Ei tarkistuksia.

NRO 7 Helsingin Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne - palvelukokonaisuus	- Tikkurilan kehitys on myönteistä koko pääkaupunkiseudulle. - Elinvoimainen Tikkurila juna- ja raitiotieyhteyksineen tukee pohjoisen ja koillisen Helsingin kehitystä ja vähentää segregaatiouhkaa. - Tikkuritien varren toimitilakehityksen kannalta kehitys tämän pääkadun varrella on myönteistä. - Ala-Tikkurila säilyy pientalovaltaisena, ajoyhteys Heurekaan säilyy, uutta liikennettä ei tule suunnitella alueen kautta. - Keravanjoen varsi on tärkeä poikittainen viheryhteys, ranta-alueiden suunnittelussa tulee vahvistaa ekologisia yhteyksiä ja mahdollistaa monipuolinen virkistyskäyttö molemmin puolin jokea. - Kävelyn ja pyöräilyn reitistö on hyvä tehdä yhteistyössä kaupunkien rajalla. Baanayhteyden jatko Kiitäjäntien ja Kiitäjäntienpään kautta Tikkurilaan ja edelleen seudulle on tärkeää.	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Ei tarkistuksia.
NRO 8 Vantaan kaupunginmuseo	- Osana kaavatyötä on tehty alueinventointi Tikkurilan 1960–2000 vuosien rakennuskannasta, jonka pohjalta uusi rakennusperintökanta on arvotettu. Kohteet on esitetty kaavarunkoluonnoksen materiaaleissa. Rakennukset inventoidaan ja suojelu ratkaistaan asemakaavoissa. - Alueen arvo on sen monipuolinen kerroksellisuus, joka säilyy. Alue tiivistyy ja arvokkaat kohteet säilyvät osana muutosta.	- Lausunto on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Ei tarkistuksia.

	- Tapauskohtaisesti tutkitaan peruskorjauksen, lisärakentamisen, käyttötarkoituksen muutosten ja purkavan uudistamisen mahdollisuudet. - Kaupunginmuseo pitää myönteisenä kulttuuriympäristön säilyttämiseen liittyvän sisällön mm. kaavarunkoluonnoksen suunnitteluperiaatteessa (4.) Sisältö on osana myös muuta kaavarunkoluonnoksen materiaalia, mm. sen teemoissa. - Työssä on tavoitettu kestävä suunnitteluajattelu, jossa kulttuuriympäristö läpäisee kaupunkikehittämisen.	
NRO 9 Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	- Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavanmuutosehdotuksissa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. - Alueen tehostaminen vaikuttaa lisäävästi muuntamo- ja kaapelointitarpeisiin: jo rakennetuilla alueilla muuntamoita tarvittaessa uusitaan, uusille alueille sijoitetaan uutta kapasiteettia. Tilantarve tulee huomioida asemakaavasuunnittelun alkuvaiheessa. - Siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 yhteistyösopimuksen mukaisesti. - Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksissa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. - Siirtokustannuksien osalta toimitaan yhteistyösopimuksen 20.7.1993 mukaisesti.	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Ei tarkistuksia.

NRO 10 ELY	- Ilmastovaikutukset: - Kaavarunko on linjassa resurssiviisauden ja kiertotalouden tiekarttojen kanssa. - Suunnitteluperiaatteet tukevat ilmastomyötäisten asemakaavojen laadintaa. Käytännössä toteutuessaan ne auttavat osaltaan ilmastotavoitteisiin vastaamisessa. - Tulevaisuuden haasteet on tiedostettu ja niihin pyritään varautumaan rakentamisen, asumisen, liikkumisen ja työn osalta. - Liikennesuorite kasvaa ja haastaa liikkumisen suunnittelua. - Sekoittunut ja tiivis keskustan maankäyttö vähentää liikkumistarvetta. - Alueella on erinomaiset lähtökohdat kestävän liikkumisen edistämiseen myös asemakaavoituksen keinoin, ratkaisuilla voi olla myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen potentiaalin hyödyntämiseen alueella. - Suunnitelma tavoittelee 10 000 uutta sukasta täydentämällä, mm. purkavan uudistamisen avulla. Rakennusmateriaaleihin sitoutuneiden päästöjen painoarvon lisääntyminen on tiedostettu, kun energiatehokkuus ja energia vähäpäästöisyys lisääntyy. On hyvä, että purkavan uudistamisen rinnalle on nostettu kirjo muita keinoja. - Kaavarunkotyö ei sisällä energiaratkaisujen linjauksia, eikä suoraan kannusta kestävien	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Kaavarunkoselostukseen on nostettu Vantaan tavoite uusiutuvan energian lisäämisestä. - Kaavarunkoselostukseen on lisätty tieto siitä, ettei alueella ei ole merkittäviä havaintoja tai tietoa happamista sulfaattimaista.

	ratkaisujen selvittämiseen ja valintaan alueella. Olisi hyvä, että jatkosuunnittelussa selvitettäisiin uusiutuvan energian ja ylijäämäenergia hyödyntämisen mahdollisuuksia. - Kasvu sijoittuu rakennetuille alueille, vaikutus puuston ja maaperän hiilen muutoksiin on vähäinen. Tästä huolimatta on huolehdittava, että kehitys lisää hiilinieluja ja -varastoja, rakennettu ympäristö voi myös sitoa hiilidioksidia ja toimia -nieluna ja -varastona. - Alueen viheralueiden suunnittelussa tulee huomioida hiilen sidonta. - Rakennetut viherrakenteet ja luonto lisäävät ympäristön ilmastokestävyyttä. Kaavarunkotyö tuo esiin sopeutumisen ja varautumisen näkökulmia. Vihertehokkuusperiaate tukee tätä, lisäksi on huomioitava rakennettujen alueiden lämpösaarekeilmiö. - Kaavarunkotyön tavoite on muodostaa kokonaisvaltainen näkemys Tikkurilan tulevaisuudesta ohjaamalla asemakaavoitusta. Näkemystä kirkastaisi ilmastovaikutusten arviointi, jota voitaisiin hyödyntää asemakaavojen valmistelussa. Laskelmiin perustuva arviointi toisi esiin, miten kaavarungon mukainen asemakaavoitus tukee ilmastotavoitteita ja miten vähennetään alueen kasvun myötä syntyvien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden ristiriitaa. - Luonnonympäristö:	

	- Hulevesien hallintaan tulee kiinnittää huomiota, Keravanjoen kuormitusta ei tule kasvattaa. Tavoitteena olisi hyvä esittää, ettei Natura-alueen vuollejokisimpukan elinympäristöä heikennetä. - Happamia sulfaattimaita koskevat tiedot olisi hyvä lisätä kaava-aineistoon. - Rakennettu kulttuuriympäristö: - Kaavarunkotyön osana on tunnistettu arvokas kulttuuriympäristö ja rakennusperintö. Täydennysrakentamisen tehokkuudesta riippuen niiden arvot saattavat olla ristiriidassa uudisrakentamisen kanssa. - On hyvä, että kulttuuriympäristön ja arvokkaan rakennusperinnön säilyminen on asetettu yhdeksi tavoitteeksi ja suojelu tutkitaan osana asemakaavoitusta. - Kaavarunkotyö suhtautuu purkavaan uudistamiseen kriittisesti, mikä on rakennusperinnön näkökulmasta hyvä. - Kaupunkikuvan näkökulmasta on perusteltua, että kaupunkiin laaditaan korkean rakentamisen selvitys. Korkea rakentaminen muuttaa kaupunkikuvaa, perustellut paikat tulee löytää. - Kaavarunko antaa hyvät edellytykset kulttuuriympäristön ja yksittäisten rakennusperintökohteiden huomioimiselle yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. - Ilmanlaatu: - Alueen haasteena on heikko ilmanlaatu, kuten työssä todettu.	

	Siihen vaikuttaminen on haastavaa ja liikennemääriä tulisi vähentää niiden alueiden läheisyydestä, joissa on altistuvia ihmisiä, mm. oleskelun alueilta. - WHO on julkaissut entistä tiukemmat suositusarvot ilmanlaadulle - Meluntorjunta ja tärinä: - Kaavarunkotyössä on huomioitu melun, tärinän ja ilmanlaadun vaikutuksia. ELY haluaa nostaa muutamia asioita, joiden huomioiminen edistää alueen elämänlaatua ja kaavojen terveellisyyttä ja viihtyisyyttä: - Kaikista kaavoista on syytä teettää meluselvitykset ja vaikutusarvioinnit sekä tavoitella melutilanteen paranemista ja altistumisen vähentämistä kaavoilla. - Asuinhuoneet tulee sijoittaa siten, että asunnot avautuvat aina myös hiljaisempaan suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät. - Raideliikenteeseen ja melun enimmäistasoihin on kiinnitettävä huomio. Asuinhuoneistojen ei tule avautua vain radan suuntaan. - Melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille. - Tärinän aiheuttamat haasteet on hyvin huomioitu ja on tärkeä määrätä tärinän heilahdusnopeuden raja-arvosta kaavoissa. Tämän lisäksi tulee huomioida runkomelu, ja sille tulee määrätä enimmäisarvot kaavoituksessa.	
NRO 11 HSY	- Kaavarunkoalue on kokonaan vesihuollon toiminta-aluetta ja sen hankkeet voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkostoon.	- Lausunto ja sen vastine on tiivistetty kaavarunkoselostukseen. - Ei tarkistuksia.

	- Mikäli on tarvetta oleellisesti muuttaa nykyistä vesihuoltojärjestelmää, tulee ratkaisut päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa. - Jatkosuunnittelussa tulee selvittää uuden vesihuollon tarve ja sen kustannukset sekä riittävät tilavaraukset putkille ja laitteille.	

Vantaa

NRO 1 UUDENMAANLIITTO
Lausunto:

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: **06.09.2021**
Dn:o **VD/9641/10.02.04.00/2019**

Lähetetty:	maanantai 6. syyskuuta 2021 12.30
Vastaanottaja:	YHT Kirjaamo
Kopio:	Toimisto Uudenmaanliitto
Aihe:	VS: Lausuntopyyntö Tikkurilan kaavarunkoluonnos 2020, nro 062700 19.8.2021 / 60 Hiekkaharju, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala
Seurantamerkintä:	Seuranta
Merkinnän tila:	Merkitty

Hei, Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta aiheesta.

Myös Uudenmaan liiton kirjaamoon asia tiedoksi: UML dnro 781/06.02.00/2021.

Asia: 062700 Tikkurilan kaavarunko 2020, 60 Hiekkaharju, 61 Tikkurila 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala

Asianumero: VD/9641/10.02.04.00/2019

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 •
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.uudenmaanliitto.fi%2F&data=04%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7Cde7009f34d41409daf7d08d97118dbf6%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637665174013992054%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C2000&sdata=gS2OQK0lycovz%2BBS0LfjTePNOYf9Z9pROD93%2B6ze7nE%3D&reserved=0

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

Vantaa

NRO 2 TRAFICOM
Lausunto:

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 23.9.2021
Dn:o VD/9641/10.02.04.00/2019

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Päiväys/Datum
23.09.2021
Dnro/Dnr
TRAFICOM/408502/04.04.05.00/2021
Viite/Referens
Lausuntopyyntönne 19.8.2021

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto; Tikkurilan kaavarunkoluonnos 2020, 062700 / 60 Hiekkaharju, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta saada lausua Vantaan kaupungin Tikkurilan kaavarunkoluonnoksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää hyvänä kestävän liikkumisen painottamista kaavarunkoa suunniteltaessa ja Tikkurilan keskustan kehittämistä niin, että se tiivistyy raideliikenteen läheisyydessä. Näemme Tikkurilan asemanseudun joukkoliikenteen erityisenä solmukohtana ja pidämme esitettyä kaavarunkoluonnosta merkittävänä valtakunnallisenkin liikenteen näkökulmasta. Kuten kaavarunkoluonnoksen suunnitelmaosassa on todettukin, Tikkurilan saavutettavuus on jo nyt hyvä ja tulee kehittymään vieläkin paremmaksi.

Asemanseudulla yhdistyvät päärata, Vantaan ratikka, paikallinen linja-autoliikenne, autoilu, pyöräily ja kävely. Näemme tärkeänä, että näille eri liikennemuodoille varataan mahdollisuus siirtyä liikennevälineestä toiseen mahdollisimman sujuvasti. Tähän tulee alueen tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää erityisesti huomiota. Pysäköintiin ja liityntäpysäköintiin kaavassa on varattu tilaa, mikä onkin varsin tarpeellista.

Vantaan ratikan esitetään kulkevan pääradan ali tunnelissa. Kaavarunkokartan mukaan asemasta hieman länteen raitotie tekisi jyrkän mutkan etelään päin. Näkemyksemme mukaan raitiotien tunneliin esitetty 90 asteen kulma voisi aiheuttaa haasteita sekä että kiskojen kestävyydelle että liikenneturvallisuudelle, joten esittäisimme sen selvittämistä, olisiko suunnitelmiin tältä osin löydettävissä vielä vaihtoehtoisia ratkaisuja.

Maanpäällisen raitiotieliikenteen mahdolliseen melun lisääntymiseen tulee myös kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa tiiviissä kaupunkirakenteessa.

Muilta osin liikenne- ja viestintävirastolla ei ole huomauttamista kaavarunkoluonnoksesta.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 23.9.2021. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom • PL 320, 00059 TRAFICOM • p. 029 534 5000 • Y-tunnus 2924753-3
Transport- och kommunikationsverket Traficom • PB 320, 00059 TRAFICOM • tfn 029 534 5000 • FO-nummer 2924753-3
www.traficom.fi

Vastine:
Tikkurilan asemalla ja matkakeskuksessa usea liikkumismuoto kohtaa, ja vaihtoyhteydet suunnitellaan mahdollisimman sujuviksi käytettävissä olevassa kapeassa tilassa. Kaavarungossa on huomioitu pääradan lisäraiteiden vaatima tila. Pääradan kehitystä tarkastellaan jatkossa tarkemmin alueen asemakaavoissa. Pääradan itäpuolella on vireillä Jokiniemen kampusalueen asemakaavakaavamuutos, jossa yhtenä lähtökohtana on alueelle sijoittuvien liityntäpysäköintipaikkojen määrän säilyttäminen.

Vantaa

Vantaan ratikka on seuraava iso muutos, joka lisää liikkumismuotoja asemalla. Vantaan ratikkaa on suunniteltu vuodesta 1992 ja siitä on tehty useita eri linjausvaihtoehtoja eri suunnitteluvaiheissa. Tikkurilan aseman alittava vaihtoehto valittiin edistettäväksi suunnitelmaksi Vantaan kaupunginhallituksessa 26.4.2021. Perusteluna vaihtoehdolle olivat parhaat vaihtoyhteydet, sujuvat läpiajomatkat ja hyvät pysäkkisijainnit Tikkurilassa. Vantaan ratikan asemakaavassa ”Tikkurilanraitio”, jossa raide kulkee aseman alitse, on myös ratikan reitti Lummekujan alta Kielotielle. Jyrkkää kääntökulmaa Lummekujalta Kielotielle loiventaa eteläpuolisen tontin kulman diagonaali viiste, joka toistuu niin Kielotie 13:n tontilla kuin Tikkurilanraition kaavassa.
Vantaan ratikan kaavoituksen ja katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä on selvitetty ratikasta aiheutuvaa liikennemelua sekä tärinä- ja runkomelua. Ratikan asemakaavoissa on annettu ratikan suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin ja meluhaitta pysyy mahdollisimman pienenä huomioimalla ratageometriassa muun muassa kaarteiden säteet. Ratikan asemakaavoissa lisätään korttelialueille olemassa oleviin rakennuksiin melumääräyksiä, joiden avulla varmistetaan sisätiloissa ohjearvojen alitus. Uusissa rakennettavissa kohteissa tulee melutasot huomioida uudisrakennusten rakenteellisen suunnittelun yhteydessä sekä tulevissa asemakaavoissa määräysten muodossa.
Asemakaavoissa rautatie- ja raitiotiemelu arvioidaan niiden vaikutusalueella. Myös lyhytaikainen, voimakas melu otetaan huomioon.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

NRO 3 HSL
Lausunto:
Vantaan kaupunki kirjaamo@vantaa.fi
Viite Lausuntopyyntönne 19.08.202 Tikkurilan kaavarunkoluonnos 2020 062700

Lausunto Tikkurilan kaavarunkoluonnoksesta 2020 062700/ 60 Hiekkaharju, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala Kaavarunkoalue sijaitsee Vantaalla Tikkurilan keskustassa ja sisältää koko Tikkurilan kaupunginosan. Tämän lisäksi alueeseen kuuluu osia Jokiniemestä, Hiekkaharjusta, Viertolasta ja Kuninkaalasta.

Tikkurilan kaavarunkoalue on erityisen hyvien liikenneyhteyksien äärellä. Pääradan asemana Tikkurila on perinteikäs, ja 2015 valmistui Kehärata, joka on vilkastuttanut asemaa entisestä. Tikkurilan asemalla on lisäksi bussiterminaali ja taksiyhteydet. Vantaan ratikka on linjattu kulkemaan tulevaisuudessa aseman ratapihan alitse. Kävelyn ja pyöräilyn verkosto on alueella tiheä ja kattava.
Kaavarungon tavoitteena on muodostaa kokonaisvaltainen näkemys Tikkurilan tulevaisuudesta ja ohjata alueen asemakaavoitusta. Se on jatkoa vuoden 2015 kaavarunkotyölle ja tavoitevuosi on 2040. Kaavarunko mahdollistaa Tikkurilan ytimen tiivistymisen 10 000 uudella asukkaalla ja tavoitteellisella 4 000 uudella työpaikalla vuoteen 2040 mennessä.

HSL on lausunut kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa: HSL toteaa Tikkurilan keskustan kaavarunkoluonnoksen olevan hyvin tehty ja siinä on otettu hyvin huomioon eri liikennemuodot. Luonnos on laadittu hyvin joukkoliikennekeskeiseksi, mikä on HSL:n tavoitteiden mukaista. HSL esittää, että Kielotien asema joukkoliikennepainotteisena katuna tuotaisiin vahvemmin esiin esimerkiksi merkitsemällä se kaavarungon aineistoihin selkeästi joukkoliikennekaduksi välillä Tikkurilantie-Lummetie.

Vastine:
Tikkurilan keskusta on todella hyvin palveltu joukkoliikenteen näkökulmasta. Vantaan ratikka monipuolistaa kulkumuotoja. Lummekujan ja Tikkurilantien välisellä osuudella Kielotiellä kulkee tulevaisuudessa raitiotie ja osa kadusta on osoitettu kestävän liikkumisen kaduksi. Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla. Kaavarunkokarttaan on lausunnon perusteella merkitty se osa Kielotietä, jota kehitetään tästä näkökulmasta. Lausunnossa mainittu joukkoliikennekatu tarkoittaa Vantaalla joukkoliikenteelle varattua katua, jolle linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys. Tikkurilan kaavarunkoalueella tällaista katuyhteyttä ei ole.

Tarkistukset:
Kaavarunkokartoille A ja B on merkitty kestävän liikkumisen katu.

NRO 4 VR
Lausunto:

Tikkurilan kaavarunkoluonnos 2020 (nro 062700) VR-Yhtymä Oy:n kannanotto kaavarunkoon Vantaan kaupunki on asettanut nähtäville Tikkurilan kaavarunko 2020 - luonnoksen ja pyytää siitä lausuntoja. VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta tutustua kaavarunkoluonnokseen ja lausuu siitä seuraavaa.

Maankäytölliset tavoitteet

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen raideliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. MAL-sopimuksen tavoitteiden mukaisesti työpaikkojen ja asumisen kasvu tulee ohjata joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille kestävän liikkumisen alueille nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistäen.

Kaavarungon suunnitteluperiaatteet kaupunkirakenteen tiivistämisestä merkittävällä asemanseudulla ja joukkoliikenteen solmukohdassa sekä kasvun ohjaaminen raideliikenteen äärelle ovat erittäin kannatettavia. Kasvusta ja tiivistämisestä huolimatta asemanseudun saavutettavuus, viihtyisyys ja houkuttelevuus tulee taata sekä asemanseudun palvelutasoa tulee pyrkiä kasvattamaan. Asemanseutujen ja matkakeskusten tulee olla käyttäjilleen turvallisia, esteettömiä ja viihtyisiä. Samalla asemanseutujen tulee pystyä vastaamaan kasvaviin asiakas- ja matkamääriin.

Asemanseudun palvelutaso ja matkaketjut

Panostaminen asemanseutujen kehittämiseen, toimiviin vaihtoyhteyksiin solmupisteissä sekä liityntäpysäköintiin lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Toimivat matkaketjut helpottavat matkan suunnittelua ja matkan tekoa. Liityntäliikenteen osalta tulee kiinnittää huomiota riittävään liityntäpaikoituksen määrään henkilöautoille ja polkupyörille sekä sujuviin vaihtomahdollisuuksiin.

Tikkurilan ja sen liikenteen kasvun vuoksi matkakeskuksen palvelutasoa tulee pyrkiä kasvattamaan myös pysäköinnin osalta. Matkakeskusalueen polkupyörien sekä mahdollisten uusien liikkumismuotojen kuten sähköpotkulautojen liityntäpysäköintimäärä ja -laatu on varmistettava riittäväksi eli lisättävä nykyisestä. Autojen liityntäpysäköinti tulee sijaita esitettyä lähempänä matkakeskusta, eli mahdollisimman lähellä juna- ja ratikka-asemia.

Hyvä lähtökohta henkilöautojen liityntäpysäköintien sijoittumiselle on nykyisten maantasoliityntäpysäköintien etäisyydellä. Myös liityntäpysäköinnin hyvään saavutettavuuteen tulee kiinnittää kaavarungossa ja kaavoituksessa huomiota, eli mm. varmistaa yhteydet pysäköinnistä keskustan kehälle. Joukkoliikenteessä matkaketjuaika on tärkeä kilpailukyky- ja houkuttelevuustekijä.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja helppouden kannalta erittäin tärkeää on myös varmistaa matkakeskuksen riittävät ja toimivat saatto- sekä noutoliikennealueet sekä alueen lyhytaikainen pysäköintimahdollisuus (ml. asiointipysäköinti).

Kaavarungon suunnitelmaosassa esitetty ”Tulevaisuuden Tikkurila asukkaiden silmin”-skenaario kuvaa hyvin asukkaiden palvelutarpeita ja - toiveita, ja on otettava myös asema-alueen palvelutasotähtäimessä huomioon.

Rautatieliikennepaikan kehittäminen ja raidevarausalueet

Tikkurilan ratapihan ja aseman toimivuus on erittäin tärkeä osa pääratakokonaisuutta ja sen tulevaa kehittämistä. Koska mm. Suomirataselvitykset ovat vasta alkutekijöissä, Tikkurilan kaavarunkotyössä ja sen kaavoitusohjausratkaisuissa tulee lähteä vielä siitä, että pääradan raideliikennettä voidaan kehittää ja lisätä mm. rakennettavalla 5. ja 6. lisäraiteella sekä Tikkurilan liikennepaikan raiteiston ja matkustajalaiturien tulevalla kehittämisellä tulevalla kehittämisellä.

Kaavarunkoa on täten vielä tarkistettava, erityisesti ratapihan itäpuolisen raidevarausalueen sekä aseman/matkakeskuksen liityntäliikenne- ja kulkuyhteyksien osalta. Matkakeskusrakentamisen myötä ainoa mahdollisuus Tikkurilan rautatieliikennepaikan liikenteelliseen kehittämiseen on käytännössä enää lisäraiteiden sijoittaminen aseman itäpuolelle.

Rautatieliikenteen osalta Tikkurilan vanhat ns. raiteisto- ja maankäyttöselvitykset ovat jo teknisestikin vanhentuneita. Lisäksi tarvittavassa rautatieliikennepaikan tarveselvityspäivityksessä on otettava eräänä lähtökohtana huomioon vuosina 2021–2023 toteutettava Tikkurilan ratapihan muutoshanke.

Lisäksi Tikkurilan liikennepaikan kehittämisessä on huomioitava mm. junaliikenteen nykyistä pidempien laituriraiteiden tarve, matkustajalaitureiden määrä sekä liikenteen sujuvuuden mahdollistamat ratapiha-alueen toimivat vaihdeyhteys- ja turvalaitosjärjestelyt. Nämä vaativat riittävät raidealuevaraukset, ja raiteistoalueen kokonaistarkastelun myös ratapihan pituussuunnassa.

Erityisesti ratapihan itäpuolen, Jokiniemen puolen kaavarunkoratkaisua ja rata-aluevaraustarvetta on selvitettävä vielä tarkemmin. Tässä yhteydessä on hyvä tarkentaa myös mahdollisen uuden oppimiskampuksen ja hyvinvointikeskuksen sijainnit ja niiden palvelutasoiset joukkoliikenteen matkaketjuyhteydet.

Helsingissä 30.9.2021

VR-Yhtymä Oy

Vastine:
Kaavarunkoalueen tarkemmassa suunnittelussa asemanseudun saavutettavuus, houkuttelevuus ja turvallisuus ovat tärkeitä lähtökohtia. Aseman ympäristössä on vireillä Vantaan ratikan kaavarunko sekä useita asemakaavamuutoksia, mm. Tikkuri, Asematie 1–3 ja Jokiniemen kampus. Tikkurilan aseman ja matkakeskuksen toimivia vaihtoyhteyksiä tarkastellaan mm. Vantaan ratikan suunnittelutyössä. Jokiniemen kampuksen kaavatyössä tutkitaan radan itäpuolisen alueen kehittämistä reunaehtoineen. Suunnittelussa otetaan huomioon radan itäpuoliset lisäraidevaraukset (suunnitelma 28.4.2008), joiden kohdalle ei esitetä rakentamista. Parhaillaan meneillään oleva sähköpylväiden sijoitus rata-alueelle ja sen tuntumaan ei ole edellyttänyt kaavamuutoksia, mutta muutokset voitaneen ottaa huomioon kaavoituksen käynnistyttyä muista syistä.

Kaavarungon tarkasteluaika on pitkä, eikä pysäköinnin linjauksissa siksi oteta kantaa pysäköintinormeihin tai autopaikkamääriin. Radan itäpuolen tarkemmassa suunnittelussa lähtökohtana on liityntäpysäköinnin määrän säilyttäminen, paikkojen sijoittaminen aseman tuntumaan ja luonteva yhteys liityntäpysäköinnistä keskustan kehälle. Kaavarunkokartoissa A ja B liityntäpysäköinnin merkinnät ovat alueellisia symboleja, ja paikoituksen tarkka sijainti täsmentyy asemakaavoituksessa. Sijaintitavoitteen selventämiseksi pääradan itäpuolinen liityntäpysäköinnin merkintä on siirretty lähemmäs Tikkurilan asemaa ja matkakeskusta.

Tarkistukset:
Kaavarunkokartoilla A ja B pääradan itäpuolinen liityntäpysäköinnin merkintä on siirretty lähemmäs Tikkurilan asemaa ja matkakeskusta.

NRO 5 SENAATTI
Lausunto:
Mielipide Tikkurilan kaavarunko 2020 (nro 062700), kaavarunkoluonnoksesta

Hankkeen tavoitteena on tarkastella kokonaissuunnitelmatasolla Tikkurilan alueen kehitystä tulevaisuuden kaupunkikeskustana. Suunnitelman tavoitevuosi on 2040. Vaikka kaavarunko on oikeusvaikutukseton, suunnitelma tulee ohjaamaan tulevaa asemakaavoitusta. Tämän vuoksi Senaatti-kiinteistöt esittää maanomistajan ja naapurimaanomistajan sekä em. alueiden käyttäjien edustajana mielipiteenään valmistelussa olevasta Tikkurilan kaavarunko 2020 (nro 062700), kaavarunkoluonnoksesta seuraavaa:

Senaatti-kiinteistöt kannattaa kestävään liikkumiseen tukeutuvaa kaupungin kehittämistä ja tiivistämistä. Erityisen positiivista yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen kehityksen sekä ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta on työpaikkojen lisääminen erinomaisesti saavutettavalle Tikkurilan alueelle. Niin ikään suunnitelman tavoite vahvistaa kävely-ympäristöjä sekä viher- ja virkistysyhteyksiä tukevat ja korostavat alueen kehitystä kestäväksi ja viihtyisäksi kaupunkiympäristöksi.

Suunnittelualueen länsireunalle on esitetty kehitettävää työpaikka-aluetta, joka sijoittuu nykyisen Keskusrikospoliisin sekä tulevan Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen naapuriin. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida poliisin viranomaistoiminnan erityisvaatimusten sekä häiriöttömien toimintaedellytysten asettamat rajoitteet lähialueiden maankäytölle. Näistä lisätietoja saa poliisilta.

Itä-Uudenmaan poliisilaitos on siirtymässä tulevaisuudessa suunnittelualueelta Keskusrikospoliisin tontille, mikä yhdessä naapuritontilla olevien Säteilyturvakeskuksen tilojen kanssa kasvattaa merkittävästi Jokiniemen alueen työpaikkojen määrää. Senaatti-kiinteistöt esittää, että Jokiniemenkujan läheisyyteen suunniteltaisiin ja toteutettaisiin ratikan pysäkkipari. Tällä voitaisiin vähentää huomattavasti em. virastoihin kohdistuvaa henkilöautopainotteista asiointi- ja työmatkaliikennettä sekä niistä aiheutuvaa pysäköintipaikkatarvetta. Em. alue ei sisälly po. suunnittelualueelle, mutta kaavarungossa tehtävät maankäyttöratkaisut vaikuttavat suoraan tai välillisesti pikaraitiotiehen liittyviin ratkaisuihin.

Kaavarungossa Vantaan oikeus- ja poliisitalo on nostettu Vantaan kaupunginmuseon arvottamaksi kohteeksi. Vuonna 2021 kohteesta on valmistunut erillinen RHS, jonka johtopäätöksien mukaan arvot liittyvät oikeustaloon. Samaan lopputulemaan on päädytty myös Senaatti-kiinteistöjen, Museoviraston ja Vantaan kaupunginmuseon välillä käydyssä palaverissa keväällä 2021. Asiakirjat tulee päivittää viimeisimmän tiedon mukaiseksi.

Senaatti-kiinteistö

Vastine:
Jokiniemen työpaikka-alueen jatkosuunnittelussa huomioidaan viranomaistoiminnan erityisvaatimukset ja toimintaedellytykset. Vantaan ratikan suunnittelu on edennyt, ja pääradan itäpuolisen Jokiniemen pysäkin sijainti on selvillä. Pysäkki on lisätty kaavarunkokarttoihin.
Vantaan kaupunginmuseon arvottaman oikeus- ja poliisitalon merkintää on tarkennettu yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa. Kaavarunkokartoilla arvotus on muutettu koskemaan ainoastaan oikeustaloa.

Tarkistukset:
Kaavarunkokartoille A ja B on lisätty Vantaan ratikan Jokiniemen pysäkkipari. Vantaan kaupunginmuseon arvottaman oikeus- ja poliisitalon merkintää on tarkennettu koskemaan ainoastaan oikeustaloa.

NRO 6 TUKES
Lausunto:
Lausunto Tikkurilan kaavarunkoluonnoksesta 2020 062700 / 60 Hiekkaharju, 61 Tikkurila, 62 Jokiniemi, 63 Viertola, 64 Kuninkaala

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto on vastaanottanut lausuntopyynnön Tikkurilan kaavarunkoluonnoksesta. Alue sijaitsee Tikkurila Oyj:n konsultaatiovyöhykkeella. Tikkurila Oyj on Seveso-direktiivissa tarkoitettu turvallisuusselvitysvelvollinen laajamittaista kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittava laitos. Laitoksen vaaralliset kemikaalit ovat pääosin palavia nesteitä. Kaavarunkoalue sijaitsee tuotantolaitoksen välittömässä läheisyydessä Keravanjoen toisella puolella.

Tikkurila Oyj on teettänyt säiliöryhmän tulipaloihin liittyvän vaaranarvion ja seurausanalyysin (22.1.2015). Niissä arvioidaan, ettei jatkuva, vahinkoa aiheuttava lämpösäteily ulotu laitoksen ulkopuolelle missaan tutkitussa säiliöryhmän paloskenaarioissa. Ulkopuolinen pitkittynyt tulipalo voi tosin johtaa luotinsäiliöiden repeytymiseen, mistä seuraa voimakasta lämpösäteilyä aiheuttavan tulipallon syntyminen. Lämpösäteily-annoksen on laskettu ylittävän kipua aiheuttavan rajan 490 metrin ja palovammoja aiheuttavan rajan 360 metrin etäisyydellä säiliöryhmästä.

Edellä mainittujen laskennallisten vaaravyöhykkeiden lisäksi laitoksen konsultointivyöhykkeen alueella tulisi huomioida tulipalossa mahdollisesti syntyvät haitalliset savukaasut. Niiden joukossa esiintynee terveydelle haitallaisia liuotinhöyryjä enemmän kuin tavanomaisessa rakennuspalossa. Alueella on varauduttava suojautumaan sisätiloihin, mikä edellyttää sitä, että ilmastointi on oltava pysäytettävissä. Kemikaalilaitoksen läheisyys on huomioitava pelastussuunnitelmissa, erityisesti alueen evakuoinnin aloittamisesta on oltava selkeä ohjeistus.

Vastine:
Kaavarunkoalue sijaitsee Seveso-direktiivin mukaisella turvallisuusselvityslaitos Tikkurila Oyj:n yhden kilometrin konsultointivyöhykkeellä. Asemakaavoituksen yhteydessä pyydetään tarvittavat lausunnot Tukesilta ja pelastusviranomaiselta. Laitoksen sijainti sekä sen mahdolliset vaikutukset uuteen rakentamiseen otetaan huomioon, ja tarvittavat suojatoimenpiteet määrätään asemakaavoissa.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

Vantaa

NRO 7 Helsingin Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus

Lausunto:

Helsingin Kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuuden lausunto Vantaan asemakaavoitukselle Tikkurilan kaavarunkoluonnoksesta 2020 (nro 062700)

HEL 2021-009214 T 10 03 01

Vantaan asemakaavoitus on pyytänyt lausuntoa Tikkurilan kaavarunkoluonnoksesta 2020. Helsingin kaupunki toistaa OAS-vaiheessa lausumansa. Tikkurilan kehitys on hyvin myönteinen asia koko pääkaupunkiseudulle. Elinvoimainen Tikkurila vahvoine nykyisine juna- ja tulevine pikaraitiotieyhteyksineen tukee myös pohjoisen ja koillisen Helsingin kaupunginosien kehitystä ja vähentää segregaation uhkaa.

Helsingin yleiskaavassa Ala-Tikkurilan alue on osoitettu pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi (A4). Tikkuritien, Kehä III:n ja lännempänä Suutarilantien liittymän tuntumassa on kehittyvää toimitila-aluetta. Erityisesti Tikkuritien varren toimitilojen kannalta kaupunkikehitys tämän pääkatuyhteyden varrella nähdään myönteisenä.

Keravanjoen varret ovat osa tärkeää poikittaista viheryhteyttä ja muodostavat tärkeän virkistys-alueen. Joen ranta-alueiden suunnittelussa tulee vahvistaa ekologisia yhteyksiä sekä mahdollistaa virkistyskäyttö monipuolisesti joen molemmilla rannoilla.

Ala-Tikkurilan pientalovaltaiset alueet tulevat säilymään, eikä niiden kautta tule suunnitella ajoneuvoliikennettä Vantaan puolelle Heurekan olevaa huoltoyhteyttä lukuun ottamatta. Kävelyn ja pyöräilyn reitistön suunnittelu on hyvä tehdä yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa.

Nopean pyöräliikenteen baanayhteys on Helsingin suunnitelmissa osoitettu radan itäpuolelle Kiitäjäntien ja Kiitäjäntienpään kautta. Reitin jatkon osoittaminen Tikkurilaan ja edelleen muualle seudun pyörätieverkostoon on tärkeää.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Y-tunnus	Tilinro
PL 58210	Työpajankatu 8	09 310 1691	0201256-6	FI06 8000 1200 0626 37
00099 HELSINGIN KAUPUNKI	Helsinki 58	**Faksi**		**Alv.nro**
Kaupunkiymparisto@hel.fi	https://www.hel.fi/			FI02012566

Vastine:

Tikkurila on toimelias keskusta-alue, jolla on hyvä saavutettavuus. Se palvelee myös Helsinkiä, erityisesti sen pohjoisia osia. Tikkurilan keskustan ja pohjoisen Helsingin raja kulkee Keravanjoessa, jota ympäröi molemmilla puolilla puistoalueet. Kaavarunkoalueen kohdalla Helsingin puoli on pientaloaluetta, Tikkurilan

puoli sekä työpaikkojen että kerros- ja pientalojen aluetta. Tikkuritie johtaa Tikkurilan keskustan eteläiseen osaan ja jatkaa siitä Kielotielle ja Talvikkitielle. Kaavarunkotyössä molempien katujen varren kehittyminen niin asumisen kuin työpaikkojen vyöhykkeinä on mahdollista. Heurekan tontin kehittyessä tulee tarkastella ajoyhteyksiä, jotka kulkevat Helsingin alueen kautta.
Keravanjoki on maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys ja se on tärkeä osa ekologista verkostoa tiiviillä keskusta-alueella. Jokivarteen on merkitty ekologisen yhteyden merkintä. Joki on nauhamainen ekosysteemi ja toimii kulkureittinä eri lajeille. Keravanjoessa on tehty mm. saukko- ja taimenhavaintoja ja sen pohjassa on vuollejokisimpukoita. Keskusta-alueen kehittyessä pidetään huolta siitä, että joen ekologiset arvot eivät heikenny. Samalla tulee tarkastella uusia, mahdollisia siltayhteyksiä ja reittejä joen varren viheralueilla.
Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkkoon sisältyy Kiitäjäntien ja Kiitäjänpään reittiä jatkava ratavarren baanayhteys. Tavoiteverkon tavoitevuosi on 2030.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

NRO 8 Vantaan kaupunginmuseo
Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa koskien Tikkurilan kaavarunkoluonnosta 2020, kaavanumero 062700. Vantaan kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologian osalta.

Kaavarungon tavoitteena on muodostaa kokonaisvaltainen näkemys Tikkurilan tulevaisuudesta ohjaamaan alueen asemakaavoitusta. Se on jatkoa vuoden 2015 kaavarunkotyölle ja katsoo vuoteen 2040. Kaupunginmuseo on osallistunut kulttuuriympäristön suojeluviranomaisena suunnittelupalavereihin sekä ollut mukana kaavarungon Kaupunkikuva ja -rakenne asiantuntijatyöryhmässä. Kaupunginmuseo on aiemmin lausunut kaavanrungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 16.4.2020 kirjatussa mielipiteessään VKM/050/2020. Kaupunginmuseo toi mielipiteessään esiin tarpeen lisätä kaavamateriaaliin suunnittelualueella sijaitsevat historialliset tieosuudet siltoineen (Suuri Rantatie) ja Suomen ensimmäiseen rautatiehen liittyviä rakenteet. Kaavarungon selostuksessa ja karttamateriaalissa on huomioitu museon näkemys. Kaavarungon alueelle sijoittuu valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita. Vanhimmat rakennusperintökohteet on inventoitu ja suurelta osin jo suojeltu asemakaavoilla. Kaupunginmuseo esitti aiemmassa mielipiteessään, että kaavarunkotyön yhteydessä tulisi selvittää alueen nuoremman rakennuskannan kulttuurihistorialliset arvot, mikä mahdollistaisi kaavan vaikutusten arvioinnin kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Osana kaavarunkotyötä on tehty alueinventointi Tikkurilan vuosina 1960–2000 aikana valmistuneesta rakennuskannasta, ja selvityksen tulosten pohjalta on arvotettu Tikkurilan kaavarunkoalueen uudemman rakennuskannan arvokohteet. Inventointi toteutettiin Vantaan kaavoituksen ja kaupunginmuseon yhteistyönä 2020–2021. Kaupunginmuseo osallistui inventoinnin ohjausryhmään. Kaavarunkoluonnoksen suunnitelmaosassa, liitemateriaalissa ja teemakartoilla A ja B on esitetty alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennetun ympäristön kohteet. Kohteiden mahdollinen suojelu tullaan ratkaisemaan asemakaavamuutosten yhteydessä.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arvioinnissa on kaupunkikuvan ja kulttuuriympäristön päämääräksi esitetty kasvun suunnan ohjaus niin, että Tikkurila kasvaa kestävästi paikallisia vahvuuksia hyödyntäen. Alueen erityinen arvo on sen monipuolinen kerroksellisuus, josta pidetään kiinni. Rakennettu keskusta-alue uudistuu osin sitä tiivistämällä ja arvokkaat kohteet säilyvät osana muutosta. Tikkurilaa halutaan kehittää uuden ja vanhan tasapainoa hakien. Kohdekohtaisesti punnitaan peruskorjauksen, lisärakentamisen, käyttötarkoituksen muutoksen ja/tai purkavan uudistamisen mahdollisuudet. Kaavarunko ohjaa nykyisen rakennuskannan säilyttämiseen ja peruskorjaamiseen mm. suuntaa antavien tonttitehokkuuksien vaihtelulla. Vilkkaiden pääkatujen varsilla purkava uudistaminen on todennäköisempää, mutta kaavarunkoalueen laitamille ja keskustakorttelien sisäosiin esitetään maltilliseen tonttien ja kortteleiden lisärakentamiseen soveltuvia tehokkuuksia. Toisena kerroksellisuutta suojaavana keinona on vaikutusten arvioinnissa esitetty rakennuskannan inventoinnit, jotka otetaan huomioon asemakaavamuutostyössä.

Kaupunginmuseo pitää myönteisenä, että kulttuuriympäristön säilyttäminen on nostettu omaksi suunnitteluperiaatteeksi muiden kaupunkikuvaa ja -rakennetta ohjaavan kahdentoista kaavarunkoluonnoksen suunnitteluperiaatteen joukkoon. Suunnitteluperiaate 4:
Kaikkien vuosikymmenten historia näkyy. Tehostamisen keinoja punnitaan sekä rakennetun kulttuuriympäristön että resurssiviisauden näkökulmasta. Tarkastellaan rakennusten kokonaan tai osin säilyttämistä ja lisärakentamista purkavan uudistamisen rinnalla tai sijaan. Edistetään uuden rakentamisen

elinkaarikestävyyttä. Erityisen myönteisenä museo pitää kulttuuriympäristön vaalimisen huomioimista osana muita kaavarungon suunnitteluperiaatteita, kestävän kehityksen näkökulmaa sekä osana kaavan viittä teemaa, kuten kaupunkikuva ja kaupunkirakenne, asuminen ja työ. Kaavarunkotyössä on kaupunginmuseon näkökulmasta tavoitettu kestävä suunnitteluajattelu, jossa kulttuuriympäristö läpäisee kaupunkikehittämisen.

Vastine:
Lausunto on tiivistetty kaavarunkoselostukseen.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

NRO 9 VANTAAN ENERGIA
Lausunto:
Sähköverkko Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti.

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

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n tarpeita tulee tarkastella kaavarungon valmistuttua jokaisen asemakaavatyön yhteydessä erikseen. Alueen tehostaminen tarkoittaa suoraa vaikutusta lisäävästi muuntamo ja kaapelointitarpeisiin. Aiemmin rakennetuilla tehostettavilla alueilla tarvittaessa muuntamoita uusitaan ja uusille rakennettaville alueille sijoitetaan uutta muuntamokapasiteettia. Näiden kohdalla muuntamoiden tilantarpeen huomiointi on tärkeää jo asemakaavan suunnittelun alkuvaiheissa.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, puh. 050-3266913.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöjohtoja (Liite 2).

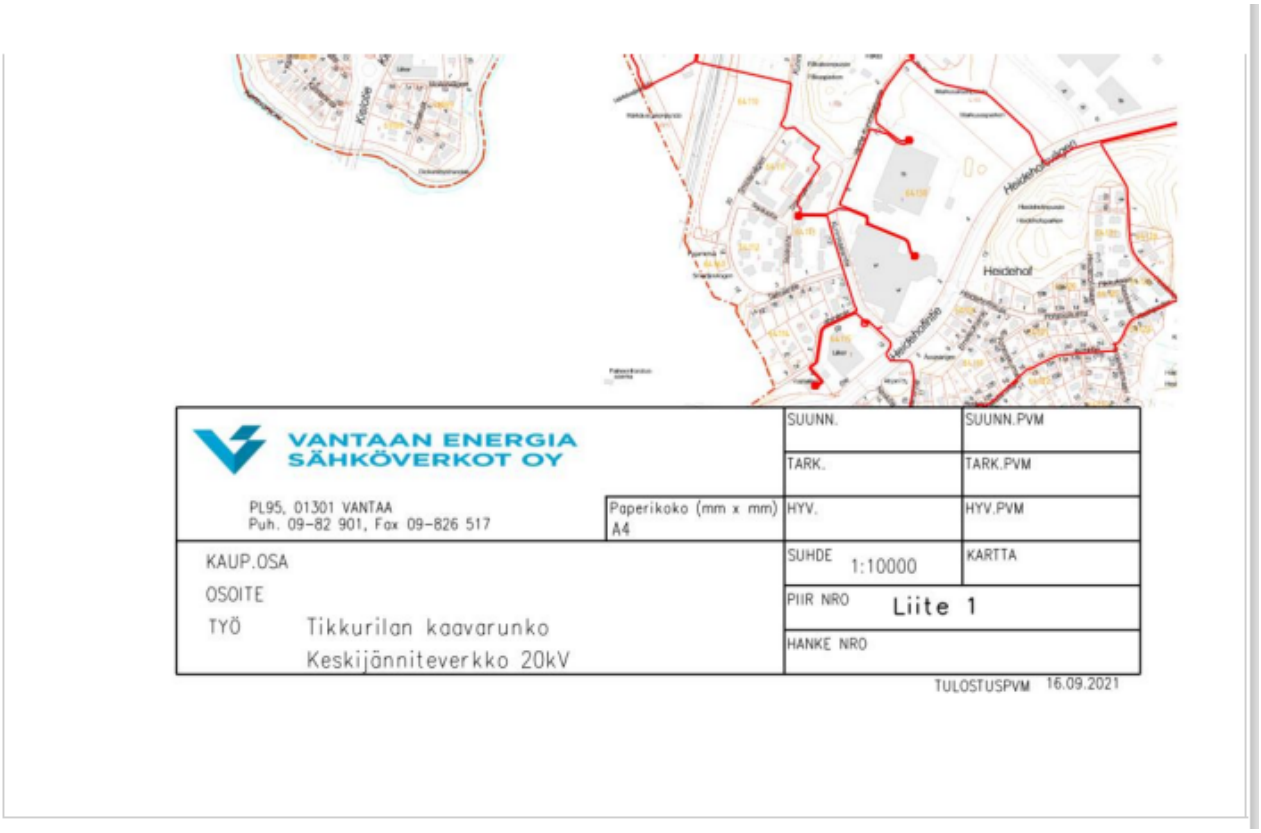
Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

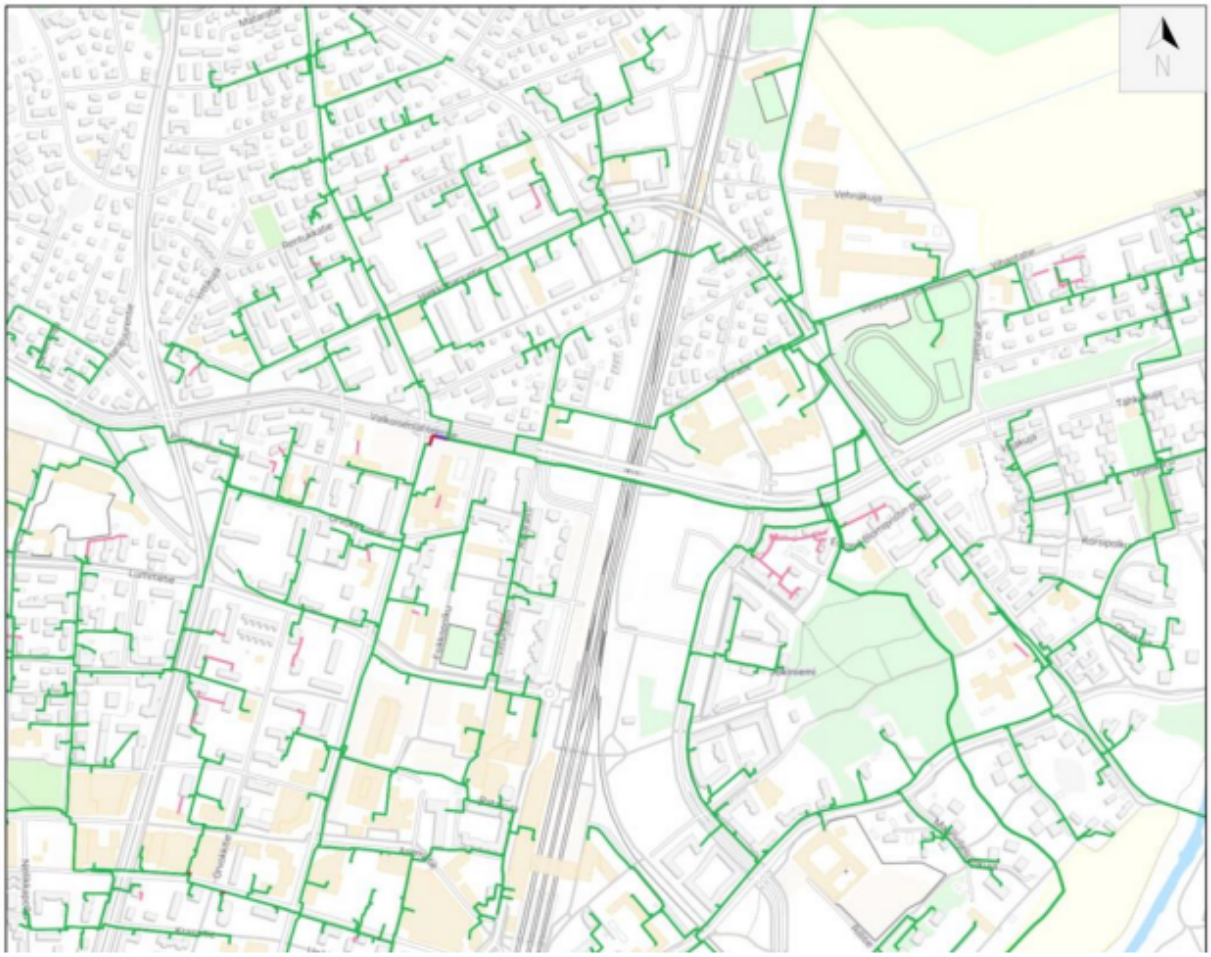
Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

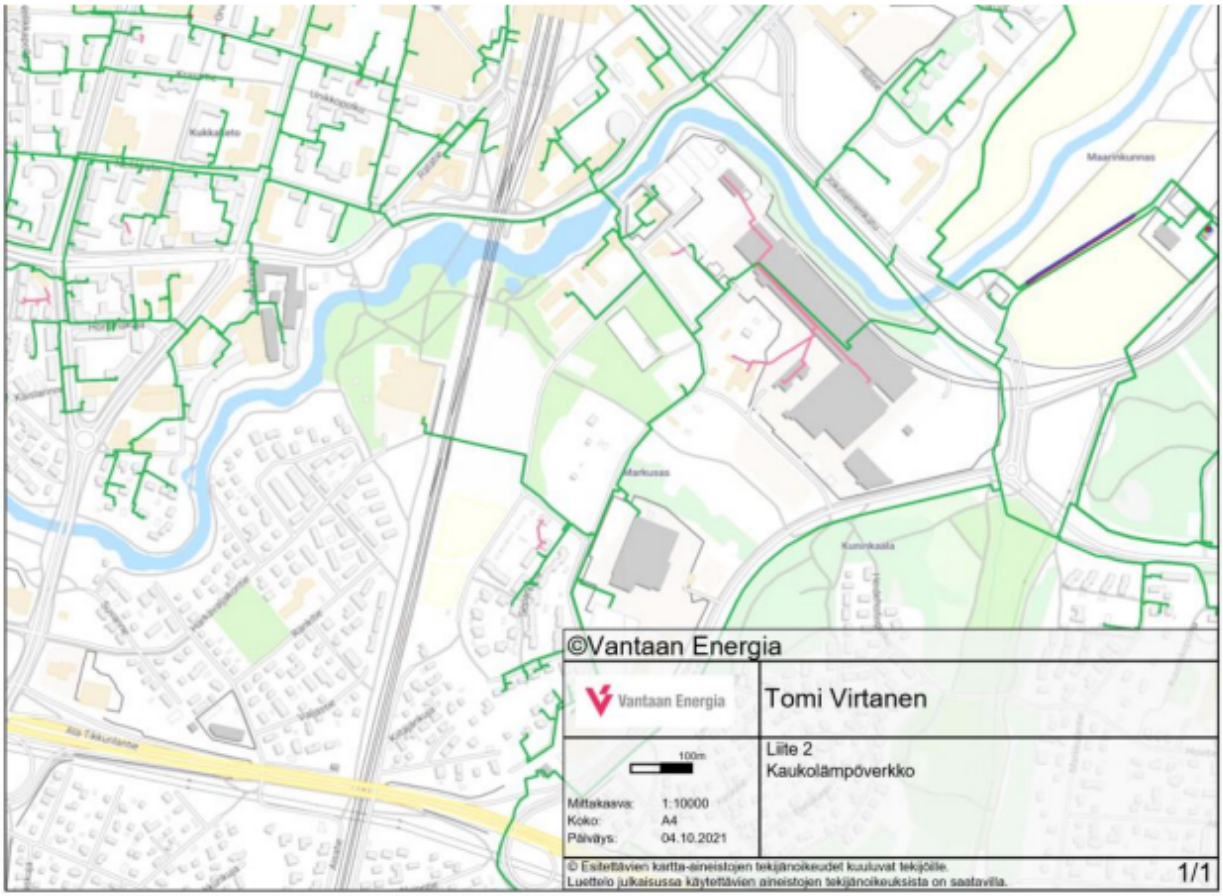
LIITTEET 1. Keskijänniteverkon kartta 1:10 000
2. Kaukolämpöverkon kartta 1:10 000


Länsinen Valkoisenlähteentie
Valkoisenlähteentie
Nackrosvägen
Kvarnvägen
Kvarnbyvägen
Kukkakoto
Täkunlantie
Kielotie
Pyrolavägen
Vitsippsvägen
Ängsgatan
Järnvägsgatan

Vantaa


Kielote
Heidehof
Heidehofintie
VANTAAN ENERGIA
SÄHKÖVERKOT OY
PL95, 01301 VANTAA
Puh. 09-82 901, Fax 09-826 517
Paperikoko (mm x mm)
A4
SUUNN.
SUUNN.PVM
TARK.
TARK.PVM
HYV.
HYV.PVM
SUHDE 1:10000
KARTTA
KAUP.OSA
OSOITE
TYÖ Tikkurilan kaavarunko
Keskijänniteverkko 20kV
PIIR NRO Liite 1
HANKE NRO
TULOSTUSPVM 16.09.2021


N



Vastine:
Kaavarunkoalueen tiivistäminen ja kehittäminen tapahtuu vähitellen ja erillisten asemakaavamuutosten kautta. Jokaisen asemakaavatyön yhteydessä tarkastellaan erikseen muuntamo- ja kaapelointitarpeet sekä otetaan huomioon kaukolämpöputkien sijainti. Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien siirtokustannuksissa noudatetaan laadittuja yhteistyösopimuksia.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

NRO 10 ELY
Lausunto Tikkurilan kaavarungosta 2020, 062700, Vantaa
Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Tikkurilan kaavarungon 2020 luonnoksesta.

Ilmastovaikutukset

Tikkurilan kaavarunko 2020 vaikuttaa olevan linjassa Vantaan kaupungin resurssiviisauden ja kiertotalouden tiekarttojen kanssa. Asemakaavoituksen pohjaksi laaditut suunnitteluperiaatteet tukevat ilmastomyötäisten asemakaavojen laadintaa. Mikäli kaavarungon linjaukset siirtyvät käytäntöön ja näkyvät asemakaavasuunnittelun tasolla, se auttaa osaltaan Vantaata vastaamaan kaupunkina kiristyviin ilmastotavoitteisiin. Vuoteen 2040 ulottuvan kaavarunkotarkastelu menee kaupungin vuoden 2030 hiilineutraaliustavoite-vuoden yli. Aineiston perusteella kaavarunkoa laadittaessa on kuitenkin tiedostettu tulevaisuuden haasteet ja suunnitteluperiaatteiden avulla on pyritty varautumaan ilmastonmuutoksen torjunnan mukanaan tuomiin muutoksiin rakentamisessa, asumisessa, liikkumisessa ja työelämässä.

Tikkurilaan kaavailtu väestön ja työpaikkojen lisäys kasvattaa liikennesuoritetta suunnittelualueella. Tämä haastaa liikkumiseen liittyvää suunnittelua. Kaavarungon alueella on erinomaiset lähtökohdat kestävän liikkumisen edistämiseen ja siihen liittyvien valintojen vahvistamiseen myös asemakaavoituksen keinoin. Tikkurila on liikenteellisesti hyvässä paikassa ja tarjolla on kattavat raideyhteydet seudullisesti ja laajemminkin. Keskusta-alueen tiiviys ja sekoittunut maan käyttö vähentävät ihmisten liikkumistarvetta ja pitävät alueen sisäiset etäisyydet ovat lyhyinä. Asemakaavatason ratkaisuilla on merkitystä, sillä pienilläkin reitteihin, väylien laatuun ja paikoitusalueiden sijaintiin liittyvällä yksityiskohdilla voi olla suhteellisen laajoja myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kävelyn ja pyöräilyn lisäksi myös joukkoliikenteen potentiaalin hyödyntämiseen Tikkurilan alueella.

Suunnittelualueen tiivistämisellä tavoitellaan noin 10 000 uutta asukasta Tikkurilaan. Tämä uusiutuminen tapahtuisi rakenteen täydentämisen ja purkavan saneerauksen avulla. Kaavarungon suunnitelmaosassa nostetaan esiin rakennusmateriaaleihin sitoutuneiden hiilidioksidipäästöjen suhteellisen painoarvon lisääntymisen rakennusten energiatehokkuuden parantuessa ja niiden energiankäytön muuttuessa yhä vähähiilisemmäksi. Vanhan rakennuksen purkaminen ja uuden rakentaminen tilalle synnyttää jatkossakin merkittävän hiilipiikin. Tikkurilassa on mahdollisuus olemassa olevan rakenteen ja infrastruktuurin resurssitehokkaaseen hyödyntämiseen kaupungin kiertotaloustiekartan hengessä. Onkin hyvä, että kaavarungon suunnitelmaosassa nostetaan purkamisen rinnalle laaja kirjo täydennys ja lisärakentamisen muita keinoja.

Tikkurilan kaavarunko 2020 ei sisällä varsinaisia energiaratkaisujen linjauksia eikä siinä myöskään suoraan kannusteta kestävien energiaratkaisujen selvittämiseen ja valintaan suunnittelualueella. Olisi hyvä, jos kaavarungon kaltaisessa linjauspaperissa painotettaisiin, että alueen jatkosuunnittelussa olisi syytä selvittää uusiutuvan energian ja mahdollisen ylijäämäenergian hyödyntämisen mahdollisuuksia siitäkin huolimatta, että Tikkurila nojautuu energiamielessä yhä päästöttömämmäksi muuttuvaan Vantaan Energian kaukolämpöön.

Suurin osa kaavarungon suunnittelualueesta sijoittuu rakennetuille tai muutoin vähän kasvillisuutta sisältäville alueille. Tämän vuoksi alueen täydentymisen aiheuttama puuston ja maaperän hiilen muutosten vaikutukset Vantaan päästöjen ja nielujen taseelle ovat suhteellisen vähäinen. Tästä huolimatta on

Tikkurilankin alueella huolehdittava, että maankäytön kehitys on hiilinieluja ja -varastoja lisäävä ja vahvistava. Myös rakennetun viherrakenteen kasvillisuus ja maaperä sitoo hiilidioksidia ja toimii näin hiilinieluna ja -varastona. Tikkurilaan rakennettavien viheralueiden suunnittelussa tuleekin huomioida hiilen sidonta.

Rakennetut viherrakenteet lisäävät yhdessä luonnonmukaisiksi jäävien alueiden kanssa rakennetun ympäristön ilmastokestävyyttä. Kaavarungossa tuodaan esiin ilmaston muuttumisen pitkällä aikavälillä aiheuttamiin muutoksiin sopeutumisen sekä sään ääri-ilmiöihin ja muihin ilmastoriskeihin varautumisen näkökulmia. Vihertehokkuusperiaate auttaa suunnittelijoita huomioimaan, että rakennetussa ympäristössä on ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja varautumisen kannalta riittävästi viheralueita ja vettä läpäisevää maaperää. Tikkurilan kaltaisessa täydentyvässä rakenteessa on huomioitava lämpösaarekeilmiö, joka syntyy rakennettujen alueiden ympäröiviä alueita korkeammasta lämpötilasta.

Kaavarungon tavoitteena on muodostaa kokonaisvaltainen näkemys Tikkurilan tulevaisuudesta ohjaamalla alueen asemakaavoitusta. Näkemys kirkastaisi ilmastonäkökulmasta erillinen ilmastovaikutusten arviointi. Kaavarungon laadinnan yhteyteen ajoittuvaa ilmastovaikutusten arviointia voitaisiin hyödyntää ilmastonäkökohtia paremmin huomioivien asemakaavojen valmistelun tukena. Kattava laskelmiin nojautuva arviointi toisi esiin, miten kaavarungon mukainen asemakaavoitus tukee Vantaata koskevia ilmastotavoitteita ja miten kaavoituksen mahdollistamilla ratkaisuilla pienennetään osaltaan ristiriitaa, joko syntyy Tikkurilan kasvun ja täydentymisen myötä syntyvien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden saavuttamisen välille.

Luonnonympäristö

Hulevesien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, eikä Keravanjokeen ja sen kautta Vantaanjokeen kohdistuvaa kuormitusta tule kasvattaa. Tavoitteena tulisi olla veden laadun parantaminen Tavoitetasolla olisi hyvä esittää, että hulevesien hallinnalla huolehditaan siitä, ettei Keravanjoella ja Vantaanjoen Natura-alueella heikennetä vuollejokisimpukan elinympäristöä. Mahdollisia happamia sulfaattimaita koskevat tiedot olisi hyvä lisätä kaava-aineistoon.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavarunkoa varten on tunnistettu arvokas kulttuuriympäristö ja rakennusperintö. Riippuen täydennysrakentamisen tehokkuudesta niiden arvot saattavat olla ristiriidassa uudisrakentamisen kanssa. On hyvä, että kulttuuriympäristön ja arvokkaan rakennusperinnön säilyminen on asetettu yhdeksi tavoitteeksi, ja että suojelukysymys tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksen keinoin.

Rakennusperinnön näkökulmasta on hyvä, että purkavaan uudistamiseen suhtaudutaan kaavarungossa kriittisesti. Kaupunkikuvan näkökulmasta on perusteltua, että Vantaalle laaditaan korkean rakentamisen selvitystä. Korkea rakentaminen muuttaa kaupunkikuvaa merkittävästi, minkä vuoksi on tärkeää löytää sille kaupunkikuvallisesti perustellut paikat. Kaavarunko antaa hyvät edellytykset sekä kulttuuriympäristön että yksittäisten rakennusperintökohteiden huomioimiselle yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Ilmanlaatu

Kuten kaavarungon suunnitelmaosassa on huomioitu, alueen haasteena on heikko ilmanlaatu vilkkaimpien katujen yhteydessä. Ilmanlaatuun vaikuttaminen on haastavaa, ellei liikennemääriä saada vähentymään alueilla, joilla on heikolle ilmanlaadulle altistuvia ihmisiä. Raittisuunnitelmissa tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen, että liikennemääriä saadaan vähennyttyä niiden alueiden läheisyydestä, joille mahdollisesti suunnitellaan kaupunkilaisten oleskeluun tarkoitettuja alueita. Vilkkaat katukuilut eivät sovellu oleskeluun ilmanlaatunsa eikä melun aiheuttaman häiriön takia.

Ilmanlaadun osalta on myös hyvä huomioida, että WHO on juuri julkaissut uudet entistä tiukemmat suositusarvot ilmanlaadulle.

Meluntorjunta ja tärinä

Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu melun, tärinän ja ilmanlaadun vaikutuksia alueen kehittämiseen ja asumiseen. Uudenmaan ELY - keskus haluaa kuitenkin nostaa esiin muutamia niihin liittyviä asioita, joiden huomioon ottaminen edistäisi alueen asukkaiden elämän laatua ja alueen sekä tulevien kaavojen terveellisyyttä ja viihtyisyyttä.

Kaikista alueelle laadittavista kaavoista on syytä teettää meluselvitykset ja vaikutusarvioinnit ja täydennysrakentamisen yhdeksi tavoitteeksi tulee asettaa olemassa olevan melutilanteen parantaminen ja melulle altistumisen vähentäminen. Asuinhuoneistot tulee suunnitella ja sijoittaa siten, että asunnot avautuvat aina myös hiljaiseen suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät.

Raitiovaunuliikenteen tuominen jo rakennettuun asuinympäristöön asettaa haasteita erityisesti melun enimmäistasojen (LAmax) osalta. Myös junaradan läheisyydessä melun enimmäistasoihin tulee kiinnittää huomiota. Asuinhuoneistojen ei tule avautua ainoastaan radan suuntaan. Melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille.

Kaavarunkoluonnoksessa on otettu hyvin huomioon raideliikenteen tärinän aiheuttamat haasteet. On tärkeää, että kaavoituksessa määrätään tärinän heilahdusnopeuden raja-arvosta. Tärinän lisäksi myös runkomelu tulee ottaa huomioon suunnittelussa, ja sille tulee määrätä enimmäisarvot kaavoituksessa.

Vastine:
Ilmastovaikutukset:
Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030. Valtuustokausittain päivittyvä resurssiviisauden tiekartta määrittää pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi kunkin valtuustokauden strategiaa. Resurssiviisauden tiekartan linjaukset sisältyvät kaikkien asemakaavatöiden tavoitteisiin. Linjaukset koskevat mm. kaupunkirakenteen kestävää täydentämistä, hiilineutraalia liikkumista, varautumista ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä ja kartuttamista myös rakennetuilla alueilla, viheralueiden saavutettavuutta sekä uusiutuvan energian käyttöä. Keväällä 2021 on hyväksytty puurakentamisen linjaukset, joiden päätavoite on rakentamisen hiilijalanjäljen pienentäminen. Kaavarungon tarkasteluaika on pitkä, ja ilmastotavoitteita on siinä tarkasteltu alueen ominaispiirteitä kuten täydennys- ja lisärakentamisen mahdollisuuksia painottaen.

Lämpösaarekeilmiötä hillitään kaupunkivihreän keinoin (mm. katupuut, taskupuistot ja kasvikatot) sekä korttelialueiden vihertehokkuusvaatimuksella.
Vantaan resurssiviisauden tiekartan yhtenä tavoitteena on lisätä uusiutuvan energian osuutta. Uusiutuvaa energiaa tuotetaan osana kaukolämmön ja sähkön tuotantoa ja se toimitetaan kaukolämpö- ja sähköverkon kautta. Myös paikallisen tai kiinteistökohtaisen uusiutuvan energian, kuten aurinkosähkövoimaloiden ja lämpöpumppujen käyttöönottoa, edistetään. Tavoite uusiutuvan energian lisäämisestä on nostettu myös kaavarunkoselostukseen. Laskelmiin perustuvaa ilmastovaikutusten arviointia tehdään lisääntyvässä määrin asemakaavavaiheessa. Kaavarunkoalueen kattavaa tarkastelua ei ole suunnitteilla. Alueen laajuus, pitkä tarkasteluaika ja maanomistuksen sirpaleisuus heikentävät toteutumisen ennustettavuutta: alueen kehittyminen kaavarungon raameissa voi tapahtua aikataulultaan, volyymiltään sekä toteutustavaltaan ja järjestykseltään hyvin vaihtelevin tavoin. Tikkurilan kaavarungon vuorovaikutusosiossa on erikseen arvioitu ekologista kestävyyttä ja sen alaotsikoissa ilmastonmuutokseen sopeutumista (s. 82) ja hillintää (s. 82) sekä kasvihuonepäästöjä ja Tikkurilan kehitystä.
Luonnonympäristö:
Vantaalle toteutettavilta hankkeilta edellytetään vihertehokkuuslaskelmaa, joka sisältää myös hulevesien hallinnan ratkaisut. Vuollejokisimpukan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on luontodirektiivin mukaan kielletty, mikä otetaan huomioon jokirannan kehittämisessä. Myös Vantaan ratikan luontoselvityksiin sisältyy vuollejokisimpukan esiintymisen kartoittaminen, nykytilan kuvaus ja suositus jatkotoimenpiteistä kuten mahdollisesti tarvittavista siirroista. Kaavarunkoalueella ei ole merkittäviä havaintoja tai tietoa happamista sulfaattimaista.
Ilmanlaatu ja meluntorjunta:
Ilmanlaadun ja melun haasteita torjutaan ohjaamalla ohiajavaa ajoneuvoliikennettä Tikkurilan keskustaa kiertävälle kehälle, jonka sisäpuoli on ensisijaisesti kestävän liikkumisen vyöhykettä. Tämän alueen sisällä korostuu keskustamainen liikkuminen: kävelijä on etusijalla, ja pyöräilyn sujuvuus on tärkeää. Asukkaiden ja alueella asioivien autoliikenne mahdollistetaan, samoin niihin liittyvä pysäköinti. Asemakaavamuutosten yhteydessä laaditaan tarvittavat meluselvitykset ja vaikutusten arvioinnit, ja asuinhuoneistojen sekä melulle herkkien toimintojen sijoittelussa otetaan huomioon melutason ohjearvot. Rautatiemelu huomioidaan sen vaikutusalueella ja lyhytaikainen, voimakas melu otetaan myös huomioon.
Vantaan ratikan melu huomioidaan sekä hankkeen että siihen liittyvien asemakaavamuutosten yhteydessä tehtävissä meluselvityksissä.

Tarkistukset:
Kaavarunkoselostukseen on nostettu Vantaan tavoite uusiutuvan energian lisäämisestä.
Kaavarunkoselostukseen on lisätty tieto siitä, ettei alueella ei ole merkittäviä havaintoja tai tietoa happamista sulfaattimaista.

Vantaa

NRO 11 HSY
Lausunto:

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 VANTAA

Lausunto
12.10.2021

1307/00.02.022.0220/2021

Tikkurilan kaavarunko nro 062700, lausunto kaavarunkoluonnokseen
60. Hiekkaharju, 61. Tikkurila, 62. Jokiniemi, 63. Viertola ja 64. Kuninkaala

Kaavarunkoalue sijaitsee Tikkurilan keskustassa ja sisältää koko Tikkurilan kaupunginosan. Tämän lisäksi alueeseen kuuluu osia Jokiniemestä, Hiekkaharjusta, Viertolasta ja Kuninkaalasta.

Kaavarungon päivityksen tavoitteena on määritellä reunaehtoja Tikkurilan kehitykselle noin vuoteen 2040 asti. Nykyisen Tikkurilan kaavarungon (2015) laatimisen jälkeen uusi Tikkurilan asema on valmistunut ja Kehärata on otettu käyttöön. Sen seurauksena alueen täydennysrakentaminen on lisääntynyt merkittävästi, ja nyt on tarve uuden rakentamisen ratkaisuja ohjaaville työkaluille. Kaavarunko ei suoraan ohjaa rakentamista, mutta siinä esitetyt linjaukset muodostavat pohjan alueen asemakaavoitukselle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan asiasta seuraavaa:

Kaavarungon alue on kokonaisuudessaan vesihuollon toiminta-aluetta ja alueen rakennushankkeet voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkostoon.

Mikäli maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, tulee ratkaisuista päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää uuden vesihuollon tarve ja sen kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

Vastine:
Asemakaavamuutosten yhteydessä tarkastellaan kaavan vaikutukset vesihuoltoverkostoon. Tarkastelut tehdään yhteistyössä HSY:n vesihuollon kanssa.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavarunkomateriaaliin.

8 § **Länsimäen kaavarunko 091700 / 91 Länsimäki, 95 Rajakylä / TLA**

VD/9905/10.02.04.00/2019
TLA/MJA/VKA/AHE/LLÖ/TTA/VIK

Länsimäen kaavarunko tarkastelee Länsimäen keskustan kehitystä vuoteen 2045 saakka. Se mahdollistaa alueen kasvun noin 2 700 asunnolla eli 4 400 asukkaalla. Asukasluku voisi kasvaa 10 000:een. Uusia työpaikkoja voisi syntyä noin 100 ja ne liittyvät pääasiassa asukkaille tarjottaviin palveluihin. Uutta rakentamista sijoittuu etenkin Länsimäentien varrelle, joka tiivistyy ratikan ansiosta nykyistä viihtyisämmäksi kaduksi puuriveineen. Lisäksi kaavarungossa on sijoitettu asuinalueen laajennus pohjoiseen, lähelle Porvoonväylää. Länsimäki on vehreä ja saavutettava asuinalue, jolla on hyvät lähipalvelut ja josta löytyy sopivia asuntoja niin lapsiperheille, etätyöläisille kuin eläkeläisillekin.

Länsimäen keskustan kaavarunko koskee Hakunilan suuralueen kaupunginosaa 91 Länsimäki ja osaa kaupunginosasta 95 Rajakylä.

Kaavarungon suunnittelualue on kooltaan 1,9 neliökilometriä. Se kattaa koko Länsimäen kaupunginosan ja sekä pieniä osia itäisestä Rajakylästä. Rajakylän osuus on sisällytetty kaavarunkoon, jotta voidaan tarkastella palveluita ja viheryhteyksiä laajempana kokonaisuutena.

Kaavarunkoalue rajautuu pohjoisessa Porvoonväylään ja idässä Kehä III:n sekä Westerkullan kartanon peltoalueisiin ja etelässä kaupunginrajaan. Lännessä rajaus kulkee Estepuiston, Rajakentän ja Sompapuiston länsirajaa pitkin sekä Jousitien itäpuolella olevien kiinteistöjen itärajaa pitkin. Mellunmäen metroasemalle on matkaa noin 700 metriä Länsimäen keskustasta. Östersundomin yhteisen yleiskaavan kumoutumisen vuoksi suunnittelualueesta rajattiin pois Kehä III:n ja Porvoonväylän rajaama koillinen osa, joka jätettiin selvitysalueeksi.

Kaavarungon valmisteluun osallistuneet
Kaavarunkotyö on tehty kaupungin omana työnä. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi työhön on osallistunut WSP, joka laati liikenteen yleissuunnitelman pohjoiselle laajenemisalueelle.

Tavoitteet työlle
Kaavarungon tavoitteena on määrittää periaatteet Länsimäen keskustan kasvulle ja laajenemiselle. Täydennysrakentamiseen soveltuvia paikkoja kartoitetaan ja pyritään ohjaamaan uutta rakentamista siten, että kaupunkikuva paranee nykyisestä. Painopiste on varsinkin Vantaan uuden raitiolinjan varren kaupunkimaisen ilmeen kehittämisessä. Tulevaisuuden Länsimäki on ratikkakaupunkikeskus, jossa on raitiolinjaan tukeutuvaa miellyttävää kaupunkirakennetta, monipuolisia ja laadukkaita asuntoja, hyvät lähipalvelut sekä käveltävää, turvallista ja viihtyisää keskustaympäristöä. Valtaosa kasvusta tapahtuu alueen sisällä Vantaan uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Kaavan tavoitteiksi on tunnistettu myös palveluiden säilyttäminen ja lisääminen, viher- ja ulkoilualueiden kokonaisuuden kehittäminen, hulevesien ja katuvesien hallinta, alueen historian, kulttuuriarvojen ja luontoarvojen huomioiminen, suvaitsevaisuuden ja yhteisöllisyyden lisääminen.

Visio alueen tulevaisuudesta pohjaa voimakkaasti Vantaan ratikan vetovoimaan: alue alkaa houkutella uusia asukkaita, joiden ansiosta alueelle rakennetaan uusia asuntoja ja palvelut paranevat. Positiivista kehitystä voidaan vauhdittaa keskusta-alueen parantamiseen keskittyvillä hankkeilla, esim. Kuntopuiston asukaslähtöinen uudistus. Myös lähialueiden palvelut ja työpaikat ovat ratikan myötä entistä helpommin saavutettavia. Mikäli voimalinja päätetään siirtää maan alle, Länsimäentien varsi voidaan rakentaa

entistä kaupunkimaisemmaksi. Länsimäen mielenkiintoisuutta lisää omaleimainen pohjoinen laajenemisalue, jonne sijoittuu kodit noin 1 600:lle asukkaalle (60 000 kem²). Länsimäen vahvuutena säilyvät vehreys, lähiluonto ja hyvät ulkoiluyhteydet.

Länsimäen keskustan kaavarunko ei ole juridinen asiakirja, mutta se ohjaa asemakaavoitustyötä ja antaa suuntaa alueen kehitykselle. Länsimäessä on hyvin erilaisia paikkoja, joista osa on julkisessa ja osa yksityisessä omistuksessa. Kaavarunko auttaa hahmottamaan kokonaisuuden, minkä jälkeen aluetta voidaan asemakaavoittaa sopivan kokoisissa osissa, tarvittaessa tontti kerrallaan. Länsimäen eteläosassa maanomistus on yksityistä, jolloin muutos on kiinni yksityisten kiinteistön- ja maanomistajien muutoshalukkuudesta. Kaupunki suhtautuu myönteisesti Länsimäen kehittämiseen nykyistä tiiviimmäksi asuinalueeksi, ja kaavarunko toimii yhtenä lähtömateriaalina kaupunkikehityksessä.

Laadukas asumisen arki on kaavarunkotyön läpileikkaava teema. Pohjoisen laajenemisalueen monimuotoinen rakentaminen sopii monenlaisille asukkaille ja käsittää myös lapsiperheitä houkuttelevia omaovisia asuntoja. Länsimäen koulun eteläpuolelle esitetään elinkaariasumista, joka sisältää myös alueen iäkkäämpiä asukkaille sopivia senioriasuntoja. Länsimäentien varteen sijoittuu urbaania asumista ja rakennusten suojan puolelle saadaan keskitetyn pysäköinnin ansiosta rakennettua laadukkaat piha-alueet. Tulevilla purkavan saneerauksen hankkeilla pyritään puuttumaan asuntojen hallintamuotoon alueella ja lisäämään omistusasumisen määrää. Kaavarungossa vaalitaan myös Länsimäen nykyisiä arvoja: vehreyttä ja ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitusrakenteita. Suojeluarvoja omaavat viheralueet, muinaismuistoalueet ja tykkitie säilytetään suojeltuina myös kaavarungossa.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
Länsimäen keskustan kaavarungon 2020 osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 10.5.-19.6.2020. Mielipiteitä saatiin 12 kappaletta. Alueen kehityksestä järjestettiin verkkokysely 8.5.-19.6.2020. Kyselyyn vastanneita oli 581. Kyselyn tulokset on esitelty kaavan nettisivulla julkaistussa raportissa (Asukaskyselyn tulokset, 1.12.2020) ja ne on otettu huomioon kaavarungon sisällössä.

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

Länsimäen keskustan kaavarungon sisältö
Länsimäen kaavarunko 2020 -luonnoksen aineisto koostuu neljästä osasta: kaavarunkokartasta, kaavarungon selostuksesta, lähtötieto-osasta ja kaavarunkokyselyn raportista. Kaavarungon selostus on erityisen tärkeä, sillä se sisältää suunnitelmaosuuden, jossa avataan kaavarunkokartta teemoittain ja tarkennetaan sen sisältöä, kaavarungon toteutusta ohjaavat kuvapainotteiset ohjeet sekä vaikutusten arvioinnin. Lähtötieto-osaan on koottu suunnittelun lähtökohdat teemoittain sekä alueen suunnittelutilanne. Kaavarunkokyselyn raportti on yhteenveto OAS-vaiheen verkkokyselyn tuloksista.

Kaavarunkotyössä tarkastellaan Länsimäen kehitystä vuoteen 2045 asti. Sekä lähtötietoja, tulevaisuuskuvaa että suunnitelmaa on tutkittu neljän teeman kautta. Teemat ovat kaupunkirakenne ja asuminen, liikenne, luonto virkistys ja kulttuuri sekä palvelut ja työpaikat. Kaavarunko kiteytyy teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Länsimäki on ilmastonmuutoksen kestävä kaupunkikeskus. Länsimäki on houkutteleva liikennekeskus. Länsimäki on ekologisesti ja kulttuurisesti kestävä kaupunkikeskus. Länsimäki on yhteisöllinen, suvaitsevainen ja palvelullinen kaupunkikeskus.

Länsimäen kaavarunko on laadittu asemakaavoituksen pohjaksi. Tavoitteena on ohjata alueen rakentumista siten, että tulevaisuuden Länsimäki tarjoaa monipuolista ja kiinnostavaa asumista sekä on

viihtyisä ja turvallinen alue, joka tarjoaa hyvät lähipalvelut. Mitoituksen tavoitteena on mahdollistaa vuoteen 2045 mennessä 180 000 kem² verran uusia asuntoja (4 400 asukasta) ja arviolta 10 000 kem² palveluita (n. 100 työpaikkaa), jotka palvelevat pääasiassa alueen asukkaita. Nykytilanteeseen verrattuna asukasmäärä lähes kaksinkertaistuu nykyisestä 5 600:sta 10 000:een. Asumisesta 110 000 kem² (2650 asukasta) sijoittuu kaupungin tai kaupungin yhtiön omistamalle maalle ja 70 000 (1750 asukasta) yksityiselle maalle. Kaavarunko ohjaa rakentamista erityisesti Länsimäentien varteen, ratikkapysäkkien läheisyyteen, mistä on hyvät joukkoliikenteen yhteydet. Erityisesti pohjoisen laajenemisalueen houkuttelevuus on sidoksissa ratikkaan.

Puolet uudesta asuinrakentamista (90 000 kem²) voidaan toteuttaa vasta, mikäli Länsimäentien vieressä kulkeva 110 kV sähkön ilmajohto muutetaan maakaapeloinniksi. Ilmajohdon omistaa Helen. Maakaapeloinnin toteutuksen edellytyksiä selvitetään yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Koska ilmajohto rajoittaa rakentamista rajusti, kaavarungon toteutuminen on vahvasti sidoksissa maakaapelointiin. Kaavarunko on kuitenkin toteutettavissa osittain myös silloin, jos ilmajohto säilyy.

Kaavarunkokartassa ovat mukana kaikki neljä teemaa. Asumista ja kaupunkikuvaa ohjataan erityisesti kolmella eri asuinkorttelityypillä: A1 Kerrostaloalue, A2 Sekoittuneiden asuinrakennusten alue ja A3 Omaoviset asunnot. Kerrostaloja (A1) sijoittuu nykyisten alueiden lisäksi ratikan varrelle, jossa tehokas rakentaminen on perusteltua. Sekoittuneiden asuinrakennusten alueet (A2) sijoittuvat pohjoiselle laajenemisalueelle sekä kahdelle olemassa olevalle rivitaloalueelle, joita voidaan tiivistää, mikäli taloyhtiöt ovat tästä kiinnostuneita. A2-kortteleissa voidaan sekoittaa erilaisia talotyyppejä, kuten pienkerrostaloja ja rivitaloja ja luoda näin vaihtelevaa asuntotarjontaa, jossa jyrkkä jako kerros- ja pientaloasumiseen hälvenee. Asuminen on kaupunkimaisen tiivistä, mutta suurella osalla asunnoista on silti yhteys ulkotilaan. Omaovisien asuntojen (A3) korttelit ovat olemassa olevia rivi- ja omakotialueita. Rakentamisen määrää ohjataan asuinkorttelityyppien lisäksi suuntaa antavilla tehokkuusluvuilla, jotka perustuvat korttelin sijaintiin suhteessa ratikkaan sekä olevan rakentamisen määrään. Kaupunkikuvaan liittyen on omat merkintänsä: Länsimäen varsi on osoitettu kaupunkikuvallisesti kehitettäväksi alueeksi, jonka varrelle sijoittuvissa kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista. Alueelle on myös merkitty kaupunkikuvallisesti merkittäviä kohteita, joissa rakennuksen arkkitehtuuriin ja kaupunkitilan rakentamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Liikenne-teemassa on esitelty muun muassa tärkeät risteyskohdat, kävelyn pääreitit ja nopean pyöräilyn reitit. Kaavarungon selostuksessa esitellään myös katujen yleissuunnitelmat pohjoiselle laajenemisalueelle. ”Uuden kadun” nimen ratkaisussa hyödynnetään kaavarungon nähtävillä olon yhteydessä kerättävää asukaspalautetta. Kaavarunkotyön yhteydessä on myös tutkittu alueen pysäköinnin riittävyys sekä päivitetty pysäköintinormi.

Luonto, virkistys ja kulttuuri -teemassa viheralueet on jaettu kolmeen eri teemaan: 1) Kaupunkirakenteen keskellä sijaitsevat puistot – jotka ovat toiminnallisia, laadukkaita ja hoidettuja virkistäytymispaikkoja. 2) Rakennettujen alueiden ulkopuolella olevat lähivirkistysalueet – jotka ovat luonnontilassa olevia metsiä, sekä 3) Luonnonsuojelualueet – joiden alueella sijaitsevia luontoarvoja vaalitaan muita alueita tarkemmin. Viheralueiden ja ulkoilureittien jatkuvuus kaavarunkoalueen ulkopuolelle on varmistettu ja viheryhteyksiä kohennetaan rakentamalla ”kuntoilun kehä” ja ”kallioiden kehä” Länsimäen ytimeen. Pohjoista laajenemisaluetta yhdistää ratikkapysäkille johtava viheryhteys, joka palvelee myös hulevesien viivytystä. Kaavarungon selostukseen on myös sisällytetty viher- ja virkistysalueiden ja -reittien kehittämissuunnitelma ja konseptit. Länsimäen itälaidalla kulkeva vanha Tykkitie säilytetään.

Palvelut ja työpaikat -teeman alla on kiinnitetty erityistä huomiota yhteisöllisiin tiloihin. Julkisiin viihtymisen paikkoihin panostetaan ja luodaan tiloja kohtaamisille. Kaavarungon ajatuksena on tilojen ja rakennusten monikäyttöisyys ja rakennusten käyttötarkoitusten muuntojoustavuus, joten yhteistiloja ajatellaan sijoitettaviksi myös esim. pysäköintihallien yhteyteen. Alueella on hyvät peruspalvelut ja hyvät urheilumahdollisuudet. Kaavarungossa esitetyt uudet palvelut käsittävät mm. kaksi uutta päiväkotia sekä tilavarauksen supermarketkokoiselle päivittäistavarakaupalle. Päivittäistavarakauppa sijoittuisi hybridikortteliin aivan alueen ytimeen, jonne sijoittuisi myös muita kaupallisia palveluita.

Kaavarunkokartan lisäksi alueen tulevaa asemakaavoitusta ohjataan myös kuvallisilla ohjeilla, joissa esitetään periaatteita yleisten alueiden toteutukseen, nykyisten kortteleiden korjaukseen ja täydennykseen, ratikanvarren uusiin kortteleihin ja pohjoisen laajenemisalueisiin liittyen. Ratikanvarren kaupunkimaisuutta lisätään avoimilla maantasokerroksilla. Uudisrakentamisen yhteydessä mielenkiintoista kaupunkikuvaa luodaan myös vaihtelevalla kerroskorkeudella, kattomuodoilla ja vaihtelevalla väritykselläkin. Nykyistä rakennuskantaa voidaan uudistaa julkisivujen ja parvekkeiden ilmettä kohentamalla ja purkava saneeraus on tapauskohtaisesti sallittua.

Kaupunkiympäristölautakunta 12.10.2021 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 12.10.2021 päivätty kaavarunkoluonnos 091700, 91 Länsimäki, 95 Rajakylä / Länsimäen kaavarunko 2020,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja teki esitykseensä seuraavan teknisen korjauksen: Kaavarunkokarttaan korjataan kaksi taloyhtiöille kuuluvaa pysäköintialuetta Vartiotien varrelta Y-alueelta asuinkortteliksi. Rajakylän päiväkodin alue on korjattu Y-alueeksi. Korjaukset koskevat kaavarunkokarttaa ja selostusta.

Päätös:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 12.10.2021 päivätty, korjattu kaavarunko-luonnos 091700, 91 Länsimäki, 95 Rajakylä / Länsimäen kaavarunko 2020,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

_____

Kaupunginhallitus 25.10.2021 § 19

Kaupunkiympäristön toimialan va. apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päivän ajaksi mielipiteiden ja muistutusten antamista varten 12.10.2021 päivätty, korjattu kaavarunkoluonnos 091700, 91 Länsimäki, 95 Rajakylä / Länsimäen kaavarunko 2020, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Kaupunginhallituksen varajäsen Pekka Virkamäki esitti jäsen Kai-Ari Lundellin kannattamana kaavarunko-sanan korvaamista kehityskuva-sanalla esityslistatekstissä ja päätösesityksessä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaavarunko-sanan säilyttämistä esityslistatekstissä ja päätösesityksessä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen varajäsen Pekka Virkamäen esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 10 jaa-ääntä (Multala, Luokkala, Raja-Aho, Kasonen, Rokkanen, Tahvanainen, Kaukola, Abdi, Tammi, Karinen) ja 4 ei-ääntä (Virkamäki, Norrena, Kärki, Lundell) yhden jäsenen äänestäessä tyhjää (Valtanen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Kaupunkiympäristön toimialan va. apulaiskaupunginjohtaja muutti päätösesityksen a) kohdan kuulumaan seuraavasti:

a) Asettaa nähtäville 30 ~~päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti~~ *päivän ajaksi mielipiteiden ja muistutusten antamista varten* 12.10.2021 päivätty, korjattu kaavarunko-luonnos 091700, 91 Länsimäki, 95 Rajakylä / Länsimäen kaavarunko 2020, ja

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

———

Nähtävilläolo
Kaavarunkoluonnos on ollut nähtävillä 10.11.2021 - 9.12.2021. Tänä aikana kaavarunkoluonnoksesta jätettiin 13 mielipidettä, joista 10 saatiin vastauksina verkkokyselyyn ja kolme kirjallisena kirjaamon kautta. Kaavarungosta laadittiin nähtävilläolon aikana verkkokyselyn lisäksi videoesitys, joka on saanut (30.8.2022 mennessä) 502 katselukertaa.

Mielipiteet kohdistuivat muun muassa kaavarunkojen nimeämiseen, laatimiseen ja juridiseen asemaan sekä vuorovaikutukseen, luonto- ja maisema-arvoihin, ekologisiin runkoyhteyksiin, ulkoilu- ja virkistysreitteihin. Verkkokyselyn vastauksissa alueen ja palveluiden kehitys sekä kasvu on toivottua, mutta osassa vastaajista huolta aiheutti täydennysrakentaminen etenkin pientaloalueille tai nykyisille metsä- /ulkoilualueille. Lisäksi kantaa otettiin muun muassa viheralueisiin ja ulkoilureitteihin, liikenteeseen ja liikkumiseen, korttelityyppeihin, kerroskorkeuksiin, palveluihin, rakennusten väritykseen, täydennysrakentamisen periaatteisiin sekä esitettyihin laatuohjeiden esimerkkeihin, kuten asumismuotojen sekoittuneisuuteen ja vehreisiin korttelipihoihin.

Saatujen mielipiteiden perusteella syksyllä 2022 tehtiin maastokatselmus Myllymäelle. Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä ja niille on laadittu vastineet.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 25.10.2021 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 19 ja saatiin 11 kappaletta. Fingridin, Helenin, Helsingin kaupunkiympäristön toimialan, Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piirin, HSL:n, HSY:n, Tukesin, Uudenmaan ELY-keskuksen, Uudenmaan liitton, Vantaan kaupunginmuseon ja Vantaan Energian lausunnot on otettu huomioon kaavatyössä ja niille on laadittu vastineet.

Fingridillä, HSL:llä ja Uudenmaan liitolla ei ollut lausuttavaa.

Helen lausui, että kaavarungossa tulisi näkyä 110 kV voimajohto, koska se rajoittaa rakentamista johtoalueella.

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala lausui, että liityntäpysäköinnin tarve ja mahdolliset järjestelyt olisi hyvä arvioida kaavarunkoalueella Vantaan raitioyhteyden kehittämisen myötä.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri esittää lausunnossaan poistettavaksi joitakin rakennusvarauksia, jotka uhkaavat arvokkaita luontoalueita Långmossenin ympäristössä. Myös Myllymäen metsäalueen reunaan sijoittuva Y-kortteli esitetään poistettavaksi.
Lausunnossa todetaan myös, että Långmossenilta Porvoonväylän yli Fazerilan länsipuolelle johtava merkittävä ekologinen yhteys jää kokonaan rakentamisen alle.

HSY lausui, että kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, ja ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

Tukes lausui, että alueen maankäytön jatkosuunnittelussa tulee huomioida ajantasaiset onnettomuuksien vaikutusalueet.

Uudenmaan ELY-keskus lausui, ettei kaavarunko sisällä energiaratkaisuihin liittyviä yleislinjauksia, ja että kokonaisvaltaista näkemystä Länsimäen tulevaisuudesta vahvistaisi ja selkeyttäisi erillinen ilmastovaikutusten arviointi. Kaavarungon alueella on huolehdittava, että maankäytön kehitys on hiilinieluja ja -varastoja lisäävä ja vahvistava. Alueen suunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota Långmossenin suoalueen vesitasapainon säilyttämiseen. Aikanaan laadittavista asemakaavoista on syytä teettää riittävät melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset ja vaikutusarvioinnit mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Lisäksi lausunnossa mainitaan, että rakennettua kulttuuriympäristöä ja kaavarungon suhdetta siihen ei kuvata tarkemmin.

Kaupunginmuseo lausui, että selostuksessa painottuu uudisrakentaminen, ja olemassa olevia rakennusperintökohteita ei ole huomioitu. Maakunnallisesti arvokkaan Länsisalmen kulttuurimaiseman aluetta ei ole mainittu selostuksessa. Uusi katulinja tulisi toteutuessaan kulkemaan kulttuurimaiseman rajalla. Jos tulevaisuudessa suunnitelmaa viedään eteenpäin, tulee vaikutusten arviointiin lisätä myös vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Yleisten palveluiden alueella, osoitteessa Valliraitti 5, mahdollinen rakentaminen tulee suunnitella tarkasti yhteistyössä museon kanssa alueen herkät I ms linnoitteet huomioiden. Kaavarunkokartassa suunniteltu tielinja ei seuraa tykkitien linjausta. Kulttuuriympäristön arvoja punnitessa tulee huomioida arkeologisten kohteiden lisäksi paikallisesti ja maakunnallisesti merkittävät rakennusperintö- ja maisema-arvot ja nostaa niitä esiin kaupunkikuvallisesti erityisinä kohteina.

Vantaan Energia lausui, että verkon muutostarpeisiin otetaan kantaa aikanaan asemakaavojen muutosten yhteydessä.

Tehdyt tarkistukset
Kaavarunkoluonnokseen on nähtävilläolon jälkeen lisätty kaupunkikuvallisesti merkittävän kohteen merkintä (tähti) Kuulakujan ostoskeskuksen kohdalle, liikenteelliseen ja toiminnalliseen solmukohtaan. Syksyn 2022 Myllymäelle kohdistuneen maastokatselmuksen tulosten perusteella Kallioiden ketju -merkintää on muutettu polkumaisemmaksi.

Maastokatselmuksen havainnoista on kerrottu lyhyesti kaavarungon selostuksessa sivulla 43. Kaavarunkokarttaan sekä selostuksen teemakarttoihin ja tekstiin on tehty teknisiä tarkistuksia. Tekstiä on täydennetty luvuissa 3.1, 3.2.2, 4.1.2, 4.3.3 ja 4.3.4.

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet mielipiteisiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi 15.11.2022 päivätty kaavarunko 091700, 91 Länsimäki, 95 Rajakylä / Länsimäen kaavarunko 2020.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki teki seuraavan palautusehdotuksen: Esitetään kaavan palauttamista valmisteluun siten, että tarkasteluun liitetään vaihtoehdoksi kehityskuva, jossa poikittainen joukkoliikenne järjestetään linja-autoliikenteellä.
Perustelut: Matkustajamääräarvio on kaavarungon valmisteluaikana tarkentunut 80 000 päivittäisestä matkustajasta 35 000 matkustajaan. Pienentynyt matkustajamäärä mahdollistaa vaihtoehtona joukkoliikenteen järjestämisen linja-autoilla.

Jäsen Suvi Karhu kannatti palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, jota ei voida yksimielisesti hyväksyä, ja teki seuraavan äänestysesityksen: Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 3 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki teki seuraavan muutosesityksen: Lisätään päätökseen uusi päätöskohta c: ”Länsimäen ja Tikkurilan kaavarungon merkityksestä maankäytön suunnittelua ohjaavana asiakirjana tehdään riippumattoman ympäristöoikeuden asiantuntijan (esim professori Ekroos) selvitys.”
Perustelut: Maakäyttö- ja rakennuslain mukaisen kansalaisvaikuttamisen ja kansalaisvalvonnan keskeiseen sisältöön kuuluu kansalaisten ja järjestöjen mahdollisuus saattaa lopputulos riippumattoman tuomioistuimen arvioitavaksi. Kaavarunkojen osalta tätä mahdollisuutta ei ole. Kaavarunko on yksityiskohtaisuudellaan jopa MRLn tuntemaa osayleiskaavaa tarkempi ja selostuksensa mukaan asemakaavoitusta ohjaava. Tämän vuoksi on hyvä tehdä tässä vaiheessa ulkopuolinen oikeudellinen selvitys Länsimäen kaavarungon merkityksestä ennen siihen pohjautuvan asemakaavoituksen laajempaa käynnistymistä.

Jäsen Suvi Karhu kannatti muutosesitystä. Varapuheenjohtaja Tarja Eklund kannatti kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu muutosesitys, jota ei voida yksimielisesti hyväksyä, ja teki seuraavan äänestysesityksen: Ne, jotka kannattavat kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat jäsen Virkamäen muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 3 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunta jätti asiaan seuraavat pöytäkirjalausumat:

”Långmossenin länsipuolta koskevissa oikeusvaikutteisissa asemakaavamuutoksissa uudisrakennusten massaan ja sijoitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta ekologinen käytävä Fazerilan metsäalueelle voidaan turvata. Alueen pohjoisosan luontoalueista tulee tehdä kattavat luontoselvitykset ennen asemakaavoituksen käynnistämistä.”

”Asemakaavan laatimisen yhteydessä Westerkullan kartanon ja sen lähialueen merkittävä kulttuurihistoriallinen arvo ja alueen ainutlaatuisuus tulee huomioida.”

Liitteet:
- 091700 Kaavarunkokartta, 15.11.2022
- 091700 Kaavarunkoselostus, 15.11.2022
- 091700 Koonti mielipiteistä, 15.11.2022
- 091700 Koonti lausunnoista, 15.11.2022

Kaikki kaavarungon oheismateriaali löytyy Länsimäen keskustan kaavarungon nettisivuilta: https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/lansimaen-kaavarunko-ohjaa-keskustan-kasvua-ja-laajenemista

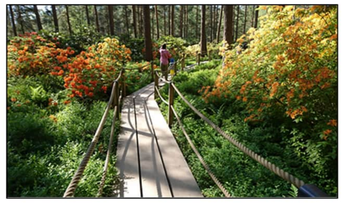
- Länsimäen kaavarunko -lähtötiedot 12.10.2021
- Asukaskyselyn tulokset, 1.12.2020

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Mari Jaakonaho, puh. 050 302 9411,
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, puh. 040 483 9054
etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi







LÄNSIMÄEN KAAVARUNKO 091700

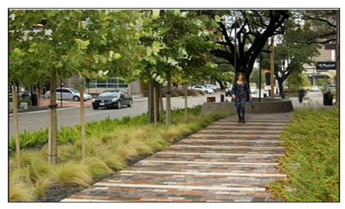
15.11.2022

MERKINNÄT

- KAAVARUNKOALUEEN RAJAUS
- KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
- KAUPUNKIKUVALLISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE
- OLEMASSA OLEVA ASUINALUE, JOTA VOI TÄYDENNYSRAKENTAA
- UUSI ASUINALUE
- TÄYDENNYSRAKENTAMINEN EDELLYTTÄÄ PYSÄKÖINNIN UUDELLEENJÄRJESTÄMISTÄ
- A1 KERROSTALOALUE
- A2 SEKOITTUNEIDEN ASUINRAKENNUSTEN ALUE
- A3 OMAOVISET ASUNNOT
- 5-8 KERROSLUKU
- e=0.2-0.4 TEHOKKUUSLUKU
- MAANTIE
- KATU
- AUKIO
- TÄRKEÄ RISTEYSKOHTA
- PUISTO
- VIRKISTYSMETSÄ
- LUO ARVOKAS LUONNONYMPÄRISTÖ
- TP TYÖPAIKKA-ALUE
- YLEISTEN PALVELUIDEN ALUE
- KULTTUURIYMPÄRISTÖ
- POHJAVESIALUE
- HULEVESIRAKENNE
- LY LIIKENNEALUEEN YLITYS
- Hau KOIRAPUISTO
- SELVITYSALUE
- ASUINALUEVARAUS
- KALLIOIDEN KETJU
- KUNTOILUN KEHÄ
- KÄVELYN PÄÄREITTI
- NOPEAN PYÖRÄILYN REITTI
- RATIKKALINJA
- TÄRKEÄ KEVYEN LIIKENTEEN REITTI
- ULKOILUREITTI
- VAHVA KAUPALLINEN JULKISIVU
- KAUPUNGINOSAN RAJA
- TYKKITIE
- 1b 1b PYSÄKÖINTINORMIALUE 1B
- 2 2 PYSÄKÖINTINORMIALUE 2
- 1c 1c PYSÄKÖINTINORMIALUE 1C
- KAUPUNKIKUVALLISESTI MERKITTÄVÄ KOHDE
- P KESKITETYN PYSÄKÖINNIN LIKIMÄÄRÄINEN SIJAINTI
- RATIKAN PYSÄKKI
- URHEILUHALLIN LIKIMÄÄRÄINEN SIJAINTI









091700 LÄNSIMÄEN KAAVARUNKO

SELOSTUS

VANTAAN KAUPUNKI
15.11.2022

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

Vantaan kaupunki
Kaupunkirakenne ja ympäristö
Asemakaavoitus
Kielotie 28
01300 Vantaa

Ohjausryhmä:

- Asikainen Ari
- Auvinen Antti
- Burjam Heidi
- Hellén Anna
- Henriksson Tomi
- Hulkko Tiina
- Jaakonaho Mari
- Jokela Anu
- Juolahti Mikko
- Kangas Heikki
- Karisalo Vesa
- Karppinen Janne
- Koponen Susanna
- Kurittu Jonna
- Lahnalampi-Lahtinen Minna
- Linderborg Hilkka
- Linderborg Hilkka
- Linja Nina
- Löytönen Linnea
- Mamia Virpi
- Muukka Laura
- Myllylä Janne
- Rantalainen Sinikka
- Toljander Wilma
- Tossavainen Ari
- Vaten Kirsi
- Virta Riikka

Työryhmä:

- Anna Hellén, asemakaava-arkkitehti
- Linnea Löytönen, asemakaava-arkkitehti
- Jukka-Veli Heikka, asemakaava-arkkitehti
- Eeva Eitsi, maisema-arkkitehti
- Susanna Koponen, liikenneinsinööri
- Antti Auvinen, suunnitteluinsinööri
- Virpi Mamia, yleiskaava-arkkitehti
- Heikki Kangas, geotekniikkapäällikkö
- Timo Kallaluoto, aluearkkitehti, nimistötyöryhmä

(etunimi.sukunimi@vantaa.fi)

Julkaisija:

Vantaan kaupunki
Kaupunkirakenne ja ympäristö

Sisällys

1. Tiivistelmä 2
1.1. Johdanto ja taustatiedot 2
1.2. Mikä on kaavarunko? 2
1.3. Kaavarunkoalueen sijainti 3
1.4. Kaavarungon nimi 3
2. Kaavarungon tavoitteet ja visio 3
3. Kaavarunkoprosessin vaiheet 7
3.1. Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 7
3.2. Osallistuminen ja yhteistyö 7
3.2.1. Osalliset 7
3.2.2. Osallistuminen ja vuorovaikutus 8
3.2.3. Viranomaisyhteistyö 12
4. Suunnitelma 13
4.1. Kaupunkirakenne ja asuminen 15
4.1.1. Asumisen tyypit 17
4.1.2. Kaupunkikuva 22
4.2. Liikenne 26
4.2.1. Vantaan ratikka ja katualueet 28
4.2.2. Pohjoisen laajenemisalueen Uusi Katu 30
4.2.3. Pysäköinti 32
4.2.4. Kevyt liikenne 34
4.2.5. Tärkeät risteyskohdat 36
4.2.6. Pihakadut / Shared space 37
4.2.7. Porvoonväylän ylitys 38
4.3. Luonto, virkistys ja kulttuuri 39
4.3.1. Virkistys- ja viheralueiden kehittäminen 41
4.3.2. Viheralueet ja kulttuurihistoria 42
4.3.3. Ulkoilureitit 43
4.3.4. Puistot 44
4.3.5. Aukiot ja taskupuistot sekä katuvihreä 47
4.3.6. Hulevesien hallinta 48
4.3.7. Ekosysteemipalvelut ja kompensaatiokeinot 49
4.3.8. Vihertehokkuus 50
4.4. Palvelut ja työpaikat 51
4.4.1. Palveluiden alueet 53
4.4.2. Yhteisölliset tilat 56
4.4.3. Työpaikka-alueet 57
5. Kaavarungon toteutus 58
5.1. Yleiset alueet 58
5.2. Nykyisten kortteleiden korjaus ja täydennys 59
5.3. Ratikanvarren uudet korttelit 60
5.4. Pohjoinen laajenemisalue 61
6. Kaavarungon vaikutukset 66
7. Lähteet 70

1. TIIVISTELMÄ

1.1. JOHDANTO JA TAUSTATIEDOT

Länsimäen keskusta ja sen lähiympäristö kehittyy ja uudistuu. Vantaan uusi ratikkalinjaus parantaa keskustojen saavutettavuutta ja mahdollistaa ratikan varren alueiden kehittämisen. Länsimäessä keskeisiä kehitykseen liittyviä kysymyksiä ovat ratikan lisäksi uusien asuinkortteleiden sijoittaminen alueen koillisosaan ja mahdollinen voimalinjan muuttaminen maakaapeliksi, mikä vapauttaa tilaa kaupunkirakenteen tiivistämiselle. Kaupunkirakenteen tiivistämisen rinnalla tarkastellaan myös viheralueiden ja -reittien säilyttämistä ja kehittämistä. Palveluiden määrää ja sijoittumista tarkastellaan. Kävely-ympäristöä metroasemalle johtavalla reitillä parannetaan. Yhteisöllisyyttä lisätään ja urheilumahdollisuuksia kehitetään.

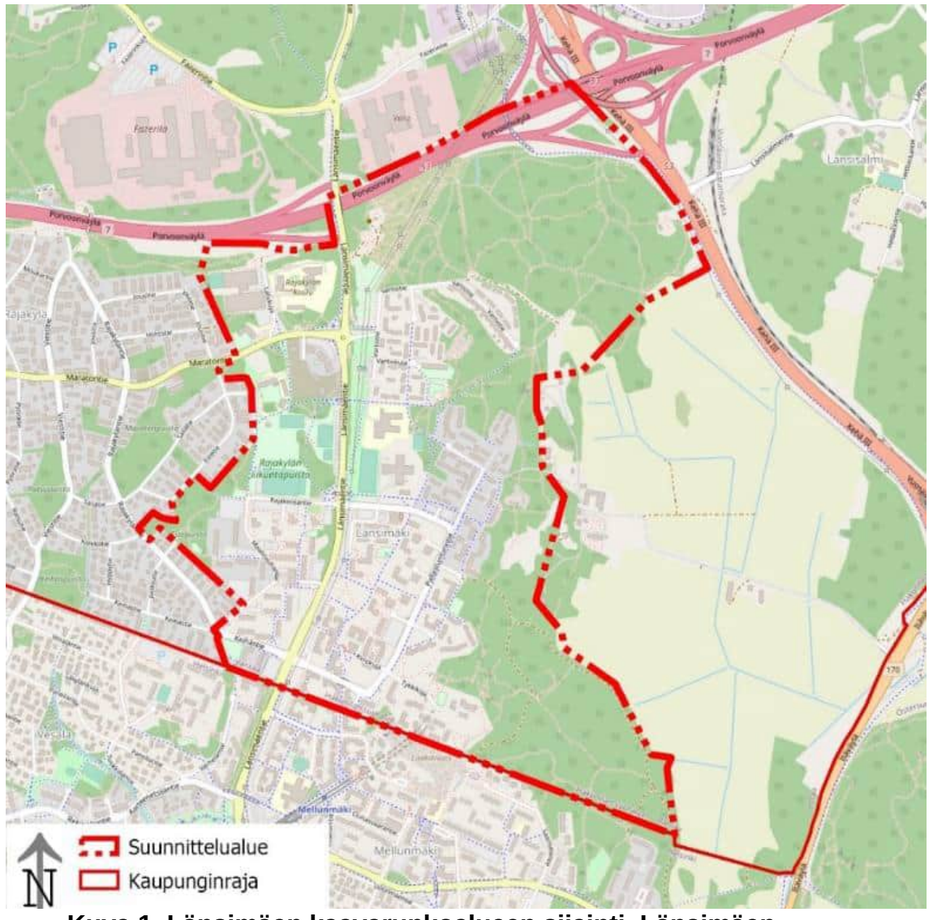
Länsimäen kaavarunko 091700 on kaupunkisuunnittelun vuoden 2021 työohjelmassa. Vantaan ratikkaan liittyvät kaavarungot ovat yksi asemakaavoituksen vuoden 2021 painopisteistä (kaupunkisuunnittelulautakunta 14.01.2020 § 6). Länsimäen kaavarunkotyö käynnistyi toukokuussa 2020 ja sitä on ollut työstämässä kaupungin asiantuntijoista koostuva laaja joukko.

Kaavarunko tarkastelee Länsimäen kehitystä vuoteen 2045 asti. Se mahdollistaa noin 180 000 kem²:n uuden asuinrakentamisen (4 400 asukasta, 2 700 asuntoa) ja noin 10 000 kem² uusia palveluita. Rakentamisesta 90 000 voidaan toteuttaa vasta, mikäli Länsimäentien vieressä kulkeva 110 kV sähkön ilmajohto muutetaan maakaapeloinniksi. Asumisesta 110 000 kem² (2700 asukasta) sijoittuu kaupungin tai kaupungin yhtiön omistamalle maalle ja 73 000 (1800 asukasta) yksityiselle maalle. Yksityiselle maalle sijoittuva rakentaminen voi toteutua vain omistajan, tyypillisesti asunto-osakeyhtiön, aloitteesta.

Tässä selostuksessa esitellään kaavarungon ratkaisut. Kaavarunko esitellään osissa teemoittain. Kaavarunko-alueen lähtötiedot ja muut aluetta koskevat suunnitelmat ja ohjelmat on esitetty toisessa erillisessä raportissa (Vantaan kaupunki 2021a).

1.2. MIKÄ ON KAAVARUNKO?

Kaavarunko ei ole suomalaisen kaavoitusjärjestelmän juridinen muoto. Kaavarunko on yleispiirteinen suunnitelma, joka mahdollistaa joustavasti yleiskaava- ja asemakaavatasoisten tarkasteluiden yhdistämisen. Kaavarungossa esitetään myös aihioita uusille toimintatavoille, joilla voidaan edistää laadukkaan kaupunkiympäristön kehittymistä. Näitä toimintatapoja tulee jatkokehittää edelleen. Kaavarungossa esitettyjä ratkaisuja on tarkoitus hyödyntää ja jalostaa eteenpäin tulevissa asemakaavoissa.



Kuva 1. Länsimäen kaavarunkoalueen sijainti. Länsimäen kaavarungon suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Porvoonväylään, idässä Kehä III:een sekä Westerkullan kartanon peltoalueisiin, etelässä Vantaan ja Helsingin kaupungin väliseen rajaan ja lännessä Estepuistoon.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

Länsimäessä kaavarunko päätettiin laatia, sillä alueelle suunniteltu Vantaan ratikan linjaus vaatii tarkastelemaan ratikan varren alueiden kehittämistä. Ratikan varrelle tullaan tarvitsemaan asemakaavamuutoksia ratikan rakentamisen mahdollistamiseksi. Länsimäessä on lisäksi tarpeen tarkastella keskustan ja sitä laajemman alueen tulevaa kehittämistä kokonaisvaltaisesti, ottaen huomioon nykyisten asuinalueiden tiivistämisen, uusien asuinalueiden rakentamisen, uusien tieyhteyksien linjaamisen, palveluiden riittävyyden ja lisäämisen, ja niin edelleen. Tällaisen laajemman tarkastelun avuksi laaditaan kaavarunko strategiseksi viitteeksi tuleville asemakaavamuutoksille.

Kaavarunko ja sen suunnitteluperiaatteet antavat strategisen viitekehyksen asemakaavoitukselle ja hankekehitykselle siellä, missä asemakaavoitus ei ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa. Alueilla, joissa kaavarunko on ristiriidassa yleiskaavan kanssa, on tarpeen harkita yleiskaavan päivittämistä. Koko Vantaalle on laadittu uusi yleiskaava 2020, joka on ollut nähtävillä vuoden 2020 keväällä ja se on hyväksytty kaupunginhallituksessa marraskuussa 2020. Länsimäen kaavarunko laaditaan ottaen huomioon yleiskaava 2020 ratkaisut.

1.3. KAAVARUNKOALUEEN SIJAINTI

Kaavarunkoalue sijaitsee Vantaan kaupungin Länsimäen kaupunginosassa n:o 91, sekä osittain Vantaan kaupungin Rajakylän kaupunginosassa n:o 95. Alueen pinta-ala on noin 187 ha. Kaavarunkoalue rajautuu pohjoisessa Porvoonväylään ja idässä Kehä III:seen sekä Westerkullan kartanon peltoalueisiin (Kuva 1). Etelässä kaavarunkoalue rajautuu Vantaan ja Helsingin kaupunkien rajaan. Lännessä rajaus kulkee Estepuiston, Rajakentän ja Sompapuiston länsirajaa pitkin sekä Jousitien itäpuolella olevien kiinteistöjen itärajaa pitkin. Mellunmäen metroasemalle on matkaa noin 700 metriä Länsimäen keskustasta (Länsimäen keskusta on laskettu sijaitsevan noin osoitteessa Länsimäentie 35).

1.4. KAAVARUNGON NIMI

Kaavarunkoalue on nimetty Länsimäen kaavarungoksi. Kaavarungon tarkastelu-alueeseen on otettu mukaan osa Länsimäen ja osa Rajakylän kaupunginosista. Kaavarungon tarkastelualue on määritelty tarpeelliselle laajuudelle huomioiden alueelle sijoittuvat kehityskysymykset. Kaavarungon aluerajaus ei tarkoita kaupunginosien rajojen muuttumista, vaan kyseessä on tarkastelualue, jonka sisäpuolelta tehdään selvityksiä ja ratkotaan kehityskysymyksiä. Kaavarungon nimi perustuu siihen, että pääosa kaavarungon aluerajauksesta käsittää Länsimäen kaupunginosan alueita. Kaavarungon nimellä halutaan tuoda esille myös sitä, että tulevaisuudessa Länsimäki ja sen lähiympäristö kehittyvät kiinnostavaksi ratikkakaupunkikeskukseksi.

2. KAAVARUNGON TAVOITTEET JA VISIO

Tämän kaavarunkotyön tavoitteena on määrittää periaatteet Länsimäen keskustan kasvulle ja laajenemiselle. Täydennysrakentamiseen soveltuvia paikkoja kartoitetaan ja pyritään ohjaamaan uutta rakentamista siten, että kaupunkikuva paranee nykyisestä. Painopiste on varsinkin Vantaan uuden raitiolinjan varren kaupunkimaisen ilmeen kehittämisessä. Tulevaisuuden Länsimäessä on raitiolinjaan tukeutuvaa miellyttävää kaupunkirakennetta, enemmän laadukasta asumista ja palveluja sekä käveltävää, turvallista ja viihtyisää keskustaympäristöä.

Kaavarungon aloittamisen aikaan tavoitteiksi tunnistettiin seuraavat neljä päätavoitetta (Kuva 2):

1. Asuinalueen laajeneminen koilliseen
2. Keskustan kehitys ja raitiolinja
3. Kävelykeskustan kehittäminen
4. Mahdollistetaan täydennysrakentaminen ja rakennuskannan uudistaminen

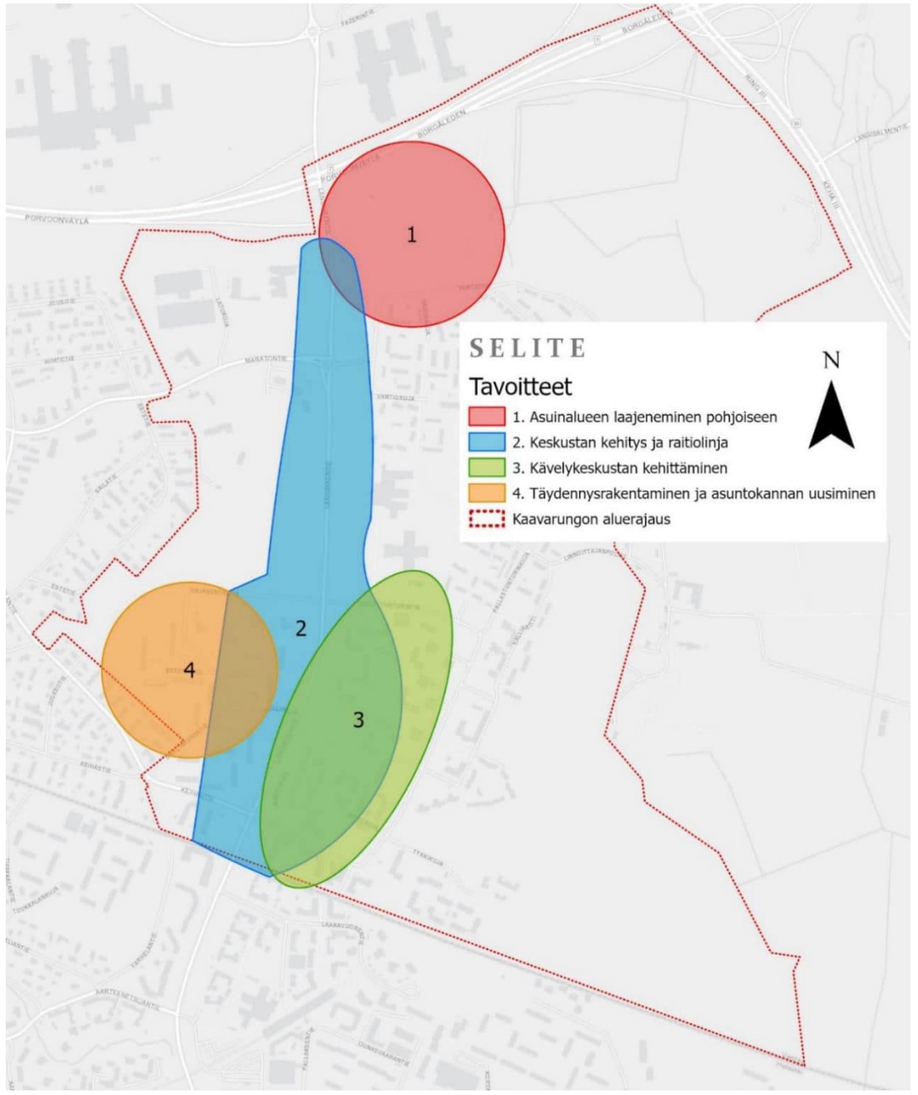
Näiden neljän pääteeman sisällä pohdittiin alkutilanteeseen alatavoitteet, jotka ovat:

1. Asuinalueen laajeneminen pohjoiseen
    - 55 000-70 000 kem² uutta asumista
    - Ratikkapysäkki Rajakylän koulun kohdalle
    - Uuden päiväkodin sijoittaminen
    - Lähipalvelut uudelle laajennusalueelle
2. Keskustan kehitys ja raitiolinja
    - Kaupunkirakenteen tiivistäminen – jopa 100 000 kem2 uutta rakentamista
    - Pysäköinnin uudelleenjärjestäminen
    - Hybridirakennus keskustan Y-kortteliin
    - Uusi päiväkoti Länsimäen eteläosaan
3. Kävelykeskustan kehittäminen
    - Kuntopuiston parannus toiminnalliseksi puistoksi
    - Palveluita keskustaan
    - Yhteys metroasemalle
4. Mahdollistetaan täydennysrakentaminen ja rakennuskannan uudistaminen
    - Pysäköinnin uudelleenjärjestäminen
    - Lähiökehittämisen hanke – energiatehokas kaupunkiuudistus 5 000 – 15 000 kem2 lisää uudistavan saneerauksen kautta

Suunnittelutyön edetessä kaavarunkoalueelta on tunnistettu myös muita tarkempia tavoitteita neljän päätavoitteen lisäksi. Nämä tavoitteet ovat nousseet esille asiantuntijoiden keskuudessa sekä muun muassa Länsimäen asukaskyselyn vastauksista.

Muita tunnistettuja tavoitteita ovat:

- Palveluiden säilyttäminen ja lisääminen. Muun muassa senioriasumisen sijoittumista alueelle selvitetään.
- Viher- ja ulkoilualueen kokonaisuuden kehittäminen ottaen huomioon nykyiset kävely- ja ulkoilureitit sekä Vantaan että Helsingin puolella.
- Alueen historian, kulttuuriarvojen ja luontoarvojen huomioiminen.
- Suvaitsevaisuuden ja yhteisöllisyyden lisääminen.



Kuva 2. Kaavarunkotyön keskeisemmät tavoitteet.

Tavoitteiden pohjalta on muodostettu visiot tulevaisuuden Länsimäestä. Visioiden muodostamisessa on käytetty taustatietona tavoitteiden lisäksi myös asukaskyselystä nousseita toiveita tulevaisuuden Länsimäestä.

Visiot

Länsimäki – Ekologisesti ja kulttuurisesti kestävä kaupunkikeskus

i. Länsimäkeä tiivistetään siten, että alue säilyy vehreänä ja ulkoilu- ja luontoalueille on hyvät yhteydet
ii. Hyödynnetään alueen historiaa vetovoimatekijänä ja imagon rakentamisessa
iii. Olemassa olevia viheryhteyksiä säilytetään ja vahvistetaan

Länsimäki - Ilmastonmuutoksen kestävä kaupunkikeskus

iv. Hulevesiä hallitaan sekä laadullisesti että määrällisesti
v. Hyödynnetään kiertotalouden periaatteita
vi. Edistetään ekotehokkaita ratkaisuja

Länsimäki – Houkutteleva liikennekeskus

vii. Tehdään kestävistä kulkumuodoista kilpailukykyisiä ja huolehditaan liikkumisympäristön miellyttävyydestä
viii. Vantaan ratikka lisää keskustan saavutettavuutta
ix. Parannetaan kevyen liikenteen väyliä

Länsimäki - Yhteisöllinen, suvaitsevainen ja palvelullinen kaupunkikeskus

x. Edistetään yhteisöllisten tilojen muodostumista julkisille ja puolijulkisille alueille.
xi. Muodostetaan asuinalueet asuntotyypeiltään monipuolisiksi.

Länsimäen valtti on sen sijainti kehittyvässä raidekaupungissa. Länsimäki on portti Helsingistä Itä-Vantaalle sekä itään Porvooseen ja länteen muille Vantaan ja pohjoisen Helsingin alueille. Vantaan ratikka tuo Länsimäen keskustan ja sitä ympäröivät nykyiset ja uudet asuinalueet saavutettavammaksi etelästä metrolla tultaessa sekä pohjoisesta, idästä ja lännestä väyliä pitkin tultaessa. Kaupunkikuva tulee muuttumaan raidekaupunkikeskustan arvoiseksi. Länsimäen keskustan ratikan pysäkin yhteyteen suunnitellaan hybridirakennus. Länsimäentien kummatkin puolet suunnitellaan kytkeytymään entistä paremmin toisiinsa sekä kaupunkikuvallisesti että toiminnallisesti. Kävelyetäisyydelle Rajakylän ratikkapysäkistä on tilaa rakentaa asuntoja jopa 2 000 uudelle asukkaalle.

Länsimäessä näkyy alueen historia ja luonnonläheisyys, nämä kaksi ovat kauniisti kehittyneet kytkökseen toisiinsa. Alueeseen on lähes rakentunut kiinni Rajakylän pientaloalue, joka huokuu menneiden aikojen kylähenkeä. Asuinalueita erottavat sympaattiset puistoalueet, joiden alueelta on nähtävissä alueelle rakennetut ensimmäisen maailmansodan aikaiset puolustusvarustukset, jotka ovat koko valtakunnan alueen mittapuullakin katsottuna merkittävät. Länsimäki-Rajakylä on rakentunut keskelle historiallista seutua, ja sen historia on edelleen alueelta hyvin nähtävillä. Tätä ominaispiirrettä tullaan varjelemaan ja tuomaan vielä enemmän suunnitelmassa esille.

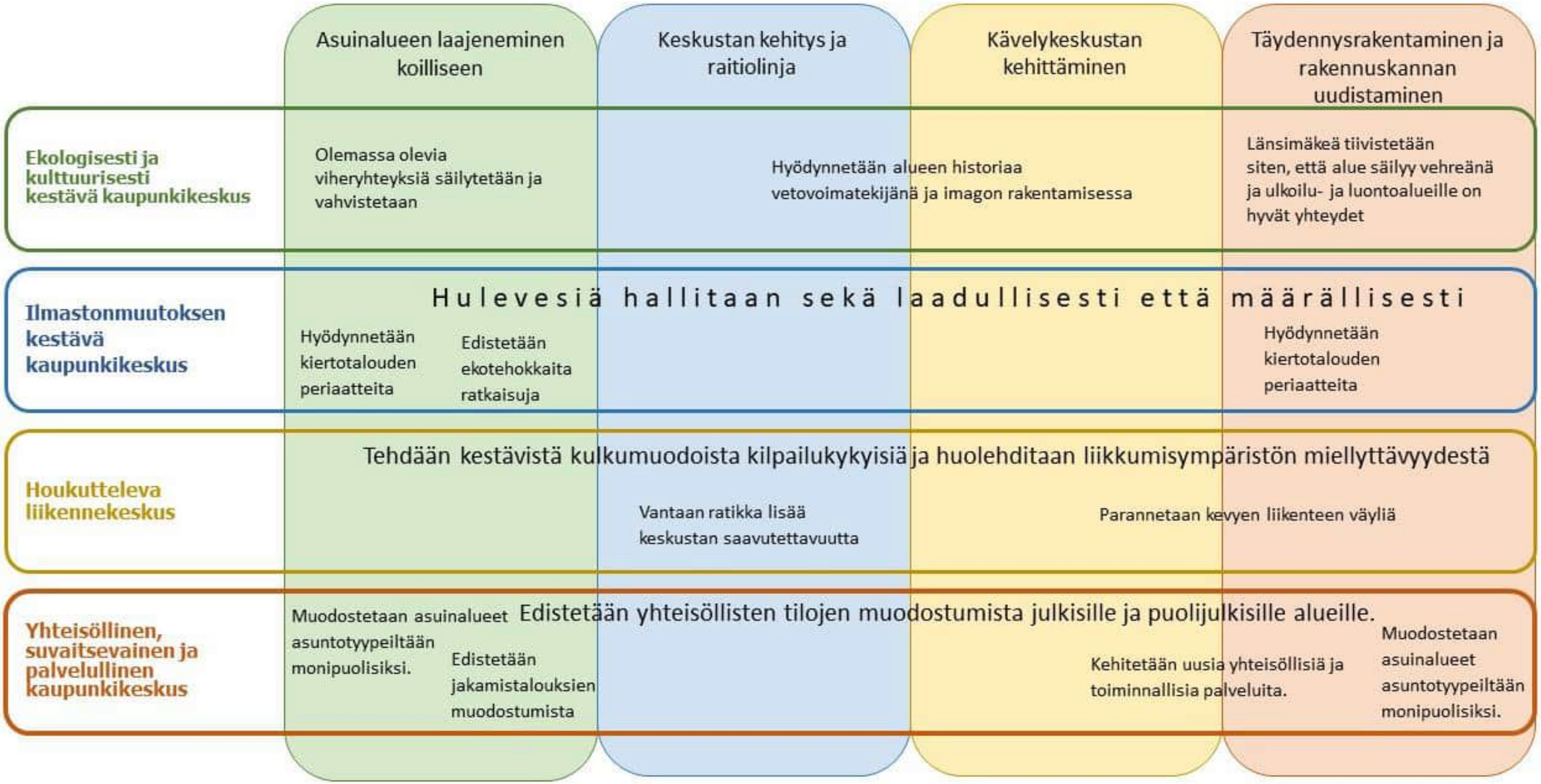
Länsimäki on asukastaustaltaan hyvin monipuolinen. Alueella toimii jo nykyisin aktiivisten asukkaiden ryhmä ja asukastila on aktiivisessa käytössä. Asukasaktiivisuutta ja yhteisöllisyyttä tuetaan ja kehitetään entisestään kunnostamalla ja kehittämällä alueen sydämenä toimivaa Kuntopuistoa. Kaavarungossa esitellään ajatus tilojen moni- ja yhteiskäyttöisyydestä. Alueelle kehitetään yhteisöllisiä palveluita. Alueen kehittyminen ratikan myötä ja tekee liiketoiminnan ja uusien palveluiden tarjoamisen alueella kannattavaksi. Länsimäentietä kehitetään kokonaisuudessaan kaupunkikuvallisesti ja kaupallisesti kannattavaksi ja kiinnostavaksi alueeksi.

Keskusta on alueeltaan kompakti ja saavutettavuudeltaan jo nykyisin hyvä. Alue on rakentunut yhteen Helsingin Mellunmäen keskustan kanssa. Alueelle suoritetun kyselyn perusteella suunnittelualueen asukkaat liikkuvat paljon kävellen ja pyöräillen. Joukkoliikenneyhteyksien lisääntyessä ja alueen kävelyympäristön parantuessa kestävien kulkutapaosuuksien ennustetaan lisääntyvän vielä nykyisestä. Tiivistyvä kaupunkirakenne vaatii väistämättä kalliita pysäköintiratkaisuja, kun autot eivät enää mahdu asfaltoidulle kerrostalopihalle. Vantaan keskustoissa kokeillaan uutta, väljempää asuinrakentamisen autopaikkanormia,

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

joka on kytköksissä joukkoliikennepysäkkien saavutettavuuteen. Jos autoistumisen astetta Länsimäen keskustassa saadaan laskettua, muuttuu keskustan tiivistäminen taloudellisemmaksi. Autoilua keskustassa ei kuitenkaan haluta kitkeä pois vaan ainoastaan edistää kestävämpiä liikkumistapoja.

Kuva 3. Kaavarungon tavoitteet ja visiot sekä polut näiden saavuttamiseksi.



LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

3. KAAVARUNKOPROSESSIN VAIHEET

3.1. SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 (§ 7) jatkaa Vantaan ratikan suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta.

Kaavarunko 091700 käynnistettiin 10.5.2020, kaavarunko oli kaupunki-suunnittelun vuoden 2020 työohjelmassa. Vantaan ratikkaan liittyvät kaavarungot kuuluivat asemakaavoituksen vuoden 2020 painopisteisiin (kaupunki-suunnittelulautakunta 14.01.2020 § 6).

Kaavarunkotyö on vuoden 2021 sekä 2022 työohjelmissa.

Kaavarunkoprosessin vaiheet tiivistetysti:

- Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 091700.
- Työ tuli vireille 10.5.2020. Kaavarunkotyön alkamisesta ilmoitettiin ilmoituksena Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, Vantaan Asukaslehdessä sekä kaavoituskatsauksessa.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 19.6.2020 mennessä ja niitä saatiin 12 kappaletta. Mielipiteet ja niiden vastaukset on esitetty kaavarungon lähtötietoraportissa 2021.
- Taustatietojen keräämiseksi järjestettiin verkkokysely, joka oli avoinna 10.5.-19.6.2020. Vastauksia saatiin yhteensä 581 kappaletta.
- Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin viikolla 20 yhteensä 9 tuntia osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteitä ja kysymyksiä varten. Tänä aikana vastaanotettiin yksi mielipide puhelimitse.
- Kaavarungon ohjausryhmä kokoontui 1 kerran, jolloin päätettiin kaavarunkotyön jatkamisesta pienemmissä teemaryhmissä.
- Suunnittelutyön aikana järjestettiin kaupungin asiantuntijoille teemaryhmien workshopeja yhteensä 4 kertaa.
- Suunnittelutyön aikana järjestettiin useita kokouksia eri alojen asiantuntijoiden kanssa liittyen kaavarungon selvityksiin ja ratkaisuihin.
- Verkkokyselyn tulokset julkaistiin 1.12.2020.
- Kaavarunkoa on esitelty keväällä 2021 muun muassa Vantaan kaupungin Ratikan kaupunkikehitysryhmässä, kaupunginhallituksen seurantaryhmässä sekä Vantaan maankäyttöasioiden seurantaryhmässä.
- Kaupunkiympäristölautakunta 12.10.2021 päätti esittää kaupunginhallitukselle, että kaavarunkoluonnos asetetaan nähtäville 30 päiväksi.
- Kaupunginhallitus 25.10.2021 päätti asettaa 12.10.2021 päivätyn kaavarunkoluonnoksen nähtäville 30 päivän ajaksi.
- Nähtävilläolo 10.11.-9.12.2021. Mielipiteitä kaavarunkoluonnoksesta saatiin 13 kappaletta, joista 10 saatiin vastauksina verkkokyselyyn. Lausuntoja saatiin 11 kappaletta.
- Nähtävilläolon aikana järjestettiin uusi verkkokysely sekä videoesittely, joka on saanut (30.8.2022 mennessä) 502 katselukertaa. Verkkokysely järjestettiin 10.11.-9.12.2021 välisenä aikana ja vastauksia kyselyyn saatiin kymmenen.
- Kaavakarttaan on tehty vähäisiä tarkistuksia, jotka eivät edellytä uutta nähtäville asettamista. Kaavaselostusta on täydennetty ja siihen on tehty pieniä tarkistuksia.

3.2. OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1. OSALLISET

- alueen maanomistajat ja asukkaat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia

- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo, VAV
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL, Tukes.

3.2.2. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS

Kaavarunkotyön alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä, Vantaan Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa 10.5.2020. Viranomaisille ja suurimmille maanomistajille on lähetetty tieto vireilletulosta kirjeitse.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 12 mielipidettä. Mielipiteet ja niiden vastaukset on esitetty kaavarungon lähtötietoraportissa (Vantaan kaupunki 2021a).

Kevät-kesällä 2020 järjestettiin kysely kaavarunkoalueen asukkaille ja muille osallisille. Kyselyssä kysyttiin muun muassa asumiseen, kaupunkikuvaan ja liikkumiseen liittyviä kysymyksiä. Kysely oli auki 10.5.-19.6. ja se julkaistiin kahdella kielellä (suomi, englanti). Kyselyyn saatiin yhteensä 581 vastausta. Kyselyn tulokset on koottu erilliseen raporttiin, joka on julkaistu kaavan verkkosivuilla (Vantaan kaupunki 2020, asukaskyselyn tulokset). Kyselyn tulosten perusteella alueen asukkaat ja siellä vierailevat haluavat Länsimäestä modernimman ja vihreän, yhteisöllisen ja enemmän palveluita sisältävän elävän kaupunkikeskustan.

Kaupungin asiantuntijoiden kesken järjestettiin 4 teematyöpajaa, joiden aikana työstettiin kaavarunkosuunnitelmaa.

Kaavarunkoluonnos on ollut nähtävillä 10.11.-9.12.2021 välisenä aikana, jolloin osallisille järjestettiin uusi verkkokysely sekä videoesittely, joka on saanut 502 katselukertaa.

Vastauksia verkkokyselyyn saatiin kymmenen. Vastauksissa alueen ja palveluiden kehitys sekä kasvu on toivottua, mutta osassa vastaajista huolta aiheutti täydennysrakentaminen etenkin pientaloalueille tai nykyisille metsä-



Kaupungin asiantuntijat työstivät kaavarunkoa teematyöpajoissa. Kuvituskuva. Kuvan lähde: Vantaan kaupunki.

/ulkoilualueille. Lisäksi kantaa otettiin muun muassa viheralueisiin ja ulkoilureitteihin, liikenteeseen ja liikkumiseen, korttelityyppeihin, kerroskorkeuksiin, palveluihin, rakennusten väritykseen, täydennysrakentamisen periaatteisiin sekä esitettyihin laatuohjeiden esimerkkeihin, kuten asumismuotojen sekoittuneisuuteen ja vehreisiin korttelipihoihin.

<u>Mielipiteet ja niiden vastineet tiivistetysti</u>

Verkkokyselyn lisäksi kaavarunkoluonnoksesta saatiin kolme mielipidettä Vantaan kirjaamon kautta.

Mielipide: Kun kirjoitetaan Länsimäen asioista, niin otsikoissa pitäisi näkyä myös alue, jota suunnittelu myös koskee (tässä tapauksessa Rajakylä). Kaavarungon laatuohje ”pehmeät murretut värisävyt hallitsevat” on ristiriidassa Sompakujalle nousseiden uusien rivitalojen värityksen kanssa.

Vastine: Kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelman kannessa on kaavarungon alueen rajaus. Kannen tekstissä on myös kerrottu alueen koskevan Länsimäen lisäksi osin Rajakylää. Kaavarungon alue koskee Rajakylää vähäisemmiltä osin, ja kaavoja pyritään usein nimeämään ytimekkäästi. Rakennusten julkisivujen väritys määräytyy voimassa olevan asemakaavan mukaan. Kaavarungolla on tarkoitus ohjata tulevia asemakaavan muutoksia.

Mielipide: Kaavarungon nimi tulee muuttaa kehityskuvaksi. Oikeusvaikutuksettomien kaavarunkojen sijaan tulisi laatia osayleiskaavoja. Luontoselvitykset ovat riittämättömät suunnittelualueen kokoon, lisärakentamiseen, luonnon lisärasituksiin sekä luontoarvoihin nähden. Pysäköinnin hinta moninkertaistuu. Vuorovaikutus on ollut riittämätöntä.

Vastine: Kaavarunko ei suoraan osoita uutta rakennusoikeutta, vaan määrittää yleispiirteiset ja yhtenäiset lähtökohdat alueen vaiheittain laadittaville asemakaavan muutoksille. Kaavarungolla ei voi eikä ole tarkoitus ohittaa MRL:n mukaisia kaavatasoja. Osayleiskaavoja tehdään, kun alueelle suunniteltu maankäyttö muuttuu niin, että uusi suunnitelma olisi voimassa olevan yleiskaavan vastainen. Länsimäessä kaavarunko on uuden yleiskaavan 2020 mukainen. Yleiskaavan 2020 yhteydessä on laadittu useita selvityksiä, joiden pohjalta kaupungin kasvu on suunniteltu ohjattavan etenkin ratikan varrelle sekä kaupungin keskustoihin. Vantaan ratikan kaavarungon yhteydessä tullaan laatimaan selvityksiä, jotka koskevat myös Länsimäen kaavarungon aluetta. Faunatica Oy:n laatimista ratikan kaavarungon alueen (sis. Länsimäen kaavarunkoalueen) luontoselvityksistä 2020–2021 on jo laadittu koosteraportti, joka löytyy kaupungin verkkosivuilta:

(https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-kaavarunkoalueen-luontoselvitykset-2020-2021.pdf). Tiivistyvä kaupunkirakenne vaatii väistämättä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Kaavarungon prosessin eteneminen noudattelee MRL:ssa kuvattua kaavoitusmenettelyä (§ 6 sekä 8 luku), jolloin prosessin vaiheissa on luontevat kohdat vuorovaikuttamiselle. Kaavarungon vuorovaikutus on järjestetty (koronarajoitusten rajoissa) erilaisilla tavoilla prosessin eri vaiheissa.

Mielipide: Myllymäen alueelle tulisi sijoittaa Mustavuoren alueelta lähtevä (yleiskaavan 2020 ja maakuntakaavan selvitysten mukainen) ekologinen runkoyhteys, eikä runkoyhteyden alueelle tulisi ohjata virkistyskäyttöä. Myös Porvoonväylän yli, Slåttmossenin ja Sipoon korven suuntaan sekä Kehä III:n yli Länsisalmen suuntaan tulisi olla ekologiset runkoyhteydet. Huolta aiheuttaa kasvava virkistyskäyttöpaine ja luontoarvojen säilyminen. Virkistys- ja ulkoilureitit tulisi suunnitella huolella. Uusien rakennusten rakennuskorkeuksia suunniteltaessa on kiinnitettävä huomiota maisemallisiin vaikutuksiin, jotka kohdistuvat merkittävälle kulttuurimaisemalle (Westerkullan alue). Lisäksi kaavarunkoalueen ulkopuolelle ulottuvat pysäköintinormialueen rajaukset aiheuttivat hämmennystä.

Vastine: Länsimäen kaavarungossa Myllymäen alueelle suunniteltu virkistyskäyttö on alueella voimassa olevan vaihemaakuntakaavan sekä yleiskaavan mukaista. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksen mukaan (Ojala 2018 s. 29) metsäisen ekologisen yhteyden päälinja ei nykyisellään jatku Långmossenista pohjoiseen Porvoonväylän yli. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa ei ole osoitettu viheryhteystarvetta maakunnallisen selvityksen (Jalkanen ym. 2018) mukaiselle ekologiselle käytäväalueelle välille Vaarala-Westerkulla. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä esitettyä ekologista runkoyhteyttä ei tälle kohtaa ole yleiskaavassa esitetty, koska sen toteuttaminen olisi tässä maankäytön yhtälössä ollut joka tapauksessa vaikeaa. Kaavassa on sen sijaan esitetty virkistysalueyhteys, joka voidaan toteuttaa ekologista runkoyhteyttä kapeampana, mutta joka voi silti palvella joidenkin lajien liikkumista. Tämä yhteys on mukana myös kaavarungossa (esitetty ulkoilureittinä). Ekologiset runkoyhteydet eivät lähtökohtaisesti tarkoita alueen virkistyskäytön kieltämistä. Kasvava asukasmäärä lisää luontokohteiden käyttöpainetta, ja silloin korostuu virkistyskäytön ohjaaminen, kuten toimivat reitistöt, jotka ovat merkittävä keino ohjata käyttöpaine pois herkiltä alueilta ja vähentää näin hallitsemattomasta

käytöstä tapahtuvaa kasvillisuuden kulumista. Kaavarungossa pyritään ohjaamaan virkistyskäyttöä nykyisen viheralueverkoston piiriin sitä parantamalla. Reitin rakentamisen mahdollisuuksia, sijaintia ja liikkumisen ohjaamista alueella on kuitenkin tarpeen tutkia tarkemmin ulkoilureittien ja -polkujen toteuttamisen yhteydessä. Maastonmuodot ja niiden metsäpeite rajaavat arvokasta maisematilaa suojaten Westerkullan peltojen kulttuurihistoriallisesti, maisemallisesti ja maisemakuvallisesti arvokasta viljelymaisemaa. Lisäksi olevilla asuinalueilla mahdollisen täydennysrakentamisen korkeus ei ylitä olevan rakennuskannan korkeutta. Uusilla asuinalueilla rakentamisen korkeudet ovat maltillisia, ja sen ja kulttuurimaiseman väliin jää Westerkullan kartanon maihin kuuluva metsäinen selänne. Pysäköintivyöhykkeiden rajauksilla ei ole otettu kantaa rakentamisen sijoittamiseen, vaan ne kertovat pysäköinnin mitoituksesta, mikäli alueelle päätettäisiin rakentaa. Strategisluontoisista rajauksista ei ole erikseen rajattu pois viher-, suojelualueita ym, vaikka onkin ilmeistä, ettei näille alueille rakentamista eikä näin ollen myöskään pysäköintiä sijoiteta.

Myllymäen metsäalueelle tehtiin syksyllä 2022 maastokatselmus, jossa tarkasteltiin joitakin ulkoilureiteiksi suunniteltuja polkuja. Katselmuksen tulosten perusteella kaavarungon Kallioiden ketju -merkintää on muutettu polkumaisemmaksi.

Viranomaisten lausunnot ja niiden vastineet tiivistetysti:

Kaavarunkoluonnoksesta pyydettiin lausuntoja 19 kappaletta ja saatiin 11 kappaletta.

Fingrid Oyj:llä, HSL:llä ja Uudenmaan liitolla: Ei ollut lausuttavaa.

Helen Sähköverkko Oy: Kaavarungossa tulisi näkyä 110 kV voimajohto, koska se rajoittaa rakentamista johtoalueella.

Vastine: Kaapelointia on valmisteltu yhteistyössä Vantaan ja Helsingin kaupunkien ja sähköverkkoyhtiöiden kanssa. Asiasta ei toistaiseksi olla päästy lopputulokseen. Kaavarunko selkeyttää kaapeloinnin hyötyjä Vantaan alueella ja tuottaa siten lisätietoa valmistelutyötä varten. Mikäli kaapelointia ei voida toteuttaa, kaavarunko jää toteutumatta kaapelin suoja-alueella.

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala: Liityntäpysäköinnin tarve ja mahdolliset järjestelyt olisi hyvä arvioida kaavarunkoalueella Vantaan raitioyhteyden kehittämisen myötä.

Vastine: Liityntäpysäköintimahdollisuuksia voidaan tutkia, kun ratikan investointipäätös on tehty.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry: Lausunnon liitteenä on kartalle rajattuna (Långmossenin ympäristön) arvokkaita alueita uhkaavat rakentamisvaraukset, joita esitämme poistettavaksi. Långmossenilta Porvoonväylän yli Fazerilan länsipuolelle johtava merkittävä ekologinen yhteys on unohdettu täysin ja yhteys jää kokonaan rakentamisen alle. Myllymäen metsäalueen reunaa nakertaa Y-kortteli, joka sijoittuu Hakunilan metsäsuunnitelmassa arvometsäluokkaan C5 luokitellun kuvion päälle. Tämä varaus on syytä poistaa.

Vastine: Yleiskaavan 2020 yhteydessä on laadittu useita selvityksiä, joiden pohjalta kaupungin kasvu on suunniteltu ohjattavan etenkin ratikan varrelle sekä kaupungin keskustoihin. Länsimäen kaavarungon tiivistämisen periaatteet ja uudet asuinkorttelit ovat yleiskaavan 2020 mukaiset. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksen mukaan (Ojala 2018 s. 29) metsäisen ekologisen yhteyden päälinja ei nykyisellään jatku Långmossenista pohjoiseen Porvoonväylän yli. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä esitettyä ekologista runkoyhteyttä ei tälle kohtaa ole yleiskaavassa esitetty, koska sen toteuttaminen olisi tässä maankäytön yhtälössä ollut joka tapauksessa vaikeaa. Kaavassa on sen sijaan esitetty virkistysalueyhteys, joka voidaan toteuttaa ekologista runkoyhteyttä kapeampana, mutta joka voi silti palvella joidenkin lajien liikkumista. Tämä yhteys on mukana myös kaavarungossa (esitetty ulkoilureittinä). Långmossenin metsä- ja suoalue on enimmäkseen selvitysaluetta Länsimäen kaavarungossa. A2-varaus Långmossenin suon länsipuolella perustuu Vantaan yleiskaava 2020:een. Ko. A2-alue sijaitsee lähellä suunniteltua ratikkapysäkkiä ja se mahdollistaa merkittävän asuntomäärän sijoittamisen

alueelle. Långmossenin alue on määritelty voimassa olevassa maakuntakaavassa ”Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue” taajamatoimintojen alueeksi. Ratikan kaavarungon luontoselvityksen (Faunatica Oy 2021) tuloksien mukaan Länsimäen kaavarungon alueella mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Myllymäen metsäreunalla sijaitseva Y-tontti on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Paikka on välttämätöntä varata päiväkodille, eikä tontin metsäalueelta ole tunnistettu erityisiä suojeluarvoja, jotka aiheuttaisivat tarpeen muuttaa asemakaavaa.

HSY: Kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, ja ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

Vastine: Vesihuoltojärjestelmien ratkaisuista päätetään asemakaavoituksen yhteydessä, yhteistyössä HSY:n kanssa.

Tukes: Alueen maankäytön jatkosuunnittelussa tulee huomioida ajantasaiset onnettomuuksien vaikutusalueet.

Vastine: Ajantasaiset onnettomuuksien vaikutusalueet tutkitaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Uudenmaan ELY-keskus: Länsimäen Kaavarunko ei sisällä energiaratkaisuihin liittyviä yleislinjauksia. Kaavarungon alueella on huolehdittava, että maankäytön kehitys on hiilinieluja ja -varastoja lisäävä ja vahvistava. Alueen suunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota Långmossenin suoalueen vesitasapainon säilyttämiseen. Ilmastonäkökulmasta kokonaisvaltaista näkemystä Länsimäen tulevaisuudesta vahvistaisi ja selkeyttäisi erillinen ilmastovaikutusten arviointi. Alueen ympäristöhäiriöitä, kuten melua ja ilmanlaatua, on tarkasteltu pintapuolisesti. Aikanaan laadittavista asemakaavoista on syytä teettää riittävät melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset ja vaikutusarvioinnit mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Kaavarungon mukaan Länsimäessä näkyy alueen historia, Rajakylä ja I maailmansodan linnoitteet. Rakennettua kulttuuriympäristöä ja kaavarungon suhdetta siihen ei kuvata tarkemmin. Tätä ja uuden kaupunkirakenteen suhdetta edellä mainittuihin olisi hyvä tarkastella.

Vastine: Kaavarungossa ei ole nähty perusteltuna tutkia energiaratkaisuja, koska kaavarungon toteutumiseen liittyy kaksi epävarmaa tekijää: Helsingin Energian 110 kV ilmajohdon tulevaisuus sekä Vantaan ratikan rakentaminen, joista kummastakaan ei toistaiseksi ole tehty päätöksiä. Nämä epävarmuustekijät voivat vielä vaikuttaa suunnitelmaan merkittävästi, mikä osaltaan vaikuttaa myös energiaratkaisuihin. Sama pätee myös ilmastovaikutuksiin. Mikäli aluetta tulevaisuudessa päästään kehittämään kaavarungon mukaisena, energiaratkaisuja on syytä tutkia ja ilmastovaikutuksia arvioida etenkin pohjoisen laajenemisalueen osalta. Ratikan osalta melua tarkastellaan ratikkahankkeen ja tulevien asemakaavojen yhteydessä. Kaavarungon rakentamisen sijoittamisessa on otettu huomioon nykyiset melunlähteet ja mahdolliset ongelmat ovat ratkaistavissa. Pohjoisen laajenemisalueen asemakaavoitukseen lähdettäessä teetetään todennäköisesti koko aluetta koskeva meluselvitys. Uudet päiväkodit on sijoitettu mahdollisimman suojaisille paikoille. Rakennetun kulttuuriympäristön osalta selostuksessa todetaan mm., että ”Kaavarunkoalueen itäosassa kulkeva ensimmäisen maailmansodan puolustusvarustuksiin kuuluva tykkitie hyödynnetään virkistysreittinä ja lisäksi se tuodaan näkyväksi elementiksi myös uusilla rakennetuilla alueilla.” Muinaisjäännökset sijoittuvat säilyville viheralueille ja ne on otettu mukaan keskeiseksi osaksi alueen virkistysympäristön kehittämiskonsepteja (mm. Kallioiden kehä, Kuntoilun ketju). Valtaosalla olemassa olevasta rakennuskannasta ei ole todettu olevan erityistä kulttuurihistoriallista arvoa. Muutamaan arvorakennukseen ei ole esitetty muutoksia. Kaavarungossa on kuitenkin otettu kantaa nykyisten rakennusten muokkaamisen tapoihin korjaus- ja täydennysrakentamisen yhteydessä.

Vantaan kaupunginmuseo: Selostuksessa painottuu uudisrakentaminen myös kaupunkikuvallisesti merkittävien kohteiden osalta. Olemassa olevia rakennusperintökohteita ei ole huomioitu. Maakunnallisesti arvokkaan Länsisalmen kulttuurimaiseman aluetta ei ole mainittu selostuksessa. Uusi katulinja tulisi toteutuessaan kulkemaan kulttuurimaiseman rajalla. Jos tulevaisuudessa suunnitelmaa viedään eteenpäin, tulee vaikutusten arviointiin lisätä myös

vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Kaavarungossa on osoitettu yleisten palveluiden alue osittain Myllymäen viheralueen länsireunassa sijaitsevan ensimmäisen maailmansodan aikaisen linnoitteen päälle osoitteessa Valliraitti 5. Mahdollinen rakentaminen alueella tulee suunnitella tarkasti yhteistyössä museon kanssa herkät linnoitteet huomioiden. Kaavarunkokartassa suunniteltu tielinja ei seuraa tykkitien linjausta, vaan kulkee sen vierestä. Kaavarungon vaikutuksia käsittelevässä luvussa 6 on mainittu kaavarungon vahvuutena, että suunnitelmat vahvistavat ja kehittävät paikallisia ominaispiirteitä ja kulttuuriympäristön arvoja, kuten olevia puisto- ja viheralueita sekä kallioalueita. Jotta näin voitaisiin kaavarungon osalta todeta, tulee kulttuuriympäristön arvoja punnitessa huomioida arkeologisten kohteiden lisäksi paikallisesti ja maakunnallisesti merkittävät rakennusperintö- ja maisema-arvot ja nostaa niitä esiin kaupunkikuvallisesti erityisinä kohteina.

Vastine: Rakennusperintökohteita ei ole nähty tarpeelliseksi lisätä kaavarunkomateriaaleihin, koska tieto niistä on olemassa muualla, eikä niihin kaavarungossa esitetä muutoksia. Länsisalmen kulttuurimaiseman lähistöllä kulkeva uusi katulinja sijoittuu selvitysalueelle, joten sen toteutuminen materiaaleissa näytetyn linjauksen mukaisena on epävarmaa. Näytetyn linjauksen mukaisena toteutuessaan suunnitellun katulinjan ja avoimen kulttuurimaiseman väliin jää vähintään 100 metrin levyinen puustoinen vyöhyke, joka osaltaan sulkee näkymiä. Mikäli suunnitelmaa viedään tulevaisuudessa eteenpäin, arvioidaan myös vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Kaavarungossa kaupunkikuvallisesti merkittävät kohteet on sijoitettu liikenteellisiin ja toiminnallisiin solmukohtiin navigoinnin helpottamiseksi, paikan tunnistamiseksi ja myös visualliseksi kiintopisteeksi. Merkintä tarkoittaa siis paikan merkityksellisyyttä/näkyvyyttä, eikä viesti siinä mahdollisesti jo sijaitsevan rakennuksen arvosta. Kuulakujan ostoskeskus sijaitsee kuitenkin tällaisessa kohdassa, joten merkintä lisättiin kaavarunkokarttaan. Myllymäen viheralueen länsireunassa sijaitsevan Y-tontin muinaisjäänteet on dokumentoitu ja tutkittu yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa kaavarungon laatimisen yhteydessä. Yhteistyötä kaupunginmuseon kanssa jatketaan tontin mahdollisen rakentamisen suunnittelun yhteydessä. Kaavarunkokartassa suunniteltu tielinja on osoitettu tykkitien linjauksen paikalle kaavarungon tarkkuuden puitteissa. Linjauksen sijainti tarkennetaan oikeaksi mittakaavaltaan tarkemman asemakaavoituksen yhteydessä. Maisemallisia arvoja kaavarungon tuntumassa liittyy lähinnä Westerkullan kartanon peltomaihin. Näihin merkittävästi kytköksissä olevat osat kaavarunkoalueesta ovat selvitysaluetta tai viheralueita. Rakennusperintökohteiden suojelu tehdään tyypillisesti kohde kerrallaan, ellei kyseessä ole laajempi kokonaisuus. Länsimäessä on kyse yksittäisistä kohteista, joten suojelu on perusteltua ratkaista asemakaava-, ei kaavarunkotasolla.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy: Verkon muutostarpeisiin otetaan kantaa aikanaan asemakaavojen muutosten yhteydessä.

Lausuntojen ja mielipiteiden perusteella tehdyt tarkistukset

Kaavarunkoluonnokseen on nähtävilläolon jälkeen lisätty kaupunkikuvallisesti merkittävän kohteen merkintä (tähti) Kuulakujan ostoskeskuksen kohdalle, liikenteelliseen ja toiminnalliseen solmukohtaan. Syksyn 2022 Myllymäelle kohdistuneen maastokatselmuksen tulosten perusteella Kallioiden ketju -merkintää on muutettu polkumaisemmaksi.

Maastokatselmuksen havainnoista on kerrottu lyhyesti kaavarungon selostuksessa sivulla 43. Kaavarunkokarttaan sekä selostuksen teemakarttoihin ja tekstiin on tehty teknisiä tarkistuksia. Tekstiä on täydennetty luvuissa 3.1, 3.2.2, 4.1.2, 4.3.3 ja 4.3.4.

3.2.3. VIRANOMAISYHTEISTYÖ

Kaavarunkoa on esitelty Vantaan ratikan yhteistyöryhmässä, johon kuuluu edustajia sekä Vantaan että Helsingin kaupungeista. Lisäksi kaavarunko on esitelty Vantaan kaupungin Ratikan kaupunkikehitysryhmässä, kaupunginhallituksen seurantaryhmässä sekä Vantaan maankäyttöasioiden seurantaryhmässä.

4. SUUNNITELMA

Kaupunkisuunnittelussa on kyse nykyisten tarpeiden tyydyttämisestä sekä tulevaisuuden ennustamisesta. Nykyisiä tarpeita on melko helppo selvittää esimerkiksi alueen asukkailta kysymällä. Tulevaisuuden tarpeita sen sijaan ei ole yhtä yksinkertaista saada selville. Siksipä suunnittelussa onkin otettava huomioon useita eri tarpeita, eikä ainoastaan ihmisten näkökulmasta katsoen. Haastetta pitkälle tähtäävien suunnitelmien tekemisessä onkin ristiriitaisten tavoitteiden ja tarpeiden yhteensovittamisessa ja niitä väistämättä ilmenee lähes jokaisessa suunnitteluhankkeessa.

Länsimäen kaavarungossa kaksi tärkeää tavoitetta ovat tulevaisuuden asumistarpeen tyydyttäminen sekä luonnonympäristön säilyttäminen. Nämä kaksi tavoitetta ovat ristiriitaisia toisiinsa nähden. Kun rakennettu ympäristö laajenee, se syö alaa luonnonympäristöltä. Suunnitelma onkin siksi laadittava siten, että kumpaankin tarpeeseen voidaan vastata. Muita paikallisia tavoitteita juuri Länsimäen alueella ovat kulkutapojen muuttaminen kestävämmäksi, mihin osaltaan ratkaisuna on uusien kulkutapojen tarjoaminen alueella, esimerkiksi Vantaan ratikka, ja osaltaan ratkaisuna on myös yksi tavoitteista – palveluiden tarjoaminen Länsimäen alueella. Kun päivittäiset palvelut löytyvät läheltä kotoa, voi kulkutavaksi valita yksityisauton sijaan polkupyörän, kävelyn tai muun kestävämmän kulkutavan.

Paikallisissa tavoitteissa näkyy myös globaalit megatrendit: ekologisen jälleenrakentamisen tarve, väestön ikääntyminen ja monimuotoistuminen, verkostomaisten rakenteiden lisääntyminen, teknologian merkityksen lisääntyminen yhteiskunnassa sekä talousjärjestelmän uudet suuntaukset (Sitra 2020). Koko maapallon mittakaavassa ihmiskunta on pitkään ollut kuluttavan kehityksen polulla. Resursseja on kulutettu kestämättömästi, ympäristömme köyhtyy ja saastuu. Koko 2000-luvun on kuitenkin ajattelutavassa ollut muutosta ja suuntaus on kohti ekologista jälleenrakentamista. Ilmastonmuutokseen, luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen, resurssien vaihtelevaan saatavuuteen ja jäteongelmaan on tosissaan puututtava, jotta elinympäristömme olisi terveellinen ja kestävä myös tulevaisuudessa. On edistettävä kestävämpää rakentamistapaa. Vantaalla onkin lisätty puurakentamista, resurssiviisautta ja energiatehokkuutta, kiertotaloutta sekä vihertehokkuutta kaupunkisuunnittelussa näihin haasteisiin vastaamiseksi.



Kuvituskuva. Lähde: Microsoft

Verkostomaisten rakenteiden lisääntyminen liittyy Sitran mukaan vallanjaon monipuolistumiseen, mutta verkostomaisten rakenteiden lisääntyminen voidaan nähdä myös muissa yhteyksissä. Yhteydenpito, kauppa ja työympäristöt verkostoituvat. Tähän liittyy myös kaksi muuta megatrendiä; teknologian merkityksen lisääntyminen sekä talousjärjestelmän uudet suuntaukset. Yhteiskuntamme on yhä enemmissä määrin riippuvainen teknologiasta ja sen kehittymisestä. Internettiä käytetään lähes kaikilla toimialoilla, markkinat toimivat verkossa ja globaaleilla kentillä. Teknologia puolestaan mahdollistaa talousjärjestelmien kehittymisen uusien palveluiden ja toimintatapojen kehittymisen muodossa. Vuonna 2020 alkanut Korona-virus pandemia on osoittanut sen, että häiriöt globaaleissa jakeluverkoissa vaikuttavat paikallisesti. Teknologian kehittymisen myötä on voitu hankkia tarvikkeita ja materiaaleja hyödyntäen globaaleja verkostoja, mutta näiden verkostojen katkokset ovat aiheuttaneet saatavuusongelmia paikallisesti. Teknologia on toisaalta mahdollistanut työskentelytapojen muutoksen, kun yhä useammissa työpaikoissa

on siirrytty etätyöskentelyyn. Uusia toimintatapoja on jouduttu kehittämään hyvin nopeasti ja todennäköisesti tiedossa on pysyvämpi muutos työskentelytavoissa ja -ympäristöissä. Tähän on myös varauduttava kaupunkisuunnittelussa. On varattava tilaa monitoimitiloille, yhteiskäyttöisille tiloille sekä mahdollistettava tilojen muuntautuvuus useille eri käyttötarkoituksille.

Toinen globaali kehityskuva, joka näkyy selkeästi paikallisesti Länsimäen kaavarungon alueella, on väestön ikääntyminen ja monimuotoistuminen. Länsimäki on Vantaan mittakaavassa väestön monimuotoisuudessa kaikkein värikkäin. Ulkomaalaistaustaisen väestön osuus koko väestöstä on suurinta juuri Länsimäessä Vantaan kaupunginosien vertailussa. Myös väestön ikääntyminen näkyy täällä. Väestön monimuotoisuuden lisääntymisen seurauksena on tärkeää kiinnittää huomiota kaikkien väestöryhmien viihtyvyyteen omalla asuinalueellaan. Tätä voidaan lisätä suvaitsevaisuuden ja yhteisöllisyyden lisäämisen kautta ja myös huomioimalla asuinalueiden ja asuntojen muuntojoustavuus eri elämänvaiheet ja tarpeet huomioiden. Erilaisia - kokoisia ja kulttuurisia - perheitä on yhtä paljon kuin on erilaisia ihmisiä. Asuinalueiden suunnittelussa on huomioitava nämä monipuoliset taustat, jotta kestävyys voi toteutua.

Megatrendeihin, niiden positiivisiin ja myös negatiivisiin kehityskuviin ja haasteisiin, vastataan laajassa mittakaavassa valtakunnallisissa alueidenkäyttö-tavoitteissa sekä maakuntakaavassa ja paikallisemmassa mittakaavassa yleiskaavoissa ja asemakaavoissa. Lisäksi kaupungilla on useita ohjelmia, kuten arkkitehtuuriohjelma ja resurssiviisauden tiekartta, jotka ohjaavat strategisella tasolla maankäyttösuunnitelmien tekoa keskittyen tiettyihin painoalueisiin. Suunnitelmien ja ohjelmien tavoitteena on luoda Vantaasta esimerkki kaupungista, joka rakentaa esteettisesti, ekologisesti, sosiaalisesti ja talou-dellisesti kestävää verkostokaupunkia, 15 minuutin kaupunkia. Tavoitteena on hillitä ilmastonmuutosta tiivistämällä kaupunkirakennetta, edistämällä joukkoliikennettä sekä suosimalla energiatehokkaita ja kestäviä rakentamistapoja käyttämällä ympäristöystävällisiä materiaaleja ja hyödyntämällä kiertotaloutta (Vantaan kaupunki 2015). Kaupunginosia voimistetaan ja vanhoja asuntoalueita kehitetään, elävöitetään ja täydennetään. Tiiviys ja tehokas rakenne tekee isoistakin investoinneista taloudellisia ja kannattavia ja pitää samalla etäisyydet palveluihin ja virkistysalueisiin lyhyinä ja helposti saavutettavina. Rakennettujen ympäristöjen monikäyttöisyys ja sekoittuneisuus mahdollistaa muutoksiin varautumisen ja alueiden resilienssin. Kaupunkirakenteen kehittämisen vastapainona tavoitteena on myös säilyttää kaupunkikeskustojen vihreä ilme ja varmistaa asukkaille houkuttelevia hengähdyspaikkoja sekä säilyttää luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemipalveluita, kuten puhdasta vettä ja ilmaa (Vantaan kaupunki 2015). Ekosysteemien merkitys on kasvanut myös ilmastonmuutoksen hillinnässä, sillä ne suojelevat tulvilta sekä muilta luonnonkatastrofeilta.



Kuvituskuva. Lähde: Microsoft

Länsimäen kaavarunkoa koskevat suunnitelmat ja ohjelmat on esitelty tarkemmin kaavarungon lähtötietoja esittävässä raportissa. Vantaan arkkitehtuuriohjelmasta on kuitenkin poimittu erikseen tätä raporttia varten tavoitteita ja ne on esitelty kaavarungon teemojen alla yhdessä kaavarungon ratkaisujen kanssa. Seuraa-vaksi esitellään kaavarungon sisältö teemoittain. Teemat ovat kaupunkirakenne ja asuminen, liikenne, luonto, virkistys ja kulttuuri sekä palvelut ja työpaikat. Teemat kuvastavat myös kappaleessa 2 esitettyjä visioita tulevaisuuden Länsimäestä.

4.1. KAUPUNKIRAKENNE JA ASUMINEN

Länsimäki – ilmastonmuutoksen kestävä kaupunkikeskus

Tuemme erilaisia elämäntapoja ja edistämme kaupunkiterveyttä. Vantaalaiset asuntoalueet ovat toisistaan erottuvia ja laadukkaita. Niissä on tarjolla vaihtoehtoisia asumisen tapoja.

Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä. Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä kuten kallioita ja puita.

Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan. Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa. Varmistamme, että jokaiseen keskustaan rakentuu vähintään yksi merkkirakennus sekä yksi laadukas julkinen ulkotila. Vahvistamme Vantaan identiteettiä laadukkaalla, kiinnostavalla ja rohkealla arkkitehtuurilla. Varmistamme, että keskustoissa on riittävästi julkisia tiloja ja että arkkitehtuuri on monikäyttöistä

Kaavarungossa on esitetty kolme erilaista asumista ja asumisen järjestämistä esittävää aluetyyppiä:

1. Olemassa olevat asuinkorttelit, joita saa täydennysrakentaa
2. Olemassa olevat asuinkorttelit, joiden täydennysrakentaminen vaatii paikoituksen uudelleenjärjestämistä
3. Uudet asuinkorttelit

Täydennysrakentaminen on kaavarungossa mahdollista kaikilla rakentamisen mahdollistavien kortteleiden alueilla, mutta joillain alueilla on huomattu täydennysrakentamisen johtavan paikoituksen järjestämisen kannalta hankalaan tilanteeseen, ja paikoituksen järjestämistä tuleekin näissä kortteleissa tarkastella tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Olemassa olevien asuinkortteleiden kohdalla on ajateltu täydennysrakentamisen sijoittuvan nykyisten maantasopysäköintipaikkojen alueelle. Oletuksena on, että joukkoliikenteen kehittyessä ja ihmisten liikkumistottumusten muuttuessa yksityisautoilu vähenee. Tämä on myös kaupungin tavoite pitkällä aikavälillä -muutosta kohti kestävämpiä liikkumistapoja. Kaavarungossa tämä on huomioitu löysentämällä paikoitusnormeja, jolloin kaavan vaatima paikoitusmäärä vähenee ja nykyisiä paikoitusalueita voidaan ottaa täydennysrakentamisen alueiksi. Kaupungin tiivistyessä ja asukasmäärän lisääntyessä palveluiden tarjoaminen alueella tulee kannattavammaksi ja palvelut löytyvät lähempää kotoa. Tarve matkustaa pitkiä matkoja palveluihin vähenee ja näihin matkoihin voidaan käyttää julkista liikennettä.

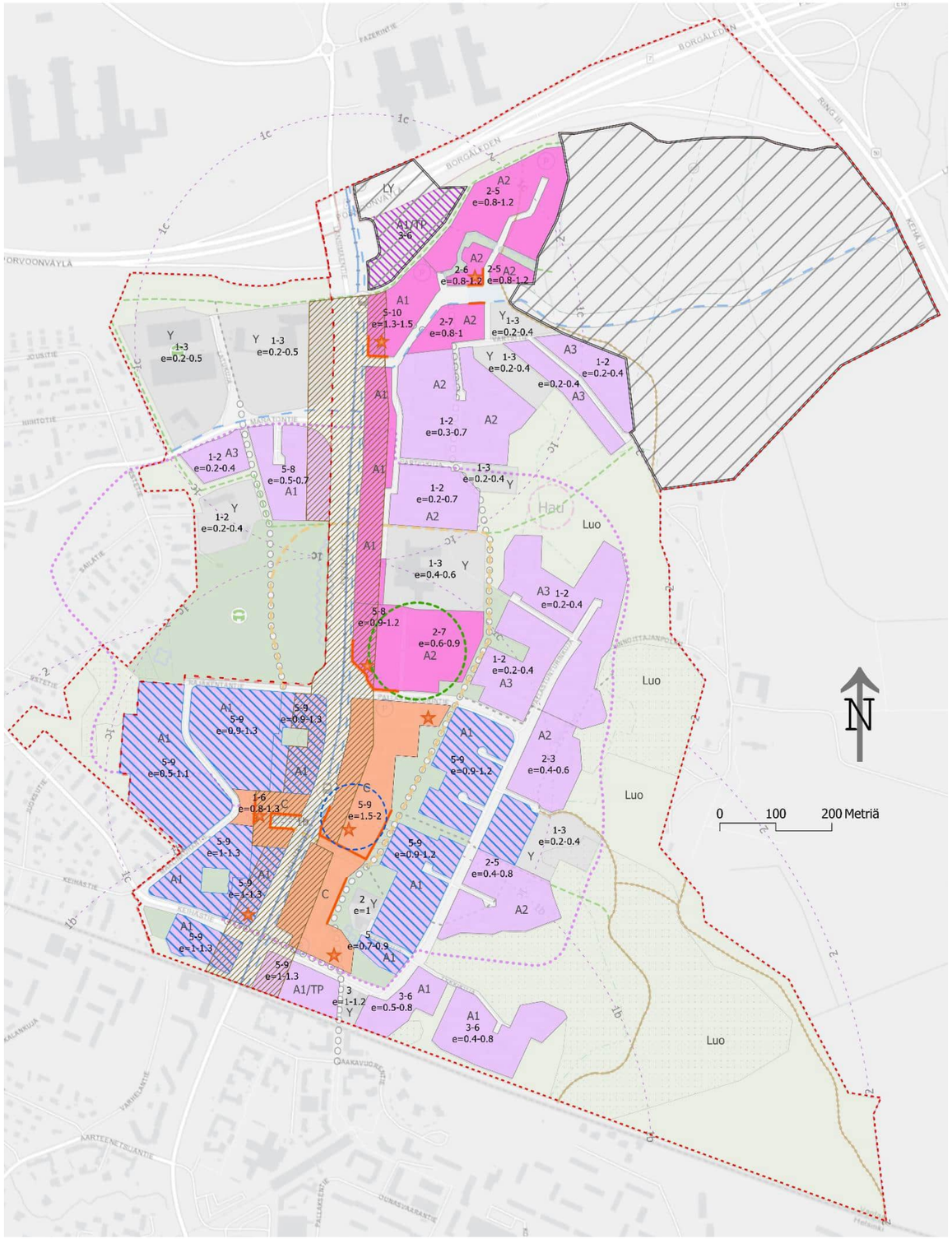
Kestävää kaupunkirakennetta ja elämistä edistetään kaavarungossa esittämällä alueen pohjoisosaan shared space -tyyppistä katutilaa, jossa etusijalla eivät ole autot vaan lihasvoimin liikkuvat kulkijat. Ulkoilutiloihin ja -reitteihin panostetaan enemmän kuin ajoneuvoille tarkoitettuihin kulkuväyliin. Asuinympäristö muodostuu miellyttävämmäksi, kun katuvarausten sijaan voidaan varata tilaa ulkoilualueille. Yhteydet alueen ulkopuolelle ovat kuitenkin hyvät läheisen ratikkapysäkin ansiosta.

Länsimäen koulun eteläpuolelle on osoitettu elinkaariasumiselle alue. Elinkaariasumisen korttelialueella ajatuksena on, että asukkaat voivat asua samalla alueella elämänsä eri vaiheissa ja siirtyä elämäntilanteen mukaan saman alueen sisällä erikokoiseen asuntoon. Samalla alueella on ajateltu asumisen perustuvan myös paikalla tarjottaviin asumisen palveluihin. Elinkaariasumisen alueesta puhutaan enemmän myös palvelut -osiossa.

Länsimäen keskusta on keskustatoimintojen aluetta, joka on sekoittunutta asumisen, palveluiden ja työpaikkojen aluetta. Keskustan alueella kaupunkikuvaan, viihtyisyyteen, vehreyteen ja käveltävyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Alueella tulee varmistaa, että liike ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Maantasokerrosten tilojen tulee avautua kaupunkitilaan ja ne tulee osoittaa liike- ja toimitiloiksi. Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Alueelle tulee toteuttaa myös lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä. Lisäksi

kaavarunkoon on merkitty vahvan kaupallisen julkisivun merkintä, kaupunkikuvallisesti merkittävän kohteen merkintä, kaupunkikuvallisesti kehitettävä alue sekä yksi potentiaalinen asuinaluevaraus.





Kuva 4. Teema: Kaupunkirakenne ja asuminen. Kaavarungon merkinnät kaupunkirakenne ja asuminen -teemassa.

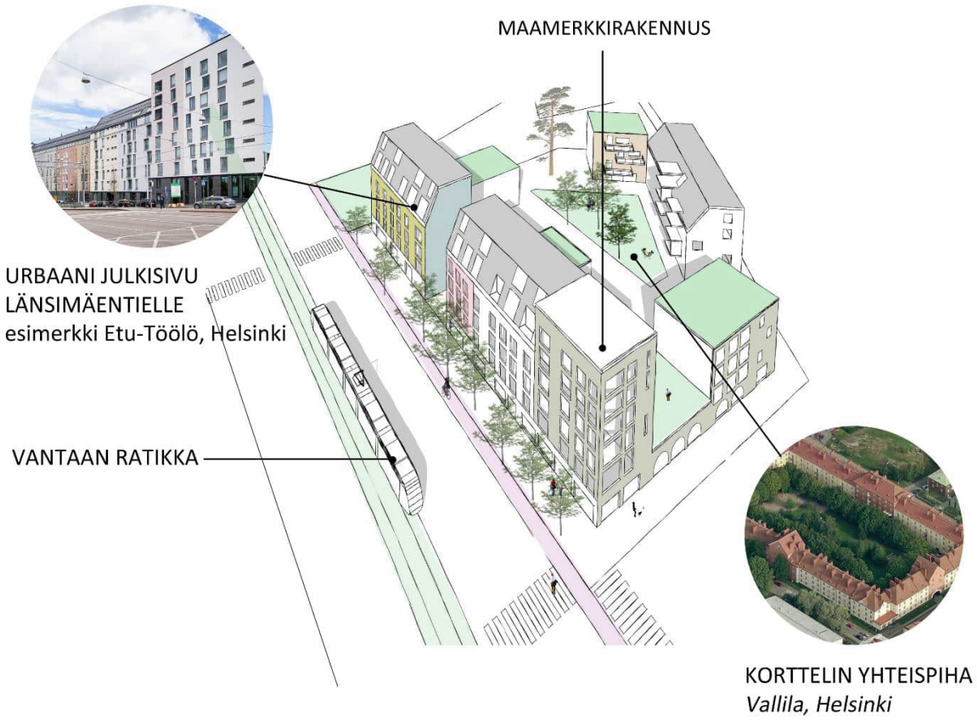
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

4.1.1. ASUMISEN TYYPIT

Kaavarungossa on esitetty erilaiset asuntokorttelityypit ohjaamaan alueelle muodostuvaa kaupunkikuvaa ja asuntotarjontaa. Asuinkorttelit on jaettu seuraaviin kolmeen ryhmään:

A1. Kerrostaloalue

Rakennetaan kaupunkimaista Länsimäkeä ja tiivistetään nykyisiä korttelialueita.



Kuva 5. Esimerkkipiirros Länsimäentien varren kerrostalokorttelista

Kerrostalorakentamisessa pyritään kaupunkimaisuuteen ja monimuotoisuuteen. Uudet kerrostalot ovat pääosin 4-7- kerroksisia, mutta rakennuksissa voi olla myös matalampia 2-3-kerroksisia osia. Kerrostalojen suunnittelussa tulisi erottaa selkeästi katutaso, peruskerros ja kattokerros. Kerrostalojen katutasossa on sekä asuntoja, yhteistiloja että liiketiloja. Ensimmäisen kerroksen asuntoihin saadaan lisää viihtyisyyttä ja ”omakotimaisuutta” asuntopihoilla. Kattokerroksen asuntoihin voidaan lisätä yksilöllisyyttä erilaisilla kattomuodoilla ja kattoterasseilla.

Kerrostalojen julkisivuihin tulee kiinnittää erityishuomiota pääkatujen (Länsimäentie ja Uusi Katu) varsilla. Pääkatujen varsilla kerrostalorakentaminen luo Länsimäkeen aiempaa umpikorttelimaisempaa ilmettä. Muualla voidaan käyttää puoliavoimia kortteliratkaisuja, joissa asunnot avautuvat kohti väljiä ja vehreitä näkymiä. Kerrostalokortteleissa liikkuminen on miellyttävää vaihtelevien julkisivujen, sisäänkäyntien ja vehreiden, autottomien korttelipihojen ansiosta.

A2. Sekoittuneiden kortteleiden alue

Ihmisen mittakaavainen asuinympäristö

Tulevat asemakaavat mahdollistavat sekoittuneet asuinkorttelit suuressa osassa Länsimäkeä. Tämä tarkoittaa, että samassa korttelissa voi olla kerrostaloasuntoja ja pientalomaisempaa asumista. Sekoittuneissa kortteleissa talotyyppejä voivat tavallisen kerrostalon lisäksi olla esimerkiksi pienkerrostalot, kaupunkipientalot, kytketyt pientalot ja paritalot. Tällaisella rakentamistavalla mahdollistetaan ihmisen mittakaavainen ja vaihteleva asuinympäristö.

Sekoittuneessa kortteleissa monilla asunnoilla on oma piha ja asunnon sisäänkäynti on maantasossa. Asuminen on kaupunkimaisen tiivistä, mutta asunnoilla on silti yhteys ulkotilaan. Sekoittuneella asuinrakentamisella voidaan tuoda asumisen vaihtoehtoja perinteisen kerros- ja omakotiasumisen välimaastoon.

Sekoittuneessa asuinkorttelissa voidaan esimerkiksi rakentaa pienempiä asuntoja kerrostaloon ja isoja perheasuntoja pari- ja rivitaloihin. Erilaisia talotyyppejä käyttämällä voidaan hälventää jyrkkää jakoa kerros- ja pientaloasumiseen ja luodaan vaihtelevaa asuntotarjontaa.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §



Kuva 6. Esimerkkipiirros sekoittuneesta asuinkorttelista

Sekoittunutta korttelirakennetta sijoittuu erityisesti pohjoiselle laajenemisalueelle. Nykyisiä matalia rivitaloalueita on myös mahdollista muuttaa sekoittuneeksi korttelirakenteeksi purkamalla osa rakennuksista ja korvaamalla ne tehokkaammalla rakentamisella. Mahdollinen korttelialueiden tehostaminen tapahtuu taloyhtiövetoisesti eli vain mikäli asuntojen omistajat tahtovat kehittää aluetta.



Kuva 7. Esimerkkejä sekoittuneen asuinkorttelin rakennustyypeistä.

A3. Omaovisten asuntojen alue

Oma tupa, oma lupa

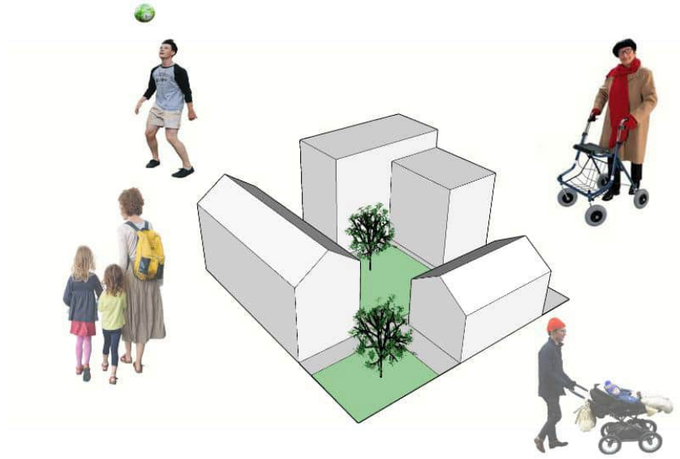


Kuva 8. Esimerkkipiirros tiiviistä ja matalasta asuinkorttelista

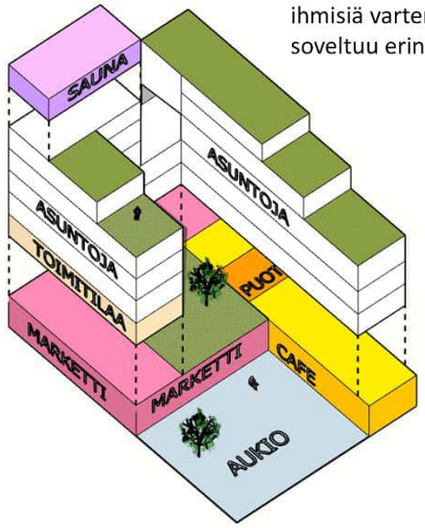
Pientaloasuminen on Suomessa halutuin asumismuoto. Pääkaupunkiseudun kasvun ja tiivistymisen myötä tarvitaan kuitenkin perinteisen väljille tonteille rakennetun omakotiasumisen rinnalle tiiviitä ja matalia, kaupunkimaisempia pientaloasumisen ratkaisuja. Talotyyppejä voivat olla erilaiset kytketyt pientalot ja kaupunkipientalot.

Tiiviillä ja matalalla asuinalueella asunnoilla on omat pienet pihansa, joita voidaan täydentää yhteisillä korttelipihoilla. Pientalot voivat yhdessä muodostaa kaupunkimaisia kortteleita. Tärkeää on myös asumisen yhteys Länsimäen laajoille metsäalueille. Omaovisten asuntojen alueella pysäköinti voi olla asuntokohtaista tai se voidaan järjestää keskitetysti.

Palvelukorttelit



ELINKAARIKORTTELI
Korttelissa on erilaisia asuntotyyppejä eri elämäntilanteissa olevia ihmisiä varten. Alue on palveluiden läheisyydessä, minkä ansiosta se soveltuu erinomaisesti myös senioriasumiselle



HYBRIDIKORTTELI
Toiminnoiltaan sekoittunut keskustakortteli. Hybridikorttelin sijainniksi on ajateltu Länsimäentien itäpuolella, tulevan ratikkapysäkin vieressä sijaitsevaa tyhjää tonttia. Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallinen vähittäiskaupan suuryksikkö, ns. supermarketti.

Selvitysalue koillisessa, Kehä III:n vieressä

SELVITYSALUE

Kaavarunkotyön osallistumis- ja arviointisuunnitelma -vaiheen tunnistetuissa tavoitteissa asumista oli osoitettu myös kaavarunkoalueen koillisosaan, Kehä III:n varrella sijaitsevalle selvitysalueelle. Östersundomin yhteisen yleiskaavan kumoutumisen takia alue on kuitenkin jätetty Länsimäen kaavarungossa selvitysalueeksi. Alue on kuitenkin osoitettu asumiselle Uudenmaan 2. maakuntakaavan Östersundomin vaihemaakuntakaavassa, joka sai lainvoiman 10.5.2021.

Täydennysrakentaminen

Olemassa olevien rakennusten korottaminen

Kaavarungossa on osoitettu kortteleihin tavoitteelliset rakennusten korkeudet. Jo rakennetuilla korttelialueilla tämä tarkoittaa, että rakennuksia olisi mahdollisuus korottaa, jotta tavoitekorkeus saavutetaan. Korotetussa osassa voidaan käyttää muusta rakennuksesta poikkeavia materiaaleja, muotoja ja värityksiä (Kuva 9). Olemassa olevia rakennuksia korottamalla voidaan luoda mielenkiintoista kaupunkiympäristöä samalla kun saadaan nostettua asuinalueiden tehokkuutta jo rakennetuilla alueilla.



Kuva 9. Korotettu kerrostalo Helsingin Myllypurossa, lähde: www.hs.fi

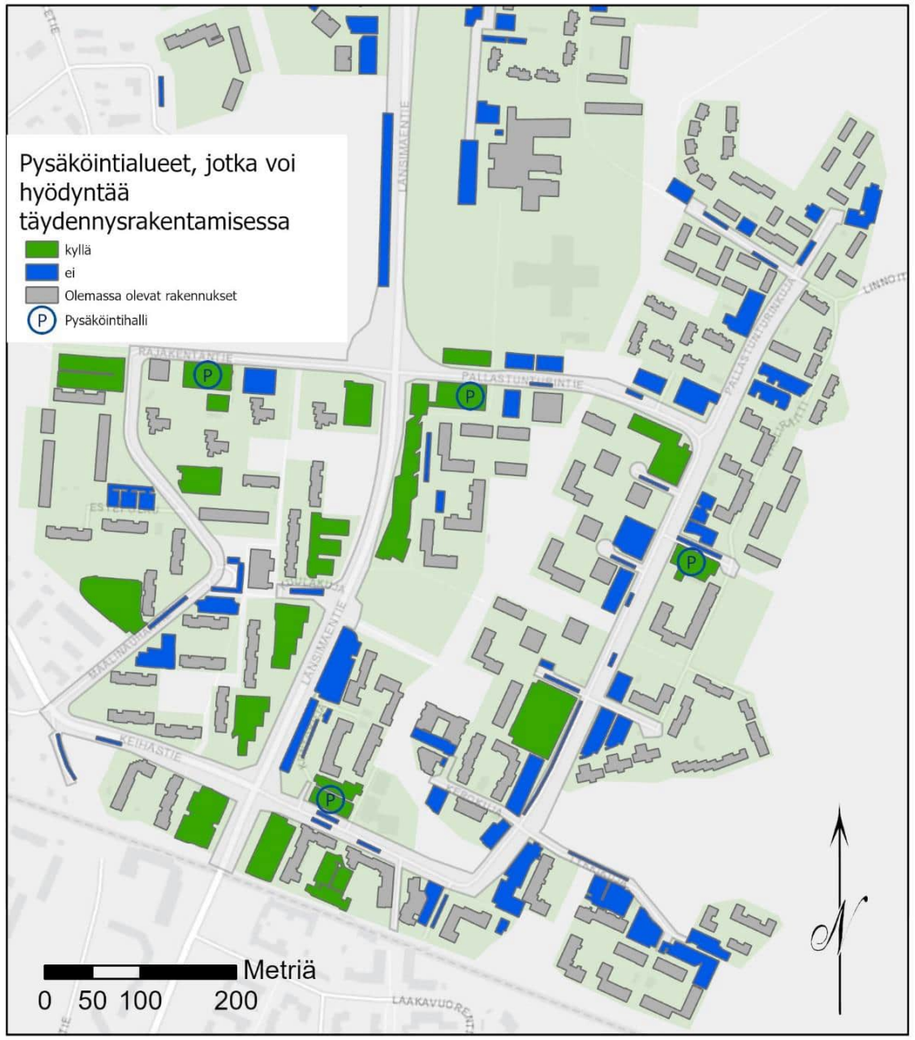
Paikoitusalueiden hyödyntäminen täydennysrakentamiseen – täydennysrakentaminen vaatii pysäköinnin uudelleenjärjestämistä -merkintä

TÄYDENNYSRAKENTAMINEN EDELLYTTÄÄ PYSÄKÖINNIN UUDELLEENJÄRJESTÄMISTÄ

Länsimäen kaupunkikuvassa korostuvat nykytilanteessa laajat paikoitusalueet. Alueelle tehdyn pysäköintiselvityksen perusteella monet näistä pysäköintialueista voisi ottaa täydennysrakentamisen alueiksi. Samalla pysäköinnin voi järjestää uudelleen ja siirtää osan pysäköinnistä rakenteelliseen pysäköintilaitokseen. Pysäköintiselvitys on käsitelty tarkemmin liikennettä kuvaavassa kappaleessa. Kuva 10Alla on kuitenkin esitetty kuva potentiaalisista täydennysrakentamisen sekä pysäköintilaitosten paikoista (Kuva 10).

Länsimäen keskustassa on tietyillä alueilla nykytilanteessa vajausta tarvittavista autopaikoista. Pysäköintialueiden ottaminen täydennysrakentamisen alueiksi kasvattaa tarvetta ratkaista pysäköintitilanne tietyissä kortteleissa. Tästä syystä on kaavarunkoon merkitty merkintä, joka osoittaa alueet, joilla täydennys-rakentaminen vaatii pysäköinnin uudelleenjärjestämistä. Tämä voidaan ratkaista pysäköintilaitosten kautta, jotka voivat olla myös yhteiskäytössä useamman kiinteistön ja korttelin kesken. Keskusta-alueilla pysäköintilaitokseen voi yhdistää

myös muita toimintoja, kuten esimerkiksi liike- tai toimistotilaa kivijalkaan tai pelikenttä tai viherhuoneita katoille. Pysäköintilaitoksia käsitellään tarkemmin kappaleessa 4.2.3.



Kuva 10. Potentiaaliset alueet, joilla pysäköintialueita voidaan ottaa täydennysrakentamisalueiksi (vihreät alueet) sekä mahdolliset pysäköintihallien sijainnit (P).

Purkavan saneerauksen mahdollisuus – energiatehokas kaupunkiuudistus

Länsimäen nykyiset rakennukset ovat jo vanhoja ja monissa on tarpeen suorittaa mittavia saneerausurakoita. Kaavarungon asukaskyselyn yhteydessä monet asukkaat valittivat nykyisten rakennusten nuupahtanutta ilmettä (Vantaan kaupunki 2020). Keskusta-alue kaipaisi kasvojen kohotusta. Vantaalla on käynnissä lähiöohjelma, jonka yhteydessä on muun muassa tarkoitus uudistaa lähiöalueita energiatehokkaammiksi. Länsimäen länsipuolella Maalinauhantien viereiset korttelit kuuluvat tähän energiatehokkaan kaupunkiuudistuksen hankkeeseen. Tarkoituksena on purkavan saneerauksen keinoin uudistaa korttelit ja rakentaa alue energiatehokkaammaksi. Alueella tullaan toteuttamaan myös rakennusten energiatehokkuuden mittaamiseen liittyviä tutkimuksia. VAV:n hallitus on jo 4.6.2019 päättänyt käynnistää kaavamuutoksen energiatehokkaan kaupunkikehityshankkeen toteuttamiseksi, ja kaavoituslautakunta on hyväksynyt hankkeen vuoden 2021 työohjelmaan.

Länsimäessä on runsaasti täydennysrakentamisen mahdollisuuksia myös asunto-osakeyhtiöiden omistamilla alueella. Kuva 11 on tehty vertailu tilanteesta, jossa täydennysrakentamista sijoitetaan Länsimäen keskustassa nykyisille pysäköintialueille (ylempi kuva, lilat rakennukset) ja jossa täydennysrakentaminen on toteutettu olemassa oleviin asuinkortteleihin purkavan saneerauksen keinoin (alempi kuva, keltaiset rakennukset). Purkavan saneerauksen vaihtoehdossa poistuva kerrosalamäärä on alla esitetyssä esimerkissä 40 400 k-m2.

Pysäköintialueille rakennettaessa lisäkerrosalaa tulisi kaavarungon eteläosaan noin 77 800 k-m2 (ylempi kuva). Purkavan saneerauksen keinoin uutta rakennusalaa voisi tulla samalle alueelle jopa 141 600 k-m2 (alempi kuva). Kun tästä vähennetään poistuvat rakennukset, jää hyödyksi 101 200 k-m2. Suunnittelemalla korttelirakenne uudestaan ja käyttämällä tyhjäksi jäänyt tila voisi tuottaa 24 400 k-m2 enemmän kerrosalaa verrattuna tilanteeseen, jossa täydennysrakentaminen toteutuisi tiivistämisenä nykyisille pysäköintialueille. Purkava saneeraus mahdollistaisi myös pysäköinnin järjestämisen alueella tehokkaammin.



Kuva 11. Täydennysrakentamisen potentiaali kaavarungon eteläosassa kahdessa eri skenaariossa.

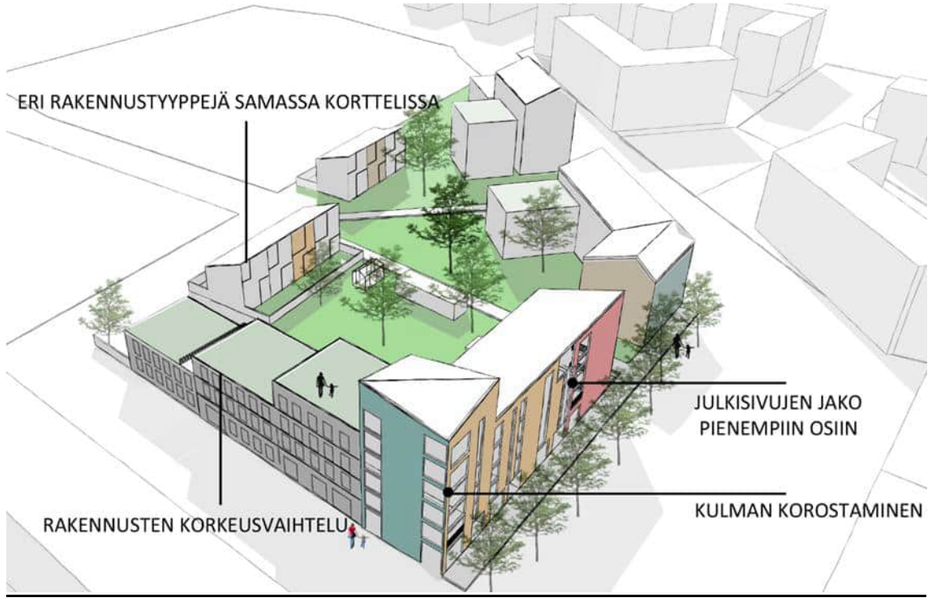
4.1.2. KAUPUNKIKUVA

Länsimäen uuden arkkitehtuurin suuntaviivoja

Arkkitehtuurin monimuotoisuus

Perinteinen kaupunki on rakentunut ajan myötä tontti kerrallaan tunnelmaltaan vaihtelevaksi ja mielenkiintoiseksi. Lähiörakentamisen aikakaudella rakennettiin paljon asuintaloja samalle alueelle yhdellä kertaa, niin sanotun aluerakentamisen periaatteella, missä toimiviksi todistettuja rakentamisen ratkaisuja monistettiin jopa kymmeniin rakennuksiin. Tämän myötä lähiöarkkitehtuuri on synnyttänyt liiankin yksitoikkoista ja yhtenäistä katukuvaa.

Länsimäen uudisrakentamiseen voidaan tuoda perinteisen kaupungin mielenkiintoa kiinnittämällä asemakaavoituksessa huomiota arkkitehtuurin vaihtelevuuteen (Kuva 12). Vaihtelevan korkuisilla rakennusmassoilla saadaan valoa ja näkymiä korttelipihoille. Yhden julkisivun pituudelle voidaan asemakaavassa asettaa yläraja, esimerkiksi 30 metriä, jotta vältetään liian yksitoikkoinen katukuva. Julkisivuja voidaan jakaa osiin myös yksittäisessä rakennuksessa värisävyillä ja materiaaleilla. Myös sallimalla monimuotoiset kattomuodot saadaan aikaan yksilöllisempiä asuinympäristöjä. Useamman eri arkkitehdin kädenjälki saa näkyä samassa korttelissa.



Kuva 12. Vaihteleva korttelirakenne tuo mielenkiintoa kaupunkikuvaan.

Luontoyhteys ja kaupunkimaisuus

Länsimäen kaupunkikuvassa tärkeänä tekijänä on kontrasti rakennetun ympäristön ja metsän välillä. Tätä luonnon ja kaupungin yhteyttä tulee vaalia kaupunkikuvassa myös tulevaisuudessa, kun Länsimäki tiivistyy ja laajenee. Länsimäessä asukkaat elävät kaupungissa, mutta samalla luonnon helmassa. Tulevaisuuden Länsimäki on riittävän tiivis, jotta siellä on kaupungin hyvät puolet, mutta riittävän väljä ollakseen vehreä.





Kuva 13. Länsimäen pohjoisen laajennusalueen selkärangaksi tulee kapea viherkäytävä. Alueen pääkatu on Uusi Katu.

Korttelipihat

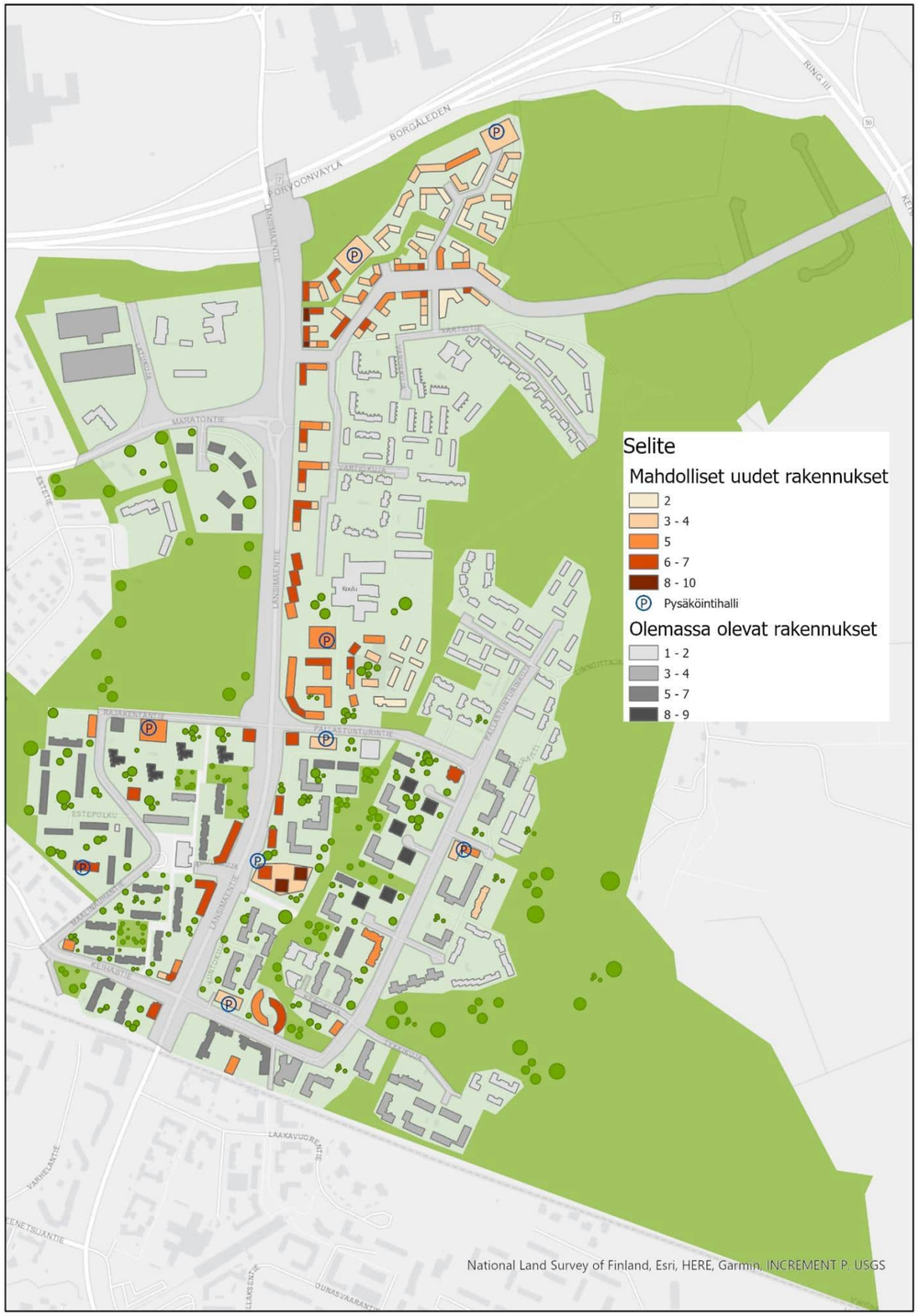
Kaupunkimaisuus on väistämättä myös sitä, että asuminen on tiivistä. Samalla asukkaat tarvitsevat myös omaa tilaa. Viihtyisän oman tilan luomiseksi korttelipihat tulee erottaa julkisesta tilasta rakennusmassoilla tai maisema-suunnittelun keinoilla. Korttelipihat ovat kaikkien korttelin asuintalojen yhteisiä, mikä helpottaa yhteisöllisyyden syntymistä asukkaiden kesken. Vehreyttä haetaan mm. vihertehokkuuden keinoin.

Rakennusten korkeudet

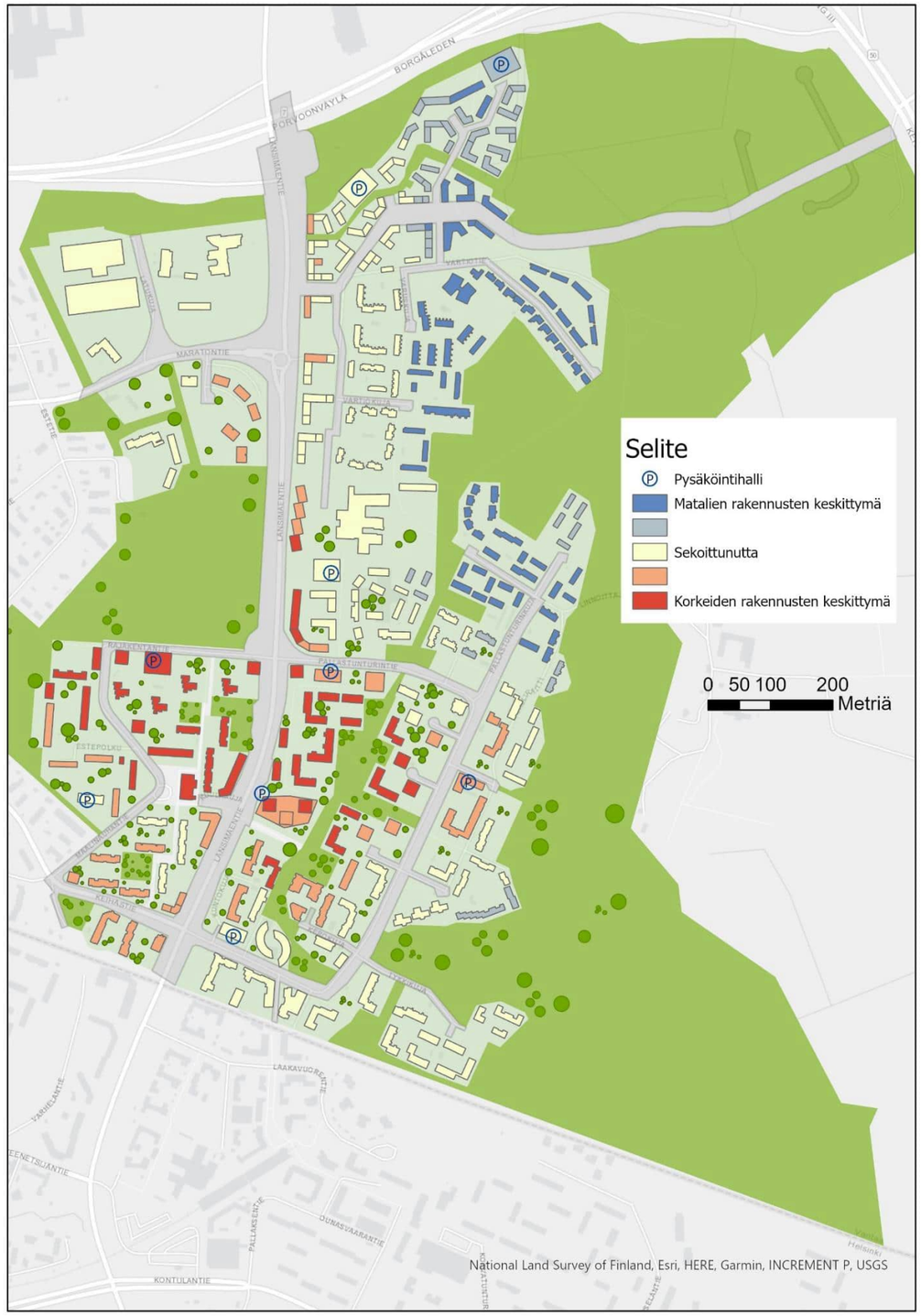
Länsimäentien varsi on osoitettu kaupunkikuvallisesti kehitettävän alueen merkinnällä. Länsimäentie on alueen halkova keskeinen päätie, jonka varrelle tulee myös ratikan linja sijoittumaan. Näistä syistä on Länsimäentien varsi osoitettu korkeimpien rakennusten alueeksi. Rakennukset jäsentävät katutilaa ja samalla toimivat myös melumuurina takanaan sijaitseville piha-alueille ja matalammille rakennuksille. Länsimäen keskusta-alue on myös korkeampien rakennusten aluetta, kuin myös Maalinauhantien rajaamat korttelialueet (Kuva 14). Tämä kaavarungon eteläpuoli on Länsimäen keskusta-aluetta, jota profiloi nimenomaan korkeammat rakennukset. Alue on kaavarungon merkinnöissä merkitty A1-alueeksi, eli kerrostaloalueeksi.

Kaavarungon pohjoisosan uudelle laajennusalueelle on myös osoitettu A1 -tehokkuuden korttelityyppejä. Korkeammat rakennukset sijoittuvat täällä myös Länsimäentien varrelle, mutta myös reunustamaan aluetta Porvoonväylältä tulevalta melulta. Siirryttäessä kohti olemassa olevia kortteleita siirrytään myös matalampien rakennusten alueelle, sekoittuneen rakenteen A2 ja omaovisten rakennusten A3 -alueille. Kuva 15 käy ilmi alueet, joilla korkeat ja matalat rakennukset ovat painottuneet. Kuvasta käy ilmi Länsimäen keskusta ja pohjoisen laajenemisalueen Länsimäentien puoleinen reuna korkean raken-tamisen alueena ja kaavarungon pohjoinen omakotitalovaltainen alue matalan rakentamisen alueena.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §



Kuva 14. Rakennusten kerroskorkeudet.



Kuva 15. Hotspot-analyysi siitä, missä korkeat rakennukset ja matalat rakennukset ovat keskittyneitä.

Tehokkuus

Rakentamisen tehokkuus keskittyy luonnollisesti korkeamman ja tiiviimmän rakentamisen alueille, eli keskusta-alueille. Kaavarungossa on merkitty kortteleihin niiden ohjeelliset kerroskorkeudet sekä tehokkuuden tavoitteelliset vaihteluvälit. Tehokkaampaa asuinaluetta on merkitty myös Länsimäentien varrelle sekä pohjoiselle laajenemisalueelle lähelle Porvoonväylää sekä ratikan pysäkkiä. Tehokkuutta saa nostettua jo rakennetuilla alueilla uudistamalla korttelirakennetta ja korottamalla jo rakennettuja rakennuksia.

Kaupunkikuvallisesti kehitettävä alue -merkintä

KAUPUNKIKUVALLISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE

Kaupunkikuvallisesti kehitettävän alueen merkintä tulee Vantaan uudesta yleiskaavasta 2020. Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista. Kaupunkikuvallisesti kehitettävän alueen merkintä on osoitettu koko Länsimäentien varteen. Alue käsittää Länsimäentien ja korttelialueelta tieltä läheisimmät rakennukset. Näillä alueilla on rakennusten julkisivuihin kiinnitettävä erityistä huomiota. Kävely-ympäristön on oltava miellyttävä ja kadunvarren rakennuksissa on oltava vaihtelevuutta. Rakennusmassa voi välillä katketa ja avautua aukioksi tai pieneksi taskupuistoksi.

Kaupunkikuvan merkittävät kohteet – tähtimerkintä

KAUPUNKIKUVALLISESTI MERKITTÄVÄ KOHDE

Kaavarungossa esitetään kaupunkikuvan merkittävät kohteet tähtimerkinnällä. Näissä kohteissa tulee rakennuksen arkkitehtuuriin ja kaupunkitilan rakentamiseen kiinnittää erityistä huomiota ja rakennus ja sen ympäristö on toteutettava erityisen korkeatasoisesti, esteettiseksi ja viihtyisyyttä lisääväksi. Tavoitteena on luoda maamerkkejä, joista Länsimäen tunnistaa.

Kaupunkikuvallisesti merkittävät kohteet on sijoitettu liikenteellisiin ja toiminnallisiin solmukohtiin navigoinnin helpottamiseksi (Hellén 2019), paikan tunnistamiseksi ja myös visualliseksi kiintopisteeksi. Kohteista kuusi on sijoitettu Länsimäen keskusta-alueelle ja kaksi kaavarunkoalueen pohjoisosaan. Näistä toinen on uuden itään vievän tielinjauksen, Uusi Katu, risteykseen, portiksi uudelle pohjoiselle laajennusalueelle ja toinen on Uusi Katu ja Vartiotielle johtavan kadun risteysalueella. Länsimäen keskustan kuusi kaupunkikuvan merkittävät kohteet -merkintää sijoittuvat niin ikään myös porteiksi Länsimäen keskustan alueelle. Kaksi kohteista sijaitsevat ajoväylien varrella etelästä ja pohjoisesta tultaessa, kaksi kävelyn pääreitillä Länsimäen keskustaan pohjoisesta tai etelästä metrolta saavuttaessa ja yksi Kuulakujan ostoskeskuksen kohdalla. Keskustan keskelle on osoitettu vielä kuudes merkittävän kohteen paikka. Tähän on ajateltu sijoitettavan Länsimäen hybridirakennus, jonka tulisi olla arkkitehtuuriltaan ympäristöstä selkeästi erottuva ja mielenkiintoinen.

Kaupunkikuvan merkittävien kohteiden ei tarvitse olla tornitaloja, vaan merkittävyyttä voi tavoitella myös muilla arkkitehtuurin keinoilla kuin korkeudella. Merkittävyyttä voi hakea ympäristöstään erottuvalla muodolla, materiaalilla tai värityksellä. Rakennus voi olla muodoltaan myös hauska, kuten esimerkiksi Dancing House Tšekin Prahassa (Kuva 16). Merkittävyyttä voi hakea myös valaistuksen ja kasvillisuuden avulla (kuva 17).





Kuva 16. Dancing house, Praha, Tsekki. Kuva 17. Viherseinä Ranskan Pariisin Aboukir kadulla. Kuva: Patrick White, dezeen.com

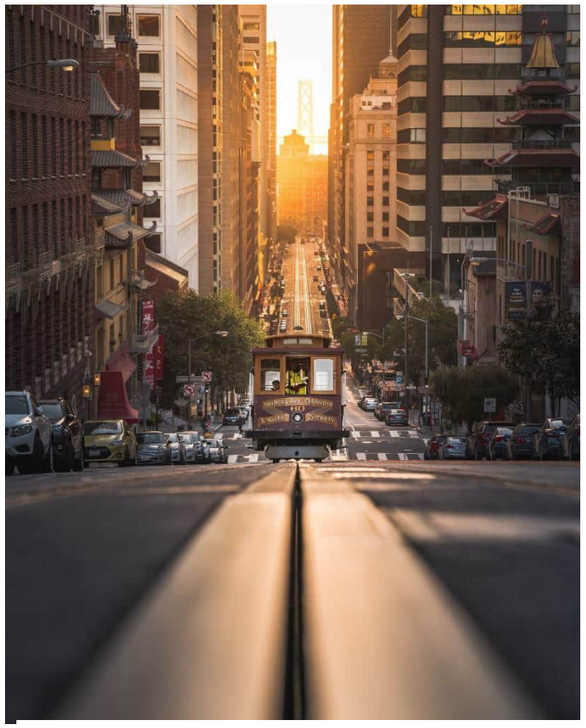
4.2. LIIKENNE

Länsimäki – Houkutteleva liikennekeskus

Teemme kaupungissa liikkumisesta ja arjesta tehokasta ja helppoa. Parannamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä ja edistämme kaupunkipyörän mahdollisuuksia. Toteutamme liikennemuotojen uutta tilanjakoa. Edistämme kaupan ja muiden palveluiden saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla. Uudistamme keskustojen pysäköintijärjestelyt esteettisesti korkeatasoisiksi

Länsimäen kaavarunko rakentuu pääasiallisesti olemassa olevaan katu- ja korttelirakenteeseen. Kaavarunkoalueelle on osoitettu Uusi Katu itä-länsi-suunnassa kohti Länsisalmea. Tällä uudella päätiellä on huomioitu uuden itään suuntaavan bussilinjan avaamisen mahdollisuus lisäämällä katutilaan bussi-pysäkkien paikat. Uudelta päätieltä on linjattu alueelliset kokoojakadut uusille asuinalueille. Nykyinen Vartiotie on katkaistu. Uudet tie- ja katulinjaukset on osoitettu kaavarungon koillisosassa, vaikka alue onkin merkitty selvitysalueeksi. Tielinjaus on esitetty osoittamaan suurin piirtein yleiskaavan osoittaman katuyhteyden sijainnin. Lisäksi alueelle on tehty konsultin toimesta katusuunnitelma, joka on haluttu tuoda esille tässä liikenteen teemakartassa (Kuva 18).

Pohjois-etelä-suuntaisesti on osoitettu kaksi kävelyn pääreittiä. Ensimmäinen pääreitti tulee Mellunmäen metroasemalta ja kulkee Kuntopuiston läpi pohjoiseen koulun ohi ja pohjoiselle uudelle asuinalueelle, päättyen Rajakylän ratikkapysäkille. Toinen kävelyn pääreitti kulkee Länsimäentien länsipuolella alkaen Keihästieltä ja kulkien asuinkortteleiden ja urheilupuiston läpi päätyen Rajakylän koululle. Nämä kävelyn pääreitit tulee toteuttaa käveltävyyden kannalta laadukkaasti. Kaavarunkoon on merkitty myös muita tärkeitä kevyen liikenteen reittejä, jotka varmistavat yhteyksien jatkuvuuden rakennettujen alueiden sisällä ja virkistysalueille. Länsimäentien, Maratontielle ja uudelle Länsisalmeen johtavalle päätielle on merkitty pyöräilyn laatukäytävä. Länsimäen varrelle on lisäksi osoitettu tärkeitä risteyskohtia, joissa on huomioitava useiden eri liikkumismuotojen tarpeet. Kyseiset alueet on merkitty sellaisiin risteyksiin, joissa ympäristön toiminnallisuuden takia on tarpeen huolehtia kadun suuntaisesta liikkumisesta sekä katualueen poikki kulkevasta liikenteestä. Lisäksi kadunsuunnittelussa on näillä alueilla huomioitava katuympäristön suunnittelu osana ympäröivää korttelia.



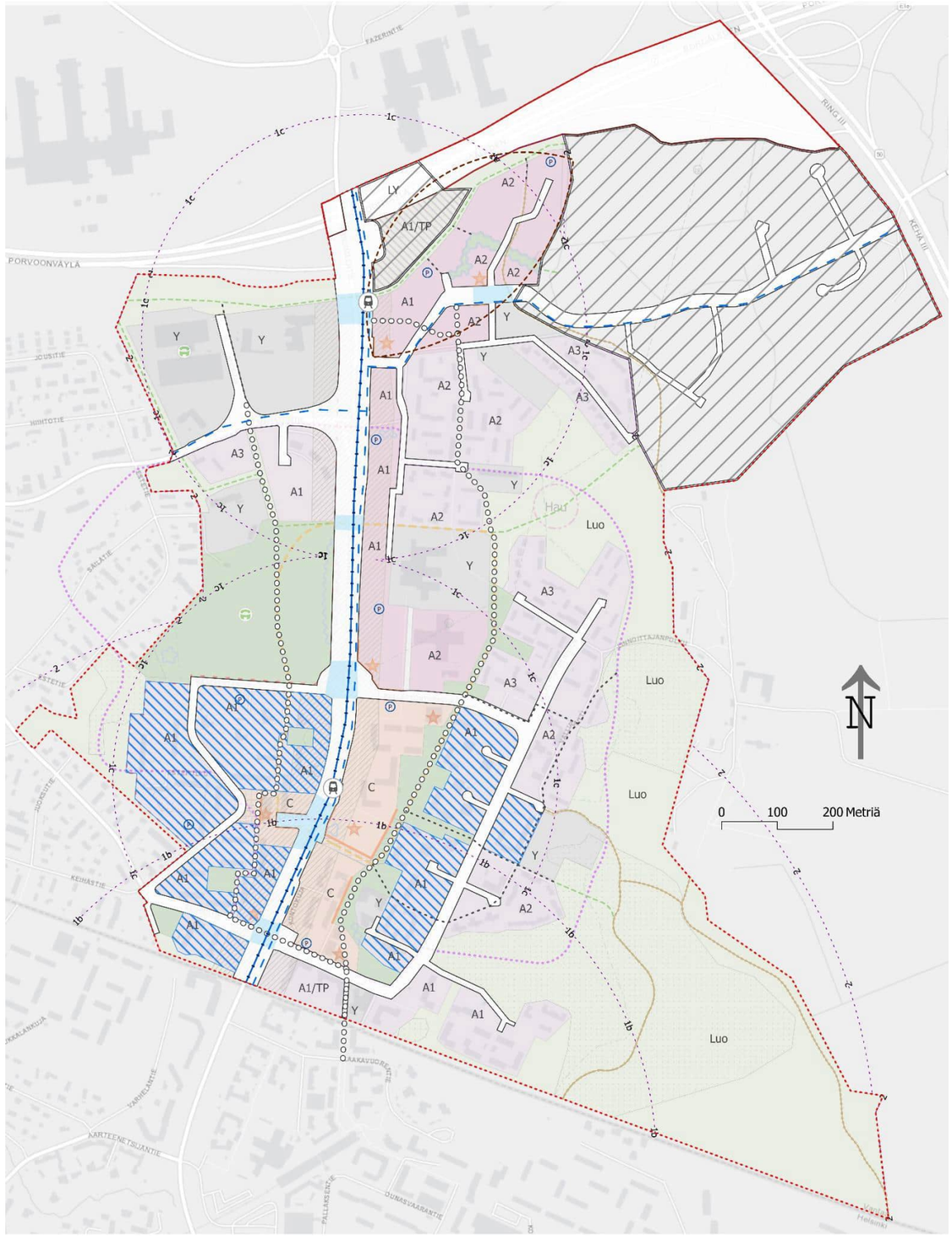
Kuvituskuva. Lähde: Microsoft

Länsimäentien varrelle on merkitty ratikan linja. Kaavarunkoalueelle sijoittuu kaksi ratikan pysäkkiä – toinen Länsimäen keskustaan kaavarunkoalueen eteläosaan ja toinen kaavarungon pohjoisosaan lähelle Rajakylän koulua.

Länsimäen keskustassa on sinisellä viivoituksella osoitettu alueet, joissa täydennysrakentaminen vaatii pysäköinnin uudelleenjärjestämistä. Keskustassa olisi mahdollisuus ottaa nykyisiä pysäköintialueita täydennysrakentamisen alueiksi, mutta joillain alueilla tämä tulee johtamaan pysäköintipaikkojen vajaukseen. Pysäköintiä tulee näillä alueilla järjestää uudestaan. Yhtenä ratkaisuna olisi pysäköintilaitosten rakentaminen. Kaavarunkoon on merkitty ehdotuksia mahdollisista pysäköintilaitosten sijainneista.

Kaavarunkoalueen pohjoisosaan Porvoonväylän eteläpuolelle on merkitty väylän ylittävän kansi- tai siltarakenteen varaus (LY). Kansi- tai siltarakenteella tavoitellaan Porvoonväylän kaupunkirakennetta halkovan vaikutuksen vähentämistä ja Länsimäki – Rajakylä -alueen yhdistämistä rakenteellisesti lähemmäksi Kuussillan aluetta. Kannelle voi toteuttaa esimerkiksi puiston ja kevyen liikenteen väyliä.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §



SELITE

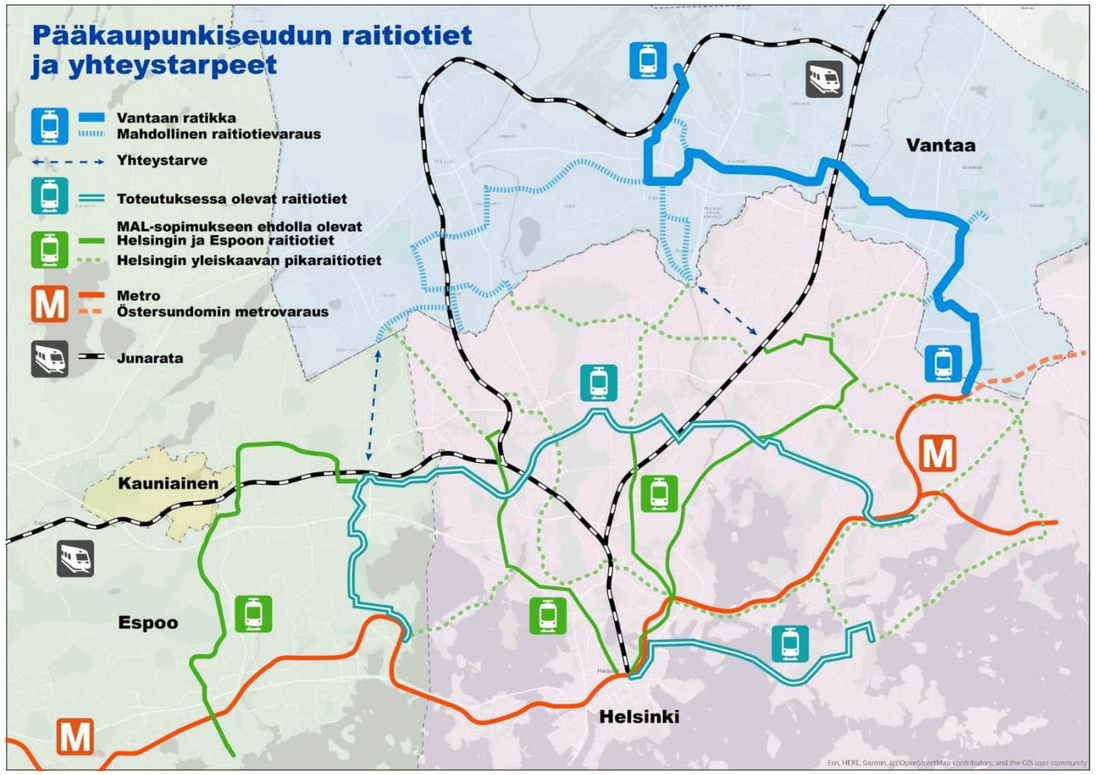
- KAAVARUNGON ALUERAJAUS
- MAANTIE
- KATU
- TÄYDENNYSRAKENTAMINEN EDELLYTTÄÄ PYSÄKÖINNIN UUDELLEENJÄRJESTÄMISTÄ
- TÄRKEÄ RISTEYSKOHTA
- LY KANSIRAKENNE
- SELVITYSALUE
- KÄVELYN PÄÄREITTI
- NOPEAN PYÖRÄILYN REITTI
- RATIKKALINJA
- TÄRKEÄ KEVYEN LIIKENTEEN REITTI
- SHARED SPACE
- 1c–1c PYSÄKÖINTINORMIALUE 1C
- 2–2 PYSÄKÖINTINORMIALUE 2
- 1b–1b PYSÄKÖINTINORMIALUE 1B
- (P) KESKITETYN PYSÄKÖINNIN LIKIMÄÄRÄINEN SIJAINTI
- RATIKAN PYSÄKKI

Kuva 18. Teema: Liikenne. Kaavarungon merkinnät liikenne -teemassa.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

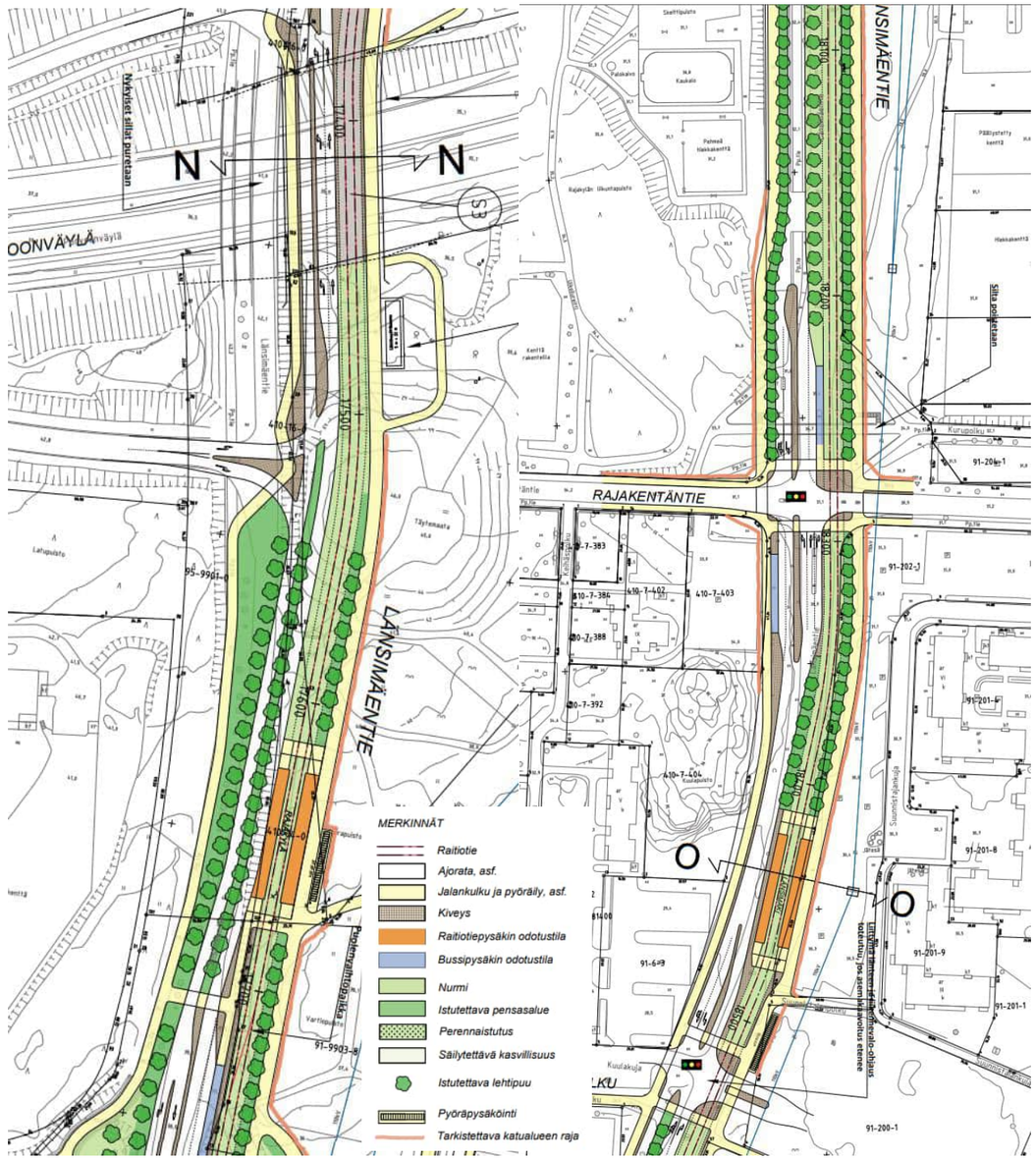
4.2.1. VANTAAN RATIKKA JA KATUALUEET

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikka on yksi osa laajempaa liikkumisen ja liikenteen kehittämistä, jossa pyritään parantamaan pääkaupunkiseudun poikittais-liikennettä ja yhdistämään kaupunkikeskukset paremmin toisiinsa. Vantaan ratikan hankkeeseen voi tutustua enemmän osoitteessa www.vantaa.fi/ratikka.



Kuva 19. Pääkaupunkiseudun nykyiset ja tulevat raidetiet ja -hankkeet. Vantaan ratikka on osa laajempaa liikenteen kehittämisen kehitystietä. Kuva: Vantaan kaupunki.

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja Vantaan kaupungin-valtuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan linjaus on esitetty Länsimäentien itäpuolelle (Kuva 20). Ratikan linjaus määritellään tarkemmin ratikan katu- ja puistosuunnitelmissa.



Kuva 20. Ratikan yleissuunnitelma Länsimäentien varrelta.

Yleissuunnitelmassa ratikan pysäkki on sijoitettu Rajakylän koulun kohdalle ja toinen pysäkki Länsimäen keskustan läheisyyteen (Kuva 20).

Ratikan kaavarungoissa jokaiselle pysäkille on pohdittu teemoja, jotka ilmentävät kyseisen pysäkin ympäristöä (Vantaan ratikan pysäkit ja niiden mahdolliset teemat. Rajakylän pysäkin kohdalla teemana voisi olla ympäröivän alueen puurakentaminen, Långmossen suo ja tulevaisuuden alppiruusupuisto.

Länsimäen ratikkapysäkin teemana voisi olla I ms. rakenteet sekä kaupunkikeskusta. Kuva 21). Länsimäen keskustan teema voisi olla alueen ensimmäisen maailmansodan aikainen historia ja Rajakylän pysäkin teemana voisi olla suomaisema ja puurakentaminen. Pysäkkien teemat määritellään tarkemmin koko ratikan kaavarungossa.



Kuva 21. Vantaan ratikan pysäkit ja niiden mahdolliset teemat. Rajakylän pysäkin kohdalla teemana voisi olla ympäröivän alueen puurakentaminen, Långmossen suo ja tulevaisuuden alppiruusupuisto. Länsimäen ratikkapysäkin teemana voisi olla I ms. rakenteet sekä kaupunkikeskusta.



Kuva 22. Ratikan katuympäristöä havainnollistavia kuvia.

Länsimäen kaavarungossa on huomioitu ratikan katualuesuunnittelun yhteydessä määritellyt katualuevaraukset. Katualuetta joudutaan leventämään monilla paikoilla, minkä seurauksena Länsimäentien itäpuolella tulee myös pysäköintialueet järjestellä uudelleen. Katualueen suunnittelussa on tehty yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa, jotta katualue jatkuisi saumattomasti rajan kummallakin puolella.

Ratikan rakentuessa ja voimajohtojen poistumisen myötä Länsimäentiestä muodostuu urbaani bulevardialue, jonka reunaan kehitetään uudet kävely- ja pyöräilytiet ja koko alue muodostuu käveltävyyden kannalta käyttäjäystävällisemmäksi. Liikuntapuiston kohdalla ratikkakäytävä korostuu vihreänä esim. nurmipinnan ja puuistutusten avulla. Katukuvaa pyritään virkistämään puuistutuksilla ja muulla istutuksilla mahdollisimman monilla paikoilla. Länsimäentien risteyskohtien suunnitteluun kiinnitetään erityistä huomiota. Katupuut pehmentävät uusia linjauksia ja sovittavat maisemaan sekä luovat kytkeytynyttä viherrakennetta. Tavoitteena on miellyttävän puistokatumaisen tunnelman luominen (Kuva 22).

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

4.2.2. POHJOISEN LAAJENEMISALUEEN UUSI KATU

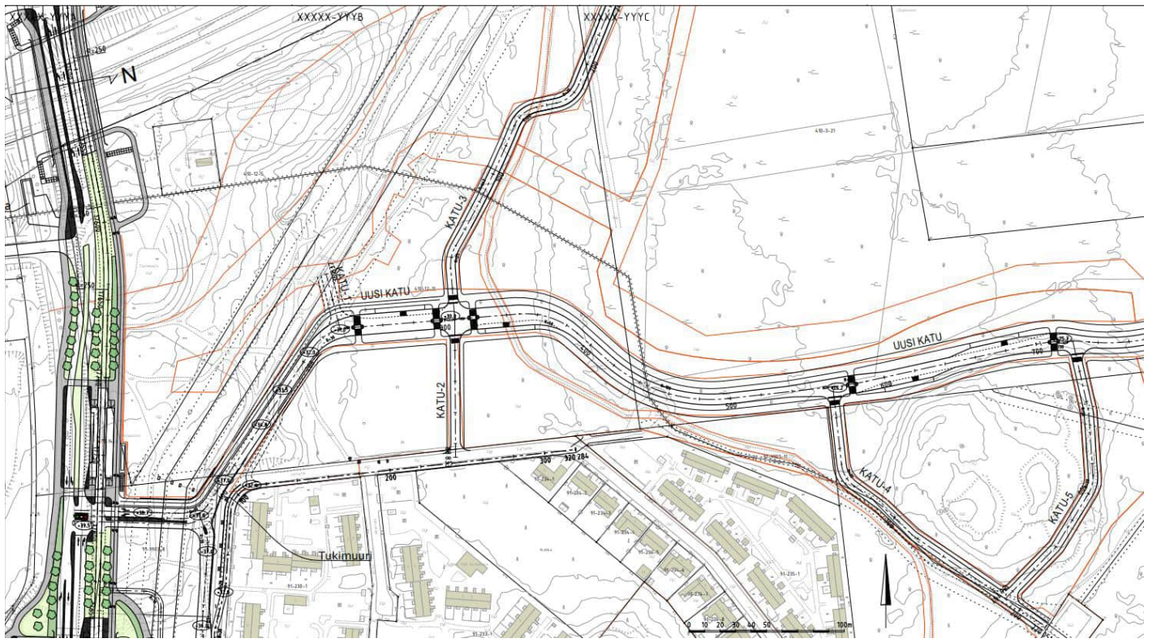
Pohjoisen uuden laajenemisalueen päätien suunnitteluksi tilattiin konsulttityö WSP:ltä. Työn tilaamisen aikaan Östersundomin yhteisestä yleiskaavasta tehdyt valitukset olivat vielä korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyssä, joten tietä suunniteltiin huomioimalla tulevaisuuden kehityssuunnat idässä. Lisäksi Länsimäen kaavarungossa oli alustavat aluevaraukset mahdollisista asuin-alueista nyt kaavarungossa selvitysalueeksi merkityn alueen sisällä. Vaikka tulevaisuus onkin epävarma, Uusi Katu -tien suunnitelma on sisällytetty tähän raporttiin tulevaisuuden viitteeksi.

Uusi tielinjaus kohti Länsisalmea suunniteltiin huomioimalla muun muassa alustavat asuinaluerajaukset, alueen maaston ja kallioperän muodot, maaperän rakennettavuus, olemassa olevat tiet sekä kiinteistörajat. Uusi päätie on nimetty alla olevissa kuvissa nimellä Uusi Katu. Kadun mitoituksessa on huomioitu mahdollisen uuden bussilinjan perustaminen kohti Länsisalmea sekä katupuut ja kevyen liikenteen väylä kadun kummallakin puolella. Uusi Katu tullaan rakentamaan vaiheittain riippuen pohjoisen laajenemisalueen kehittymisestä. Suunnitelmassa laskettiin myös uuden kadun rakentamisen kustannukset näihin samaan neljään vaiheeseen jaettuna.

Vaihe 1. Alueen suunnittelun ja rakentamisen ensimmäisessä vaiheessa on tarpeen siirtää Länsimäentieltä nykyisin liikenneympyrästä alkava liittymän paikka pohjoisemmaksi. Liittymä ei voi jatkossa sijaita liikenneympyrän kohdalla, sillä pohjoisen alueen rakentuessa liikenne sinne tulee lisääntymään. Liikenne-ympyrästä alkava Vartiotie alkaa jyrkällä mutkalla ja on leveydeltään kapea, eikä tule kantamaan pohjoisen alueen liikennemääriä tulevaisuudessa. Tästä syystä liittymä Länsimäentieltä pohjoiselle laajenemisalueelle on osoitettu pohjoi-semmaksi ja nykyinen Vartiotie katkaistaan.

Alueen maasto on hiekkaista ja profiililtaan paikoitellen jyrkkää. Uusi Katu kulkee nykyistä Vartiotietä korkeammalla, joten Vartiotien luoteisen mutkan ja sen pohjoispuolen alueelle tullaan rakentamaan tukimuuri vahvistamaan uutta tiepohjaa. Uusi Kadun toisessa mutkassa on liittymän paikka (Katu-1) korttelille.

Bussipysäkkien paikoille on varattu tilaa X-risteyksen (Uusi Katu, Katu-3 ja Katu-2 risteys) kummallekin puolelle. Bussilinja tälle alueelle tullaan toteuttamaan todennäköisesti vasta, kun koko Uusi Katu on rakennettu. Katu-2 liittyy nykyiselle Vartiotielle, joka on säilytetty suunnitelmassa osittain. Vaihe 1 päättyy tähän katujen risteykseen.



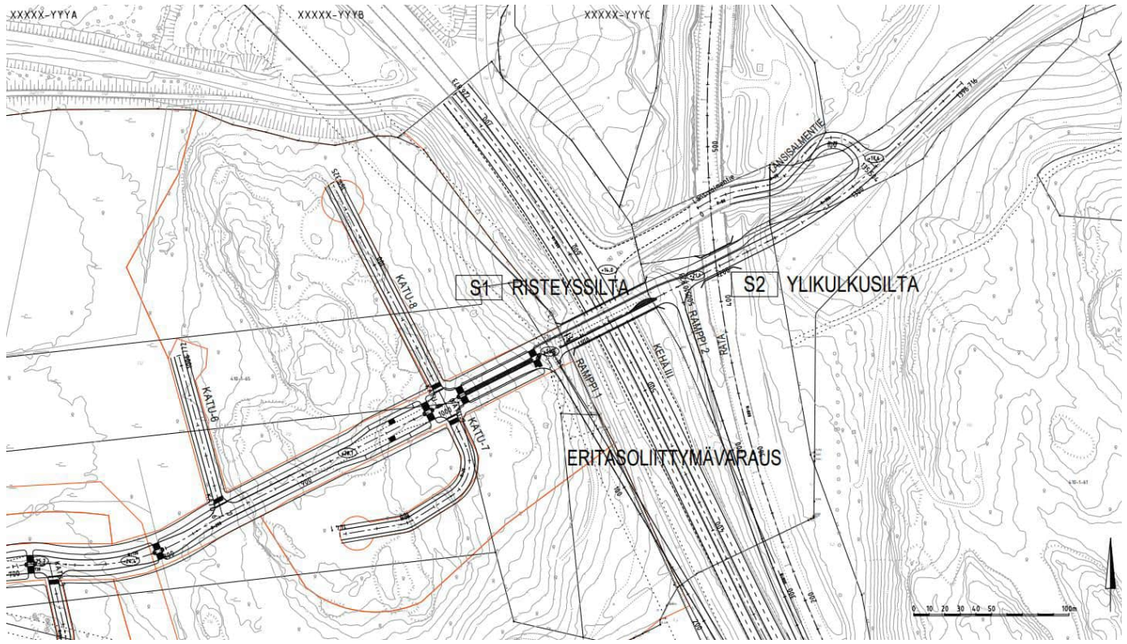
Kuva 23. Uusi Katu -suunnitelma vaiheet 1 ja 2. WSP 2021

Vaihe 2. Uusi katu risteää X-risteyksen jälkeen 1. maailmansodan aikaisen tykkitien kanssa. Tykkitie on huomioitu suunnitelmassa ja tällä kadun osuudella on tarkoitus normaalista poikkeavalla tiepinnoitteilla osoittaa tykkitien paikka (kts. kappale 4.3.2). Tykkitien risteämisen jälkeen Uusi Katu tekee mutkan, johtuen eteen tulevan suoalueen heikosta rakennettavuudesta. Turvekerroksen paksuus on 10-20 metriä jo aivan suoalueen reunalla, mikä heikentää rakennettavuutta. Suoalueelle rakennettaessa tiepohja pitäisi paaluttaa syvälle, joten Uusi Katu on suunniteltu kulkemaan suoalueen laitamia pitkin. Eteläreunastaan Uusi Katu seuraa suon eteläpuolella kiinteistöjen rajoja pysyen Vantaan kaupungin omistamalla maalla.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

Suon eteläpuolella olevan kallionyppylän kohdalla sen kummaltakin puolelta risteää Katu-4 ja Katu-5. Nämä ovat tonttikatuja uudelle asuinalueelle. Bussipysäkit on merkitty Katu-4 ja Katu-5 risteyksien väliin. Vaihe 2 päättyy Katu-5 risteykseen.

Vaihe 3. Katu-5 risteyksen jälkeen Uusi Katu nousee kallioalueelle. Kallion juuressa suoalueen reunasta on linjattu Katu-6 mahdolliselle asuinkorttelille. Kallioalueen länsipuolella maasto on melko jyrkkää. Kallion päällä on bussipysäkkivaraukset sekä kahden kadun, Katu-7 ja Katu-8 risteykset. Vaihe 3 päättyy tähän risteykseen.



Kuva 24. Uusi Katu -suunnitelma vaiheet 3 ja 4. WSP 2021

Vaihe 4. Risteyksestä maasto laskeutuu kohti Kehä III:sta. Uusi Katu on suunniteltu jatkuvan siltana Kehä III yli liittyen Länsisalmentiehen Kehä III:n itäpuolella. Kehän ylittävältä sillalta risteää kaksi etelään suuntaavaa ramppia Kehä III:lle. Pohjoiseen ei ollut mahdollista suunnitella ramppeja, sillä Porvoonväylän rampit tulevat liian lähelle Uusi Katu sillan ramppien kanssa. Myös maaston muodot tällä alueella asettivat haasteita ramppien sijoittamiselle. Sillan jälkeen Uusi Katu liittyy nykyiseen Länsisalmentiehen, jonka linjausta muutetaan hieman risteysalueella. Nykyiseltä Länsisalmentieltä olisi mahdollista tehdä liittyminen Kehä III:lle ainoastaan pohjoisen suuntaan, jolloin liittymisalue olisi turvallisempi (nykyisin risteyksestä kääntyminen pohjoiseen ja etelään on mahdollista).

Nimistö

Uuden Kadun nimeämisessä on pohdittu alueen nimistöhistoriaa. Uuden Länsisalmen suuntaan suunnitellun tien ympäristön nimistöhistoria on esitetty kaavarungon lähtötietoraportissa kappaleessa 2.2.

Uuden Kadun nimivaihtoehtoina on pohdittu seuraavia:

1. Suopuistontie / Kärrparksvägen
2. Hiilisuontie / Kolkärrsvägen
3. Vartiopaikantie / Postställesvägen
4. Ounastunturintie / Ounasfjälssvägen
5. Muotkatunturintie / Muotkafjällsvägen
6. Sammaltunturintie / Mossafjällsvägen

Nimivaihtoehdoista Suopuistontie ja Hiilisuontie on johdettu tien pohjoispuolella sijaitsevan Långmossen suosta, jonka nimistön lähtökohtana on varmasti ollut kol ’hiili’, joka johtuu kaskeamisesta ja johtuisi aidosta vanhasta paikannimestä (Kolkärr) (Vantaan kaupunki 2021 - Länsimäen kaavarungon lähtötietoraportti). Mahdollinen suomalainen mukaelma vanhasta paikannimestä olisi **Kolkärrintie**, joka kuitenkaan ei ole ollut käytössä, joten yleiskielinen muoto on suositeltava. Långmossen suosta johdetuista nimistä suunnitteluryhmä kuitenkin suosisi Suopuistontie -nimeä, sillä se antaa mielikuvaltaan positiivisemman kuvan alueesta.

Vartiopaikantie -ehdotus juontuu Länsimäen ja Rajakylän 1. maailmansodan aikaisten linnoituslaitteiden aihepiiristä ja läheisestä Vartiotiestä. Länsimäen

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

eteläosassa on useita 1. maailmansodan aikaisten linnoituslaitteiden inspiroimia kadunnimiä, kuten Linnoituskuja, Valliraitti, Tykkikuja.

Tunturiaiheiset nimet ovat jatkumoa Länsimäen eteläosan nimistölle sekä Mellunmäen nimistölle. Metroaseman läheisyydessä Helsingin puolella on useita tunturiaiheisia nimiä, kuten Ounasvaarantie, Korvatunturinpolku, Saanatuntu-rintie, Rukankuja, jne. Länsimäen puolella sijaitsee Pallastunturintie.

Suon kohdalle virkistysalueen nimeksi sopisi **Hiilisuo / Kolkärret**. **Långmossen**-nimeä voi toki käyttää suolla, koska se on alkuperäinen (1776 Lång Måsan, 1806 Kålkärrsåker) ja yhä käytössä.

1. Helsingissä on jo Juoksuhaudantie (1950) ja Juoksuhaudanpolku (1975), joten nimeä ei tule ottaa kadunnimeen.
2. Vantaalla on jo etelämpänä Juoksuhaudanpuisto (1979), siis tässäkin tapauksessa määriteosa esiintyy ensin Helsingissä.
3. Länsisalmen kaupunginosa on Kehä III:n itäpuolella ja sinne tulisi Länsisalmen metroasema ja uusia katuja, joten jätetään Länsisalmeen kuuluvat nimiaiheet sinne.
4. Länsisalmentie ei käy, koska sen numerointi alkaa Kehä III:lta itään ja muutenkin nimen tulisi vaihtua orientoitavuuden vuoksi Kehä III:n kohdalla eikä tie voi olla kahdessa eri osassa.
5. Myös Heikbacka (1672, siirtokylä) ja Hetbackantie (1994) sijaitsevat Kehä III:n itäpuolella; alkuperäinen Västersundomin kylänpaikka on Itäväylän vieressä Gubbackan kohdalla, jonka nimi ei näy Matti-kartalla. Alkuperäistä Gudsteniä (miehennimi) voitaisiin muistaa Länsisalmen kaupunginosan puolella tulevissa kaavoissa.
6. Ojangossa on jo Pitkäsuontie / Långmossevägen, ja siellä myös -kalliot, -kuja ja -metsikkö, joten Pitkäsuo-nimet tulee jättää Ojankoon.

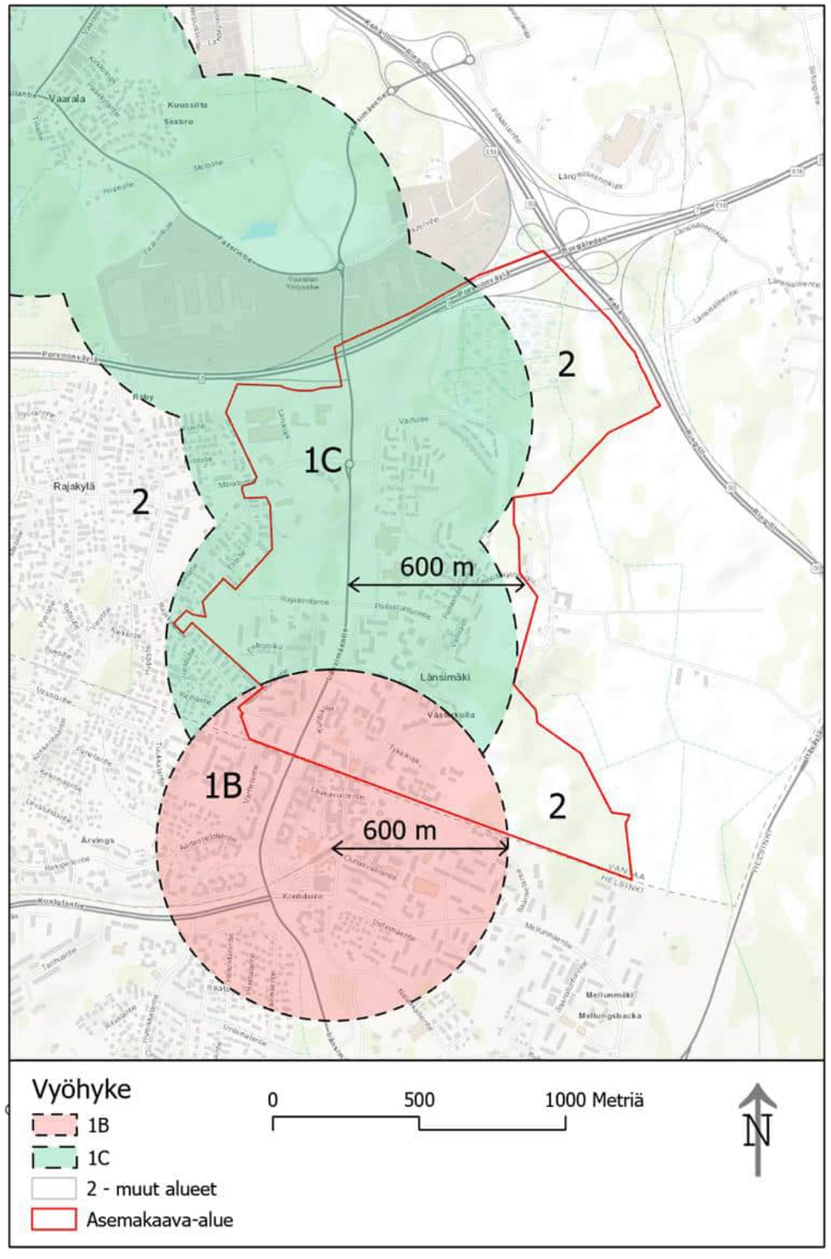
Myös uusille tonttikaduille Katu1-Katu8 tulee antaa nimet. Niiden nimeämiseen voi ottaa ajatuksia tästä kappaleesta.

4.2.3. PYSÄKÖINTI

Koko Vantaalle on vuonna 2018 hyväksytty pysäköinnin normit (Vantaan kaupunki 2018). Mitoitusohje määrittää rakennettavien autopaikkojen minimimäärän, jolla varmistetaan riittävä pysäköintipaikkojen saatavuus niitä tarvitseville asukkaille sekä satunnaisille vieraille. Mitoitusohje on aiempaa vuoden 2011 mitoitusohjetta tavoitteellisempi ja ohjaavampi erityisesti aluekeskusten osalta, joissa mitoitusohje toimii osaltaan kaupunkirakenteellisia tavoitteita toteuttavana työkaluna. Vantaan ratikan myötä pysäköinnin mitoitusohjetta on tarkistettu ja tarkennettu ratikan linjan alueelta. Ratikan varren pysäköintinormiksi on määritelty B2: vähintään 1 ap/110 k-m2 tai vähintään 1 ap/2 asuntoa alueella, joka on 600 metrin säteellä ratikan pysäkeiltä. Tämän ulkopuolella mitoitus on A: vähintään 1 ap/100 k-m2 tai vähintään 2ap/3 asuntoa. Länsimäki sijaitsee Mellunmäen metroaseman läheisyydessä, jolloin pysäköinnin mitoittamisessa on huomioitava myös etäisyys metroasemalle. Mitoitusohjetta onkin hieman muokattu tässä siten, että on otettu huomioon myös Helsingin kaupungin mitoitusohje metroasemien läheisyydessä. Helsingissä käytetään mitoitusta 1 ap/ 130 k-m2 alueella, joka on 600 metrin säteen sisällä metroasemalta. Tätä mitoitusta on sovellettu sopimaan Länsimäen sijaintiin sopivammaksi, joten alueella, joka jää 600 metrin säteelle metroasemasta on määritelty pysäköintinormiksi B1: 1 ap/120 k-m2 tai vähintään 1 ap/2 asuntoa. Pysäköintinormialueet on esitetty vieressä olevassa kuvassa (Kuva 25).

Väljemmät pysäköintinormit tällä alueella ja ratikan vaikutusalueella yleisesti perustuvat siihen, että lähempänä metroa ja joukkoliikenteen pysäkkejä on enemmän matalan käytön pysäköintialueita, jolloin pysäköintipaikkoja ei tarvitse normien kautta määrätä yhtä paljon kuin joukkoliikenteen välittömän vaikutusalueen ulkopuolisille alueille. Vantaan kaupungin tekemä pysäköinti-selvitys (2020) tukee tätä johtopäätöstä. Pysäköintiselvityksen johtopäätöstä on tarkennettu Länsimäen keskustan osalta ja pysäköintinormia on väljennetty 600 metrin säteellä Mellunmäen metroaseman 600 metrin säteen vaikutusalueella. Tätä pysäköintinormin väljennystä perustellaan Länsimäen keskustaan kaavarungon myötä tulevilla uusilla palveluilla, Mellunmäen kehityksellä sekä Länsimäki – Mellunmäki kokonaisuuden luomisella. Lisäksi Vantaan ratikka tulee lisäämään alueen saavutettavuutta, jolloin muodostuu liikenteellinen hubi Länsimäki-Mellunmäki -alueelle bussiterminaalin, metron ja ratikan myötä.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §



Kuva 25. Vantaan pysäköintinormit Länsimäen kaavarungon alueelta.

1B Vantaan puolella = vähintään 1 ap / 120 k-m2, kuitenkin vähintään 1 ap/ 2 as

1C = vähintään 1 ap / 110 k-m2, kuitenkin vähintään 1 ap / 2as

2 = vähintään 1 ap / 100 k-m2, vähintään 2 ap/3 as

Pysäköintilaitokset

P KESKITETYN PYSÄKÖINNIN LIKIMÄÄRÄINEN SIJAINTI

Kaavarunkoon on merkitty rakenteellisen pysäköinnin järjestämiseksi mahdollisten pysäköintilaitosten sijainnit sinisellä P-merkillä. Merkinnät on sijoitettu ohjeellisesti sellaisille alueille, joilla täydennys- ja uudisrakentaminen tulee vaatimaan pysäköinnin tehokkaampaa järjestämistä. Pysäköintilaitokset voidaan toteuttaa ratkaisemaan useiden kortteleiden pysäköintitarvetta yhteisjärjestelyiden kautta. Varsinkin jo rakennetuilla alueilla Länsimäen keskustassa voi tällainen ratkaisu olla edessä, kun kortteleita halutaan tiivistää ja pysäköintiä järjestää uudelleen.

Pysäköintilaitokset suositellaan rakennettavan toiminnoiltaan monipuolisiksi ja arkkitehtuuriltaan miellyttäviksi. Keskusta-alueilla pysäköintilaitoksen pohjakerrokseen voi hyvin sijoittaa esimerkiksi liiketilaa, yhteistoimintatiloja, kuten esimerkiksi bändien treenitiloja tai muita harrastustiloja, vuokrattavaa varasto- tai pyöräpysäköintitiloja. Pysäköintilaitosten katoille voi toteuttaa viherkattoja, aurinkoenergiapaneeleja, pelikenttiä tai vastaavaa. Alla olevassa kuvassa on esimerkki puisesta pysäköintilaitoksesta Ruotsin Skellefteåsta, jossa pohjakerrokseen on toteutettu liiketilaa (Kuva 26).



Kuva 26. Puinen pysäköintitalo Ruotsin Skellefteåssa. Kuva: ilkkapohjalainen.fi, Juulia Taanila

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

Täydennysrakentaminen ja pysäköinnin uudelleenjärjestäminen



Kappaleessa 4.1.2 on jo esitelty ajatus nykyisten pysäköintialueiden ottamisesta täydennysrakentamisen alueiksi. Länsimäen kaavarunkoalueelle tehdyn pysäköintiselvityksen mukaan (Vantaan kaupunki 2020) monet nykyisistä pysäköintialueista ovat vajaassa käytössä. Pysäköintialueiden käyttöaste on joillakin alueilla alle 50 %. Tämä yhdessä pysäköintinormien väljentymisen sekä joukkoliikenneyhteyksien lisääntymisen kanssa avaa mahdollisuuden hyödyntää nykyisiä pysäköintialueita täydennysrakentamisen alueina.

Rakennusoikeutta voi lisätä kortteleissa potentiaalisesti runsaastikin myös sellaisilla alueilla, joilla pysäköintipaikat ovat kovemmassa käytössä. Näillä alueilla täydennysrakentaminen tulee vaatimaan pysäköinnin uudelleenjärjestämistä, mikä on merkitty sinisellä viivoituksella kortteleiden päälle.

4.2.4. KEVYT LIIKENNE

Länsimäen alueella on hyvä kevyenliikenteen verkosto. Kaavarungon tarkoituksena on lisätä alueen käveltävyyttä ja lihasvoimaisen liikkumisen osuutta. Kaavarunkoalueella kevyen liikenteen käyttö on jo nykyisellään hyvin korkea (Länsimäen asukaskyselyn tulokset, Vantaan kaupunki 2020). Tavoitteena on kuitenkin vielä edelleen lisätä kestävien liikkumistapojen osuutta kaikista liikkumismuodoista. Tätä tavoitetta tavoitellaan luomalla Länsimäen jalankulun- ja muun kevyen liikenteen ympäristöistä miellyttävää ja houkuttelevaa.

Kävely-ympäristöt on toteutettava käveltävyyden kannalta laadukkaasti. Käveltävyyteen vaikuttaa jalankulkuyhteyksien pitäminen lyhyinä ja sujuvina sekä kävely-ympäristön laatu. Tästä syystä ympäröivään kaupunkiympäristöönkin on kiinnitettävä huomiota luomalla rakennusten ensimmäisiin kerroksiin mielenkiintoisia yksityiskohtia, välttämällä pitkäjaksoisia ja yhtenäisiä julkisivuja, rajaamalla rakennuksilla katutilaa sekä sijoittamalla kadunvarsipuita ja -pysäköintiä kävelijän suojaksi.

Tavoitteena on kytkeä Länsimäen kävelyreitit, viheralueet ja palvelut paremmin Rajakylään muodostamalla lenkkejä. Tavoitteeseen pyritään päästä vahvistamalla olemassa olevia reittejä, esittelemällä kaksi uutta kevyen liikenteen teemareittiä - Kuntoilun kehä ja Kallioiden ketju - panostamalla kahden tunnistetun kevyen liikenteen pääreitin kuntoon ja houkuttelevuuteen, osoittamalla pyöräilyn laatukäytävät sekä lisäämällä ja säilyttämällä ulkoilureittejä. Länsimäen alueelle on tarkoituksena lisätä kaupunkipyörien määrää, mikä on myös huomioitu esimerkiksi ratikan katualuevarauksissa.

Ulkoilu- ja teemareitit on esitelty tarkemmin virkistystä käsittelevässä luvussa.

Kävelyn pääreitit



Kaavarungossa on osoitettu kaksi etelä-pohjois-suuntaista kävelyn pääreittiä. Kävelyn pääreitit ovat tunnistettuja tärkeitä kevyen liikenteen väyliä, joita tulee kehittää käveltävyydeltään korkealaatuisina. Kävelyn pääreitit yhdistävät tärkeitä kohteita ja palveluita kaavarunkoalueella. Tavoitteena on, että keskeisiin palveluihin ja kohteisiin voisi liikkua lihasvoimin kävelyn pääreittejä pitkin esteettömästi, turvallisesti ja miellyttävästi.

Kävelyn pääreitit sijaitsevat Länsimäentien itä- ja länsipuolella. Kutsukaamme niitä Kuntoreitiksi (itäinen kävelyn pääreitti) ja Keihäspolku (läntinen kävelyn pääreitti)

<u>Kuntoreitti</u>

Kuntoreitti on keskeinen yhdistävä kävelyreitti Länsimäessä (Kuva 27). Se alkaa Helsingin Mellunmäen metroasemalta, kulkee Keilapolkua pitkin Pallastunturintien alikulun kautta yhdistyen Kuntoreitille Länsimäen keskustassa. Kuntoreitin pohjoispäädystä kävelyn pääreitti jatkuu Pallastunturintien yli

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

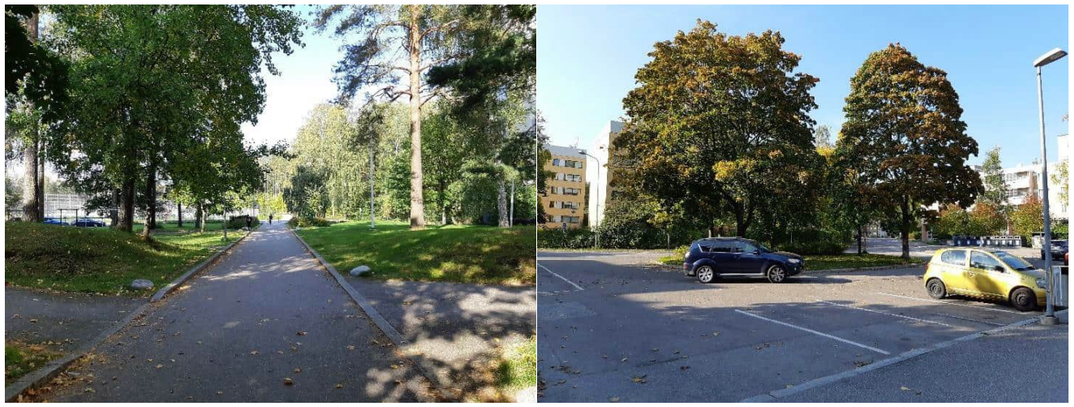
Kurupuistoon, kulkien Länsimäen koulun ohi pohjoiseen Varuskujalle ja uuden pohjoisen asuinalueen läpi Rajakylän ratikkapysäkille. Kuntoreitin kävelyn pääreitin varrelle sijoittuu useita palveluita, kuten uusi hybridikortteli, Länsimäen koulu, päiväkoteja, kirjasto, terveyskeskus ja kirkko. Kuntoreitti kytketään osaksi lenkkiä, Kuntoilun kehää. Pinnoitteita parannetaan ja penkkejä lisätään esteettömyyden parantamiseksi.



Kuva 27. Kuntoreitti on keskeinen kävelyn pääreitti Länsimäentien itäpuolella, joka yhdistää useita keskeisiä palveluita.

Keihäspolku

Keihäspolku on toinen keskeinen kävelyn pääreitti, joka alkaa niin ikään myös metroasemalta ja kulkee Keilapolun ja Pallastunturintien alikulun jälkeen länteen ylittäen Länsimäentien Keihästielle ja jatkuen sen jälkeen pohjoiseen Keihäspolkua pitkin (Kuva 28). Keihäspolun pohjoisesta päädystä kävelyn pääreitti jatkuu Rajakentän liikuntapuiston läpi päätyen Maratontien alikulun kautta Rajakylän koululle. Tämän reitin varrelle osuu kaksi yleistä leikkipaikkaa, Kuulakujan ostari ja sen toriaukio, Rajakentän liikuntapuisto sekä Rajakylän koulu.



Kuva 28. Keihäspolku, kulkee etelä-pohjoissuuntaisesti yhdistäen mm. ostoskeskuksen ja Rajakylän liikuntapuiston. Ostoskeskuksen paikoitusalue aukioineen ja sitä kiertävä reitti kaipaavat kehittämistä (esimerkiksi shared space -tyyppinen aukio)

Tärkeät kevyen liikenteen reitit



Tärkeät kevyen liikenteen reitit on merkitty kaavarungossa tumman harmaalla katkoviivalla. Nämä ovat kevyen liikenteen kannalta tärkeitä reittejä, jotka kulkevat esimerkiksi asuinalueiden läpi ja yhdistävät asuinalueet ympäröiviin muihin alueisiin, kuten keskustatoimintojen alueisiin ja virkistysalueisiin. Tärkeät kevyen liikenteen reitit ovat reittien jatkuvuuden kannalta keskeisiä. Kaikkia kevyen liikenteen reittejä, kuten katujen yhteydessä olevat jalankulku- ja pyöräreitit, ei ole merkitty tärkeinä kevyen liikenteen reitteinä kaavarunkoon.

Länsimäen ja Rajakylän keskeisiä reittejä ovat etelä-pohjoissuuntaiset Kuntoreitti, Valliraitti ja Keihäspolku. Kuntoreittiä kehitetään Kuntopuisto-kokonaisuuden osana. Uudelle pohjoiselle alueelle vie Varuskujan jatke. Poikittaisista yhteyksistä tärkeitä ovat Kuulapolku, Kuntopolku ja Linnoituspolku sekä Kurupolku ja

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

Rajakylän liikuntapuistosta kevyenliikenteensillan yli ja Länsimäen koulun ohi Juoksuhaudanpuistoon johtava reitti.

Nopean pyöräilyn reitti

– – NOPEAN PYÖRÄILYN REITTI

Länsimäentien, Maratontien sekä uuden itään Länsisalmeen johtavan tien varrelle on merkitty nopean pyöräilyn reitti. Nämä ovat pyöräilyyn tarkoitettuja kaistoja katualueella, baanoja, nopeaa pyöräilyä varten. Vantaalla on tarkoitus kehittää edelleen nopean pyöräilyn reittejä, ja nämä Länsimäen kaavarungon alueelle osuvat ovat tärkeitä pohjois-etelä sekä itä-länsi-suuntaisten nopean pyöräilyn reittejä. Länsimäentieltä nopean pyöräilyn reitti yhdistyy etelään Helsingin pyöräilyn baanoihin. Länsimäentielle tulee sijoittumaan myös kaupunkipyöräpisteitä lähelle ratikan pysäkkejä.

4.2.5. TÄRKEÄT RISTEYSKOHDAT

TÄRKEÄ RISTEYSKOHTA

Länsimäentien risteyskohdat ovat tärkeitä kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti. Kyseisillä alueilla on huomioitava useiden eri liikkumismuotojen tarpeet – ratikka ja muu moottoriliikenne, kävelijät, pyöräilijät ja muut lihasvoimaa käyttävät liikkujat. Tärkeät risteyskohdat on merkitty sellaisiin risteyksiin, joissa ympäristön toiminnallisuuden takia on tarpeen huolehtia, että sekä kadun suuntainen liikkuminen että katualueen poikki kulkeva liikenne sujuu turvallisesti, sujuvasti ja miellyttävästi kaikkien katualuetta käyttävien kannalta. Tärkeät risteyskohdat voidaan toteuttaa esimerkiksi korotettuina torimaisina risteysalueina varsinkin kaavarunkoalueen eteläosassa lähellä keskustatoimintojen aluetta. Tärkeät risteyskohdat ovat:

Länsimäentie-Keihästie-Pallastunturintien risteys

Tämä on kaavarungon eteläisin risteyskohta ja läntisen kävelyn pääreitin kannalta keskeinen. Kaavarunkoa varten suunniteltu kallioiden ketju – ulkoilureitti kulkee tämän risteyksen kautta. Lisäksi risteyksen kautta on merkitty kulkemaan kävelyn pääreitti, joka alkaa metroasemalta ja kulkee Länsimäentien yli kääntyen Keihästieltä Keihäspolulle. Keihäspolun varrella on muutama yleinen leikkipaikka ja Kuulakujan ostari. Länsimäentien länsipuolella kulkeva kävelyn pääreitti kulkee urheilupuiston kautta päätyen Rajakylän koululle

Länsimäentien – Kuulakujan risteys

Risteyksen läheisyydessä sijaitsee ratikan pysäkki. Alueen ympäristö on merkitty kaavarunkoon keskustatoimintojen alueeksi. Alueella tulee tulevaisuudessa sijaitsemaan kauppa- ja liiketilaa Länsimäentien kummallakin puolella. Kuulakuja on ajateltu rakennettavaksi kävelykaduksi tai shared space -tyyppiseksi kaduksi. Liikkuminen Länsimäentien kummallekin puolelle kyseisen risteyksen alueella tulisi olla vaivatonta. Risteysalue tulisi mahdollisuuksien mukaan toteuttaa torimaisena ja ympäröivien korttelialueiden osana.

Länsimäentie – Rajakentäntie – Pallastunturintien risteys

Risteyksessä sijaitsee nykyisin jalankulkua varten ylikulkusilta, joka tulee poistumaan alueelta ratikan rakentamisen tieltä. Risteys on siitä syystä suunniteltava jalankulkua ajatellen turvalliseksi ja miellyttäväksi. Alueen ympäristössä on lukuisia toimintoja: asuinkortteleita, keskustatoimintojen alue sekä urheilukenttä. Pallastunturintien ja Länsimäentien risteyksen uuden asuinkorttelialueen kulmaukseen on merkitty vahvan kaupallisen julkisivun alue. Tulevaisuudessa tämän risteyksen ympärillä tulee varmasti olemaan liikettä, joten kävely-ystävällisyys on varmistettava, kun ylikulkusilta poistuu.

Länsimäentie – Länsimäen koulu

Alueella on moottoriliikenteen ja kevyen liikenteen risteymäkohta. Nykyisin alueella sijaitsee ylikulkusilta, joka tulee ratikan suunnitelman mukaan pysymään alueella. Kevyen liikenteen turvallinen ylitys tällä kohdalla on varmistettava, sillä Länsimäentien itäpuolella sijaitsee päiväkoti ja koulu, jotka käyttävät Länsimäentien länsipuolella sijaitsevan urheilupuiston palveluita. Länsimäentien ylitys tällä kohdalla on varmistettava myös siitä syystä, että se toimii tärkeänä ylityksenä hiihtoladulle ja tärkeälle itä-länsi-suuntaiselle virkistysyhteydelle.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

Länsimäentie – Rajakylän koulu

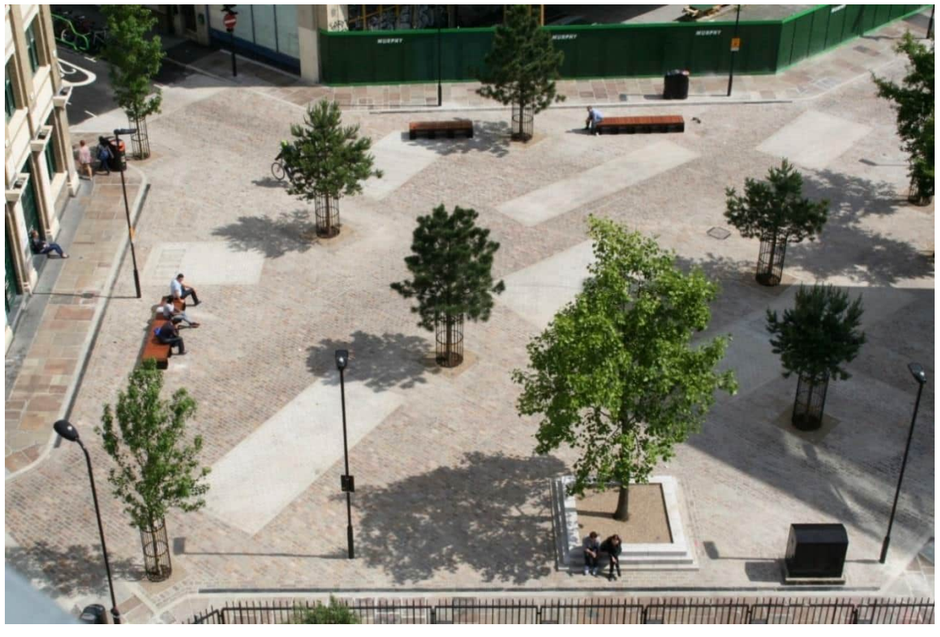
Länsimäentien pohjoisin tärkeäksi risteykseksi merkitty alue sijaitsee Rajakylän koulun läheisyydessä. Alueelle tulee sijoittumaan Rajakylän ratikkapysäkki. Pysäkki tulee Länsimäentien itäpuolelle ja koulu sijaitsee Länsimäentien länsipuolella. Alueelle on suunniteltava turvallinen tienylityspaikka, sillä hyvin todennäköisesti oppilaat tulevat oikaisemaan pysäkiltä tien yli koululle. Kaavarunkoon on lisäksi merkitty koulualueen pohjoispuolelta kulkeva ulkoilureitti, joka kulkisi samalta paikalta Länsimäentien yli jatkuen itään uuden asuinalueen reunaa mukaillen.

Pohjoisen alueen risteys

Uudelle pohjoiselle laajenemisalueelle on merkitty tärkeä risteyskohta Uusi Katu -tien ja Vartiotielle johtavan kadun risteykseen. Kyseisessä paikassa tulee sijaitsemaan useita toimintoja. Etelästä suuntautuva kävelyn pääreitti päättyy tähän risteykseen. Lisäksi korttelialueen reunoille on merkitty vahvan kaupallisen julkisivun alueet, mikä tarkoittaa liike- ja kauppatiloja rakennusten kivijaloissa. Risteyksen läheisyyteen on merkitty paikka päiväkodille ja lisäksi tien poikki on merkitty kulttuurihistoriallisesti tärkeä tykkitie, joka on huomioitava kadun suunnittelussa. Alkuperäisessä kadun suunnitelmassa tie jatkuu Kehä III yli ja liittyy Länsisalmentiehen. Kadulle on ajateltu sijoittuvan bussilinja, mutta Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaatumisen seurauksena jatkossa saattaakin olla aiheellista tarkastella uutta ratikkayhteyttä tälle kadun osuudelle. Asia jätetään selvitettäväksi tulevaisuuden maankäytönsuunnitelmissa.

4.2.6. PIHAKADUT / SHARED SPACE

Pihakadulla tarkoitetaan jalankulku- ja ajoneuvoliikenteelle yhteisesti käytettäväksi tarkoitettua katutilaa (shared space). Pihakadun mitoituksella ja ilmeellä painotetaan kevyen liikenteen käyttäjiä, jolloin autoilijat huomaavat liikkuvansa yhteisesti tarkoitetulla alueella ja ajavat hitaasti sekä väistävät jalankulkijoita (Kuva 29, Kuva 30). Pihakaduiksi tai shared space –tiloiksi soveltuvat alueet, joissa liikennemäärät jäävät vähäisiksi. Kaavarunkoalueella kyseisiä katuja ovat esimerkiksi pohjoisen asuinalueen vihersormen yhteyteen suunniteltu pihakatuyhteys (shared space), Kuulakuja sekä Keihäspolun ja Maalinauhantien liittyminen ostoskeskuksen ympäristöön.



Kuva 29. Shared space Leonard Street ja Paul Street risteys Lontoossa. Kuva: https://news.hackney.gov.uk/



Kuva 30. Shared space ratkaisu Cady's Alley. Kuvan lähde: Washington Business Journal, D.C. Historic Preservation Office.

4.2.7. PORVOONVÄYLÄN YLITYS

LY LIIKENNEALUEEN YLITYS

Kaavarungon pohjoisosaan on merkitty varaus potentiaaliseksi asuinalueen laajenemiseksi aivan kiinni Porvoonväylään. Nykytilanteessa kyseisellä alueella on maajättökasa, jonka rakenne on epävarma ja joka on mahdollisesti epästabiili. Ratikan suunnitelman yhteydessä on merkitty ratikan linjaus kyseisen maakasan päältä. Vielä on epävarmaa, tuleeko koko kasa poistumaan alueelta. Jos näin kuitenkin on, voidaan maakasan nykyinen alue ottaa täydennysrakentamisen alueeksi, jolloin asuinaluetta voidaan laajentaa jonkin verran pohjoiseen. Kuussillan kaavarungon alueella on samanlainen potentiaali sijoittaa asuinaluetta aivan Porvoonväylän melualueen rajaan asti Valion omistamalle maalle. Asuinalueiden laajentuminen Porvoonväylän molemmilla puolilla voisi tehdä kiinnostavaksi tutkia, olisiko Porvoonväylän yli mahdollista rakentaa kansirakenne (LY), jonka päälle sijoitettaisiin joko asumista tai puistoa. Tämä vähentäisi Porvoonväylän estevaikutusta ja yhdistäisi nykyisin erillään olevat kaupunginosat. Kannelle voitaisiin myös sijoittaa pitkien matkojen terminaalialue tukemaan liikennettä itään ja hyödyntäen alueen asemaa vaihtoyhteyksien kannalta etelään ja pohjoisen suuntaan. Vieressä on esitetty Leppävaarassa sijaitseva kansi, jolla on puistoa.



Kuva 31. Kansirakenne ja sen päälle rakennettu asutus ja puisto Leppävaarassa kuvattuna pohjoisesta (yllä) ja etelästä (alla). Lähde: Google Earth

4.3. LUONTO, VIRKISTYS JA KULTTUURI

Länsimäki – Ekologisesti ja kulttuurisesti kestävä kaupunkikeskus

Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä. Luomme mahdollisuuksia luonnon monimuotoisuudelle myös rakennetuissa ulkotiloissa. Vaadimme monipuolisia ja laadukkaita viherkattoja ja –seiniä tiiviisti rakennetuille alueille. Vahvistamme maisema-arkkitehtuurilla ympäristörakentamisen laatua keskeisten väylien ja ratojen varrella. Arvostamme luonnon monimuotoisuutta ja tuomme sen kaupunkikeskustoihin.

Etsimme lisää uusia eläviä paikkoja, hitaamman liikkumisen ja pysähtymisen tiloja. Tuomme viljelyn osaksi vantaalaista arkea ja kaupunkikuvaa

Alueen maankäytön muuttuessa ja asukasmäärän kasvaessa puistoille tulee kysyntää ja käyttöä. Kaavarungon tavoitteena on hahmottaa uudistuvan kaupunginosan viherverkosto ja sen kytkeytyminen alueen ulkopuolella oleviin laajoihin virkistysalueisiin. Viheralueiden ja ulkoilureittien jatkuvuus kaavarunkoalueen ulkopuolelle on varmistettu. Nykyisiä viheralueita vahvistetaan ja niiden merkitystä tiivistyvässä kaupunkirakenteessa korostetaan. Kaavarunkoon merkitään kolme eri tason virkistysaluetta:

- kaupunkirakenteen keskellä sijaitsevat puistot – jotka ovat toiminallisia, laadukkaita ja hoidettuja virkistäytymispaikkoja,
- rakennettujen alueiden ulkopuolella olevat lähivirkistysalueet – jotka ovat luonnontilassa olevia metsiä, sekä,
- luonnonsuojelualueet – joiden alueella sijaitsevia luontoarvoja vaalitaan muita alueita tarkemmin.

Kaavarunkoon on merkitty jo olemassa olevia ulkoilureittejä sekä uusia ja vahvistettavia ulkoilureittejä. Kaksi uutta virkistysreittikokonaisuutta esitellään: Kuntoilun kehä ja Kallioiden ketju. Virkistysreittien jatkuvuus Länsimäentien yli on huomioitu, kuin myös hiihtolatujen linjaukset. Rajakentän urheilupuistoon ja Rajakylän urheilualueelle on merkitty urheiluhallin ohjeellinen sijainti. Rajakentän urheilupuistoon on mahdollista sijoittaa uusi urheiluhalli.

Katuympäristöä piristetään viherrakentein ja hulevesialtain. Myös rakennetun alueen keskelle tuodaan lisää vehreyttä. Kuntopuistosta kehitetään toiminnallisesti ja sosiaalisesti monipuolinen keskuspuisto, johon voidaan sijoittaa yhteisöllisyyttä lisäävä viljeltävä puistoalue, kuntolaitteita, tapahtumia varten tapahtumakenttä, ja vastaavia toimintoja. Hybridirakennuksen yhteyteen rakennetaan miellyttävä aukioalue, joka yhdistyy sujuvasti kuntopuiston puisto-osaan.

Kaavarunkoalueen itäosassa kulkeva ensimmäisen maailmansodan puolustusvarustuksiin kuuluva tykkitie hyödynnetään virkistysreittinä ja lisäksi se tuodaan näkyväksi elementiksi myös uusilla rakennetuilla alueilla.

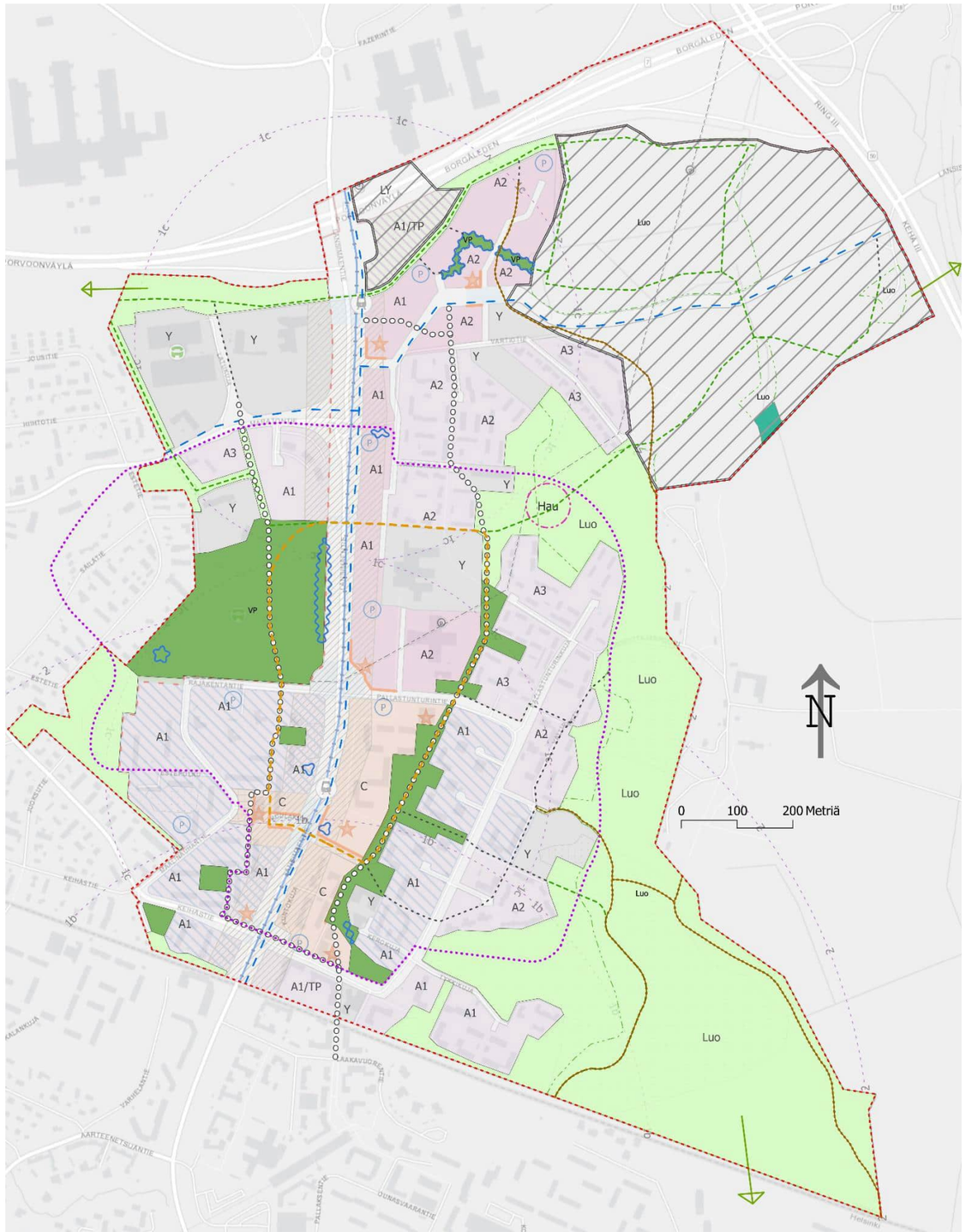




Kuvituskuvia. Lähde: Microsoft

Kaavarunkoon on merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta merkitykselliset alueet luo-merkinnällä. Nämä merkinnät perustuvat alueelta tehtyyn luontoselvityksen tuloksiin. Rakennettujen alueiden ulkopuolella sijaitsevilla metsäalueilla on tavattu useita arvokkaita kasvilajeja, jotka on huomioitu kaavarungossa tällä luo-merkinnällä. Kuvassa 32 näkyvässä viheralueiden teemakartassa on merkitty yksi suojeltava alue, jolla sijaitsee arvokas luontotyyppi: lehtomainen purolaakso. Myös pohjavesialue on merkitty kaavaan.

Länsimäentien vieressä nykyisin sijaitseva koirapuisto joudutaan siirtämään ratikan rakentamisen tieltä uuteen paikkaan. Lisäksi kaavarunkoalueen pohjoisosaan suunniteltu uusi asuinalue asettaa reunaehdon koirapuiston siirtämiselle. Uusi koirapuiston paikka voisi sijaita Juoksuhaudanpuistossa.



SELITE

- KAAVARUNGON ALUERAJAUS
- PUISTO
- VIRKISTYSMETSÄ
- SUOJELUALUE
- LUO = LUONTOARVOJA
- POHJAVESIALUE
- HULEVESIRAKENNE
- SELVITYSALUE
- Hau KOIRAPUISTO
- KALLIOIDEN KETJU
- KUNTOILUN KEHÄ
- ULKOILUREITTI
- VIHERALUEEN JATKUVUUS
- KÄVELYN PÄÄREITTI
- TÄRKEÄ KEVYEN LIIKENTEEN REITTI
- NOPEAN PYÖRÄILYN REITTI
- TYKKITIE

Kuva 32. Teema: Viheralueet. Kaavarungossa esitetyt viheralueteemaan kuuluvat merkinnät.

4.3.1. VIRKISTYS- JA VIHERALUEIDEN KEHITTÄMINEN

VIRKISTYSMETSÄ

SUOJELUALUE

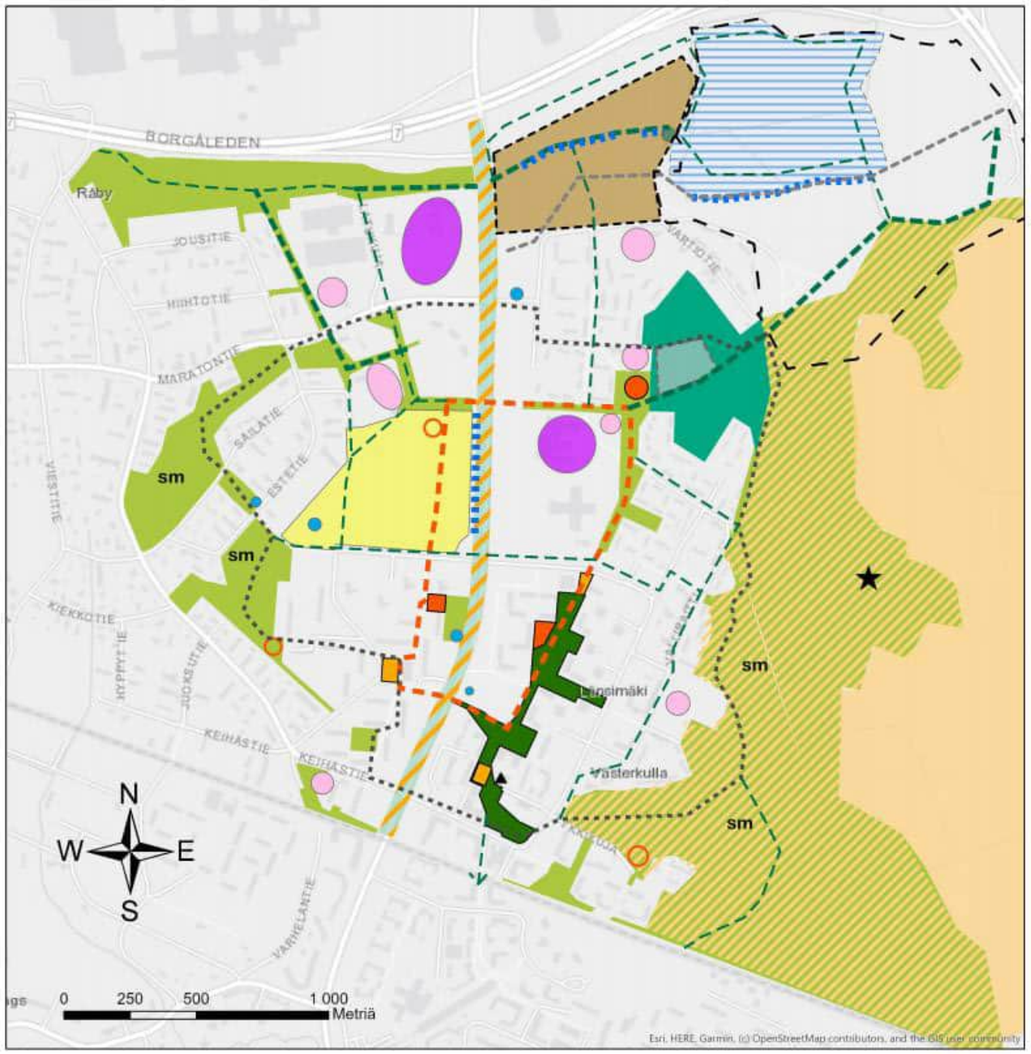
LUO ARVOKAS LUONNONYMPÄRISTÖ

Keskeiset viheralueet, kuten Myllymäen alue, säilytetään ja yhteyksiä kehitetään sekä alueen sisällä että ympäröiville ulkoilualueille. Länsimäki-Rajakylän alueelle ominaisten kallioalueiden lisäksi keskeisiä viheralueita ovat Kuntopuiston, Kurupuiston ja Juoksuhaudanpuiston muodostama kokonaisuus ja Rajakylän liikuntapuisto. Alueen tiivistyessä Kuntopuiston, Kurupuiston ja Juoksuhaudan-puiston muodostamaa kokonaisuutta kehitetään toiminnallisena ja monipuolisena kaupunginosapuistona.

Yhteyksiä kehitetään muodostamalla pääraiteista liikkumaan houkutteleva Kuntoilun kehä, poikittaisyhteyksiä vahvistamalla sekä kallioalueet yhdistävällä polkureitillä, Kallioiden ketjulla. Yhteydet ympäröiville ulkoilualueille, kuten itään ja pohjoiseen, Sipoonkorpeen ja Ojangon ulkoilualueelle mahdollistetaan. Myllymäeltä etelään, Helsingin suuntaan, kulkeva reittiyhteys säilytetään.

Ratikkabulevardin varrelle ja uuden pohjoisen asuinalueen katu- ja puistoympäristöön kehitetään katuvihreää sekä hulevesien määrällistä ja laadullista hallintaa. Pohjoinen kevyenliikenteensilta säilytetään keskeisenä yhteytenä. Ratikkabulevardia rajaava täydennysrakentaminen muodostaa monipuolisen julkisivun taskupuistoineen ja pikkuaukioineen.

Ekologinen yhteys Myllymäen viheralueelta pohjoiseen ja itään säilytetään. Uudisrakentamista kompensoidaan vihertehokkuuden periaattein, mm. olevaa puustoa säilyttämällä ja isoja puita istuttamalla, kasvikatoin, köynnöksin, kerroksellisella kasvillisuudella sekä hulevesien luonnonmukaisilla hallintaratkaisuilla.



Kuva 33. Viher- ja virkistysalueiden ja -reittien kehittämissuunnitelma ja konseptit.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

4.3.2. VIHERALUEET JA KULTTUURIHISTORIA

KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Myllymäki juoksuhautoineen ja avokallioineen on monipuolinen kokonaisuus. Kaivannot liittyvät I maailmansodan laajempaan puolustusvarustukseen, jotka levittäytyvät Länsimäen ja Rajakylän kallioalueille. Juoksuhauta-alueet kuuluvat valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristörajaukseen (RKY) ja ovat muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja. Kalliolla on myös hienoja mäntyjä, kalliokasvillisuutta ja reunamilla mm. lehtomaista metsää. Myllymäen alueelle on laadittu puistosuunnitelma, jonka pohjalta on toteutettu opastaulut ja kaivantoja ylittävät sillat (Kuva 34). Juoksuhautoja voisi ottaa paremmin esiin kasvillisuutta poistamalla.



Kuva 34. Myllymäen viheralue on kunnostettu yhteistyössä Museoviraston kanssa

Kaavarunkoalueen kulttuurihistoriallisia arvoja nostetaan esiin mm. Kallioiden ketju –polustolla, joka kiertää Myllymäen viheralueilla sekä Rajakylän puolen kallioilla. Kallioilla on puolustusvarustuksia, jotka ovat suojeltavia muinaisjäännöksiä. Kulkua ohjataan puutasoin, silloin sekä pollareilla ja opastusta täydennetään (Kuva 35).



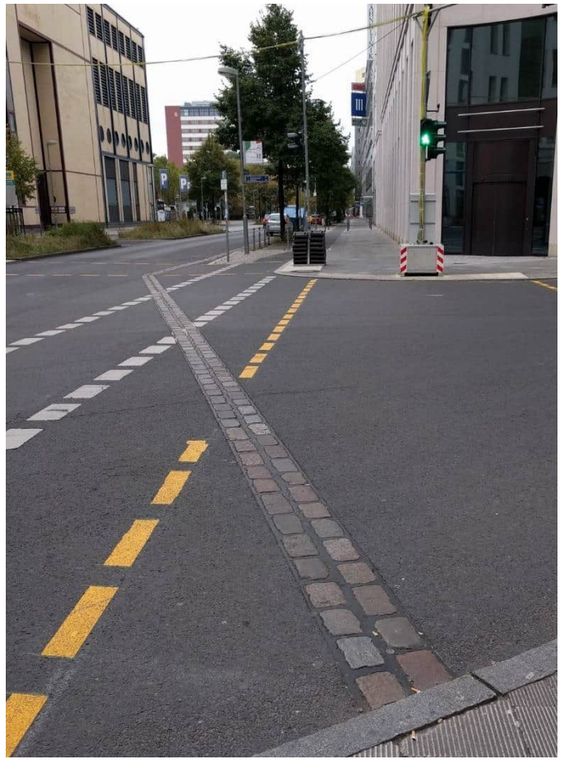
Kuva 35. Kulkua voidaan ohjata ja kulutusta vähentää mm. Puutasoin ja pollarein. Tykkitie toimii ulkoilureitin osana Myllymäen viheralueella.

Alueella kulkee tykkiteitä ja muita historiallisia tieosuuksia, joita voidaan alueita kunnostettaessa ja rakennettaessa tuoda ympäristöstä enemmän esille. Esimerkiksi pohjoisen laajenemisalueen Uusi Kadun suunnittelussa ja rakennettaessa voi tien päällysteeksi valita muusta päällysteestä erottuvan pinnoitteen. Tykkitie on ajateltu kaavarungossa jatkuvan Uusi Katu pohjois- ja eteläpuolella osana korttelirakenteen sisäistä jalankulkureittejä. Päällystämällä Uusi Katu tykkitien osuuden asfaltista eroavalla päällysteellä nostetaan alueen historiaa esille uudessa rakenteessa. Kuvissa 36 ja 37 on esitetty esimerkkejä historiallisen tien ja muurien huomioimisesta modernissa rakenteessa.

TYKKITIE



Kuva 36. Esimerkki historiallisen tien ja muurin huomioimisesta modernissa rakenteessa. Vabaduse väljak, Tallinna.



Kuva 37. Berliinin muurin linjaus on merkitty asfalttitiestä erottuvalla kivetyksellä.

4.3.3. ULKOILUREITIT

KALLIOIDEN KETJU

ULKOILUREITTI

KUNTOILUN KEHÄ

Kuntoilun kehä muodostuu nykyisistä raiteista sekä kevyen liikenteen sillasta Länsimäen-Rajakylän keskusta-alueen ympärille yhdistäen liikuntapuiston, koulut, Länsimäen kaupunginosapuiston (Kuntopuisto, Kurupuisto, Juoksuhaudanpuisto) ja niihin liittyvät toiminnalliset palvelut, kuten ulkokuntoilu-, leikki- ja lähiliikuntapaikat. Ikäihmisten kannalta olisi tärkeää lisätä penkkien määrää reitin varrella. Kuntoilun kehästä tehdään houkutteleva ja lenkkiä voidaan opastaa paikalle viedyin opastein tai esim. nettipalveluna (QR-koodi). Kuntoilun kehän orientoitavuutta voidaan korostaa teemavärillä, joka voisi toteutua esim. pinnoitteissa, kalusteissa, varusteissa tai istutuksissa, myös puistojen puolella.

Myllymäen kallioille on toteutettu muinaismuistopuisto Myllymäen viheralue, jossa on sotahistoriallisten muinaisjäännösten, kuten juoksuhautojen, yli rakennettu siltoja ja alueella on opasteita. Länsimäki-Rajakylä -alueella on useita kallioalueita, joille muinaisjäänteitä (tukikohtia ja juoksuhautoja) sijoittuu. Kallioalueilla kulkee nykyisinkin polkuja. Nämä kalliot voidaan kytkeä **Kallioiden ketju** -poluksi, joka tekee lenkin ja joka on esimerkiksi pollarein ja opastauluin opastettu. Kallioiden ketju -polkua tulee kehittää yhteistyössä museoviranomaisen kanssa.

Saatujen mielipiteiden perusteella Myllymäen metsäalueelle tehtiin syksyllä 2022 maastokatselmus, jossa tarkasteltiin joitakin ulkoilureiteiksi suunniteltuja polkuja. Kasvava asukasmäärä lisää luontokohteiden käyttöpainetta, ja silloin korostuu virkistyskäytön ohjaaminen, kuten toimivat reitistöt, jotka ovat merkittävä keino ohjata käyttöpaine pois herkiltä alueilta ja vähentää näin hallitsemattomasta käytöstä tapahtuvaa kasvillisuuden kulumista. Kaavarungossa pyritään ohjaamaan virkistyskäyttöä nykyisen viheralueverkoston piiriin sitä parantamalla. Kaavarungossa Myllymäen reitit kulkevat pääosin nykyisiä polkuja pitkin. Katselmuksessa havaittiin paikoin tarvetta reittien kunnostamiselle sekä reittien hienovaraiselle ohjaamiselle erilaisin keinoin, luontoa säästäen. Reitin rakentamisen mahdollisuuksia, sijaintia ja liikkumisen ohjaamista alueella on

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

kuitenkin tarpeen tutkia tarkemmin ulkoilureittien ja ulkoilupolkujen toteuttamisen yhteydessä. Katselmuksen tulosten perusteella kaavarungon Kallioiden ketju -merkintää on muutettu polkumaisemmaksi.



Kuva 38. Juoksuhaudanpuisto säilytetään asukkaiden lähivirkistysmetsänä.

Metsäinen Juoksuhaudanpuisto säilyy Länsimäen asukkaiden lähimetsänä (Kuva 38). Juoksuhaudanpuiston ulkoilureitti kytkeytyy sekä länteen koulujen ja kevyen liikenteen sillan kautta Rajakylän liikuntapuistoon että itään kehitettävään yhteyteen Länsisalmen suuntaan. Uusi yhteystarve pohjoiseen suon reunaa pitkin vie uudelle asuinrakentamisalueelle. Rajakylän liikuntapuistosta kehitetään reittiä Sompapuiston ja Latupuiston kautta pohjoiseen Porvoonväylän yli Vaaralan puolelle. Myllymäellä kulkee useita ulkoilureittejä, myös etelään Helsingin puolelle.

4.3.4. PUISTOT

PUISTO

Rajakylän liikuntapuisto

Rajakylän liikuntapuistoa on peruskorjattu ja kehitetty viime vuosina (Kuva 39). Alueelle on toteutettu mm. uusi tekonurmikenttä sekä pienpelikentät. Liikuntapuistosta on suunniteltu uusi ulkoilureitti- ja latuyhteys Sompapuiston ja Latupuiston kautta pohjoiseen, josta jatkuisi tulevaisuuden tavoiteyhteys Vaaralan kautta Ojankoon, Hakunilaan ja Sipoonkorpeen. Liikuntapuisto on keskeinen osa Kuntoilun kehää. Rajakylän liikuntapuistoon on merkitty ohjeellinen varaus uudelle liikuntahallille.



Kuva 39. Rajakylän liikuntapuisto sijoittuu keskeisesti Rajakylän- Länsimäen alueelle ja palvelee niin asukkaita, kouluja, päiväkoteja kuin urheiluseurojakin. (Vas. Ote ortokuvasta 2019, Vampatti). Pienpelikentän yhteyteen on toteutettu ulkokuntoilupaikka.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

Kuntopuisto







Kuva 40.Kuntopuiston mäntyvaltainen puusto luo oman ilmeensä Kuntoreitin varrelle. Leikkipaikalle mahtuisi lisää toimintoja ja istutuksia. Tarinatoria on mahdollisuus kehittää yhteisöllisemmäksi.

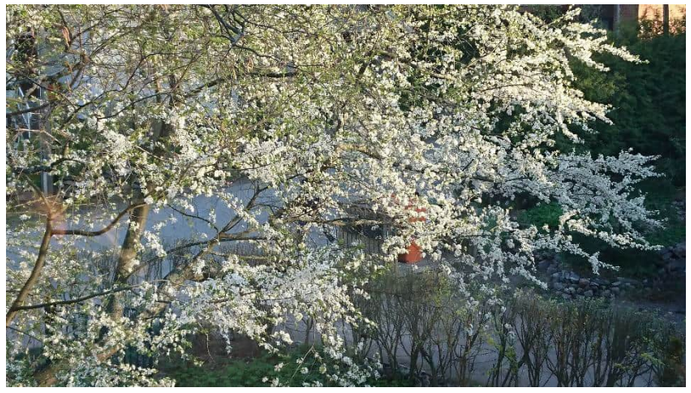
Kuntopuisto, Kuntoreitti sekä Kurupuisto ja Juoksuhaudanpuisto muodostavat eräänlaisen keskuspuiston, yhteisen kaupunginosapuiston, Länsimäen alueelle. Puistokokonaisuus on monipuolinen; rakennettua viheraluetta ja leikkipaikkoja, toreja ja aukioita, puistometsää, komeita mäntyjä ja lähimetsää (Kuva 40). Puistoyhteys on vehreä, metsä työntyy asuinalueelle ”sormina” 1970-luvun metsäkaupunki-ideologian mukaisesti. Paikoin Kuntopuisto ja Kuntoreitti ovat kunnostuksen tarpeessa. Alueen tiivistyessä käyttöpaine kasvaa. Tavoitteena onkin kehittää puistokokonaisuutta asukkaiden kanssa yhteistyössä monipuolisemmaksi, viihtyisämmäksi ja kestävämmäksi eri-ikäiset käyttäjät huomioon ottaen. Kuntopuistoa kehitetään vuosien 2021-2022 aikana osana Lähiöohjelma-hanketta sekä Osallistuva Budjetointi -hanketta.

Kuntopuistoon voidaan asentaa kuntoilulaitteita tai senioriliikuntavälineitä. Kuntopuisto onkin keskeinen osa kehitettävää Kuntoilun kehää. Puistoja voidaan kehittää syötävinä puutarhoina ja alueelle sijoittuvia toreja voidaan hyödyntää yhteisölliseen kaupunkiviljelyyn. Kukkivat hedelmäpuut ilahduttavat eri vuodenaikoina. Puistojen nurmialueiden reunojen muuttaminen kukkiviksi niityiksi lisää luonnon monimuotoisuutta. (Kuva 41)

Kuntopuiston eteläpäässä kirkon läheisyydessä tarvitaan lisää tilaa raitille ja aukiolle. Samalla komeita kallioita voi ottaa paremmin esiin ja kehittää kallion juurelle esim. hulevesielementtiä kosteikkoperennoineen. Materiaalien tulee olla kestäviä. Kuntopuiston pohjoisosaan sijoittuu Tarinatori, jonka yhteyteen on toteutettu muraaleja ja veistoksellisia penkkejä. Tarinatori rajautuu kirjastoon ja nuorisotilaan ja on keskeinen alueen sydän. Kuntopuiston ja Tarinatorin parantamista ideoidaan kokonaisuutena yhteistyössä asukkaiden kanssa.







Kuva 41. Esimerkkejä Kuntopuistoon sijoitettavista toiminnoista ja kasvillisuudesta.

Kurupuisto



Kuva 42. Kurupuisto on yksi Kuntoreitin varrella olevista virkistysalueista.

Kurupuisto jatkaa Kuntoreitin viheralueyhteyttä pohjoiseen. Kurupuisto on keskeinen yhteys myös koulujen ja päiväkotien kannalta. Puistossa ja koulun tontilla kasvaa isoja mäntyjä ja niittyä (Kuva 42). Kurupuiston puusto ja niittyalueet tulisi säilyttää tukemassa vehreyttä pääreitillä, lisäämässä luonnon monimuotoisuutta ja muita ekosysteemipalveluja. Kurupuistossa on ulkoamfi, jota voisi kehittää toiminnallisesti esimerkiksi eri-ikäisille suunnatuilla välineillä (Kuva 43). Pinnoitteiden suositellaan olevan läpäiseviä tai puoliläpäiseviä.



Kuva 43. Kurupuistoa voisi kehittää toiminnallisemmaksi. Esimerkki oikealla Turun Urheilupuiston ikäihmisille ja lapsille suunnattu keidas. Luiskiin voisi kehittää ketomaista kasvillisuutta.

Koirapuisto

Vartiopuistossa Länsimäentien itäpuolella on laaja koirapuisto paikoitusalueineen. Sen siirtäminen on ajankohtaista uuden raide- ja tielinjauksen toteuttamisen yhteydessä. Välitilanteessa Nykyistä koirapuistoa joudutaan hieman pienentämään Uusi Kadun uuden liittymän rakentamisen tietä. Länsimäentiellä nykyisin sijaitseva autojen pysäköintialue joudutaan positamaan ratikan rakentamisen tieltä. Korvaava pysäköintialue on ajateltu sijoitettavan Uusi Katu mutkaan Vartiotien asuinalueen pohjoispuolelle. Pohjoisen alueen rakentuessa koirapuisto joudutaan vielä siirtämään Länsimäentien varrelta uuteen sijaintiin. Paikaksi on ehdotettu Juoksuhaudanpuistoa. Tarkempaa sijaintia tarkastellaan asemakaavatyön yhteydessä.

Långmossenin suopuisto

Långmossenin suoalue on rajattu selvitysalueeksi, jonka maankäyttö tullaan ratkaisemaan myöhemmin. Jos aluetta ei myöhemmin suunnitella rakennettavaksi, kaavarunkoalueen pohjoisosan uuden asuinalueen ja suoalueen liittymiskohdassa voisi olla suo- ja metsäpuisto, jonka teemana voisi olla esimerkiksi happamassa maassa viihtyvät alppiruusut, atsaleat ja varpukasvillisuus (Kuva 44). Lisäksi suopuistossa voidaan tukea suokasvillisuutta, kuten tupasvillaa ja muita saroja ja heiniä. Kulkua voitaisiin

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

ohjata puutasoin tai pitkospuin (Kuva 45). Suopuistossa voitaisiin viivyttää, puhdistaa ja imeyttää hulevesiä.



Kuva 44. Suopuistossa viihtyvät alppiruusut ja atsaleat. Olevia mäntyjä tulee säilyttää puiston osana. Kuva Haagan rhodopuistosta.





Kuva 45. Ehdotuksia suoalueen reitistön kehittämisestä. Kulkua ohjataan esimerkiksi pitkospuiden ja opasteiden avulla. Vasemmalla kuva Långmossen suoalueelta, oikealla esimerkkikuva suoalueelle rakennettavasta kulkureitistä.

4.3.5. AUKIOT JA TASKUPUISTOT SEKÄ KATUVIHREÄ

AUKIO

KAUPUNKIKUVALLISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE

Kaupunkirakenteen tiivistyessä on tarpeen kehittää kompensaationa esimerkiksi uusiin ratikkakortteleihin liittyviä taskupuistoja, jotka luovat viihtyisiä oleskelupaikkoja, tukevat luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät ja puhdistavat hulevesiä. Taskupuistoissa voi olla penkkien lisäksi esim. perhospuutarhoja tai huleaiheita (Kuva 46). Taskupuistojen dynaamiset istutukset ovat kerroksellisia ja helppohoitoisia. Taskupuistot voivat olla myös pieniä syvennyksiä katutilassa, jossa yksikin puu voi luoda vehreän oleskelupaikan.

Olevien katupuiden säilyttäminen ja uusien istuttaminen on erityisen tärkeää viherverkon kytkeytyneisyyden ja katujen reunoilla kulkevien pyöräilijöiden ja kävelijöiden kannalta (Kuva 47). Jos tilaa on vähän, voidaan istuttaa kapeakasvuisia puita. Hulevesiä ohjataan istutuskaistoille ja hulevesipainanteisiin. Pienilmaston kannalta puusto ja kasvillisuus tarjoavat suojaa auringolta ja tuulelta sekä tasoittavat kaupungin lämpösaarekeilmiötä. Kasvillisuus sitoo myös pölyä ja epäpuhtauksia ja tasaa juuriston ja kasvullisen maan myötä runsaiden sadetapahtumien aiheuttamia kaupunkitulvia.







Kuva 46. Esimerkkejä katuympäristön kehittämisestä. Hulevesiaihe taskupuistossa Tukholman Norra Djurgårdsstadenissa (kuva vas. Taina Tuominen). Lipstikankujan hulevesipainanteen kukkaloistoa (kuva kesk. Seija Tulonen). Yksikin puu voi tuoda taskupuistoon viihtyisyyttä (oik. kuva Eeva Eitsi).



Kuva 47. Katuvihreä on merkittävä osa viherrakennetta ja viihtyisää ympäristöä. Säilytettävää katupuustoa on mm. Pallastunturintiellä.

4.3.6. HULEVESIEN HALLINTA

Kaavarunkoalueella tulee toteuttaa Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa. Tavoitteena on parantaa vastaanottavien vesistöjen tilaa. Lähtökohtaisesti hulevedet on käsiteltävä syntysijoillaan. Kaavamuutosalueille on laadittava hulevesien hallintasuunnitelma. Viivytystilavuudelle tonteilla voidaan käyttää nyrkkisääntönä 1 m3/100m^2 läpäisemätöntä pintaa ja alueilla tulee suosia kasvullisia pintoja.

Kaavarunkoalueen pohjoisosaan on suunniteltu alueellisia hulevesien hallintarakenteita. Keskeinen viheryhteys huleaiheineen ja suopuutarha voivat toimia hulevesien viivytykseen sekä laadulliseen hallintaan. Korttelialueilla pyritään imeyttämään puhtaat katto- ja pihavedet.

Hulevesien laadullinen hallinta ja puhtaiden hulevesien imeyttäminen on erityisen tärkeää Länsimäen pohjoisosassa, joka on Fazerilan pohjavesialuetta. Länsimäen eteläosa kuuluu Mellunkylänpuron pienvaluma-alueeseen. Mellunkylänpuro on Helsingin puolelle sijoittuva taimenpuro, joten hulevesien laadullinen ja määrällinen hallinta on tarpeen. Vantaan pikaraitiotien suunnitelmissa huolehditaan, että hulevesien hallinta ei heikkene katualueella ratikkareitin varrella. Pohjois- ja koillisosa kuuluu Westerkullanojan pienvaluma-alueeseen.

POHJAVESIALUE

Kaavarunkoalueella on Länsimäentien ja Maratontien kiertoliittymän hulevesiä viivyttävä ja puhdistava biosuodattava hulevesirakenne, jossa on hyödynnetty biohiiltä. Rakenne pidättää liikenteen epäpuhtauksia, kuten kiintoainetta ja raskasmetalleja. Samalla vastaanottavan vesistön kuormitus pienenee ja pohjaveden tila ei heikkene. Rakenne tulee säilymään, vaikka Länsimäentien liittymä itään tulee sijoittumaan pohjoisemmaksi.

Hulevesitulvia on esiintynyt mm. Rajakylän Estetiellä, sillä tasainen asuinalue kuivattuu avo-ojien kautta hitaasti. Estetien pohjoispuolelle, tien ja puistoalueen väliin on esitetty hulevesien viivytyspainannetta, joilla voidaan tasata poikkeuksellisten rankkasateiden aiheuttamia virtaamavaihteluita. Samoin Rajakentänpolun pohjoispuolelle, lähelle matonpesupaikkaa olevaan ojaan on esitetty hulevesien viivytysallasta. Hulevesien mahdollisia viivytyspaikkoja on esitetty Viherrakenteen kehittämiskonseptikartalla sinisillä ympyröillä. Länsimäentien varrelle on esitetty hulevesien viivytystä ja laadullista hallintaa esim. istutuskaistoille ja aukioille sekä taskupuistoihin.

HULEVESIRAKENNE

Kuntopuiston eteläosaan kallion edustalle, toriaukiota elävöittämään on osoitettu mahdollinen hulevesiaihe (niskaoja) kosteikkoperennoineen. Pohjavettä voidaan pumpata tarvittaessa, jos halutaan putous. Tarinatorin yhteyteen, esim. kaupunkiviljelyksien kasteluun sopisi hulevesien keräilykaivo. Vaihtoehtona on pohjavesikaivo, jos vettä halutaan hyödyntää myös juomiseen.

Långmossenin suoalueen reunaan sijoittuvassa suo- ja metsäpuutarhassa suositaan happamaan turvemaahan soveltuvia kasveja ja viivytetään, puhdistetaan ja imeytetään hulevesiä. Uuden viheryhteyden puistoalueilla

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

suositaan luonnonmukaisia istutuksia, kuten niittyjä. Näin vältytään lannoitteiden käytöltä ja hulevedetkin säilyvät puhtaampina.

Uudet tie- ja katualueet ovat niin sanottuja hulekatuja, joiden hulevedet johdetaan katuja reunustaviin biosuodattaviin painanteisiin (Kuva 48).



Kuva 48. Katujen hulevesiä pyritään ohjaamaan biosuodattaviin hulevesirakenteisiin istutuskaistoille, joihin mahtuu sekä katupuuistutuksia että kosteutta sietäviä heiniä, saroja ja muuta niittykasvillisuutta. Keskellä esimerkki pihakadun sadepuutarhasta. Oikealla esimerkki hulevesien laskeutusaltaasta ja biosuodatuksesta metsäpuutarhassa.

4.3.7. EKOSYSTEEMIPALVELUT JA KOMPENSAATIOKEINOT

Ekosysteemipalvelut

Ekosysteemipalveluilla tarkoitetaan luonnon tarjoamia hyötyjä, jotka ovat edellytyksenä ihmisen ja yhteiskuntien hyvinvoinnille. Ekosysteemipalvelut luokitellaan tuotanto-, säätely- ja ylläpitopalveluihin ja kulttuurisiin ekosysteemipalveluihin. Tuotantopalveluihin kuuluvat muun muassa maataloudesta ja metsästä saatava ruoka ja puutavara. Säätely- ja ylläpitopalveluja ovat muun muassa hiilensidonta, veden kierron säätely ja tulvasuojelu, pölytyspalvelut ja maaperän tuottokyky. Kulttuurisiksi ekosysteemipalveluiksi luetaan muun muassa luonto virkistys- ja koulutusympäristönä, esteettisyys ja kulttuuriperintö. Alueen ominaispiirteiden ja kulttuuriympäristön säilyttäminen ja kehittäminen nostavat kulttuuripalvelut paremmin esiin ja sitouttavat asukkaita ympäristöönsä.

Kasvullinen maa liittyy moniin ekosysteemipalveluihin, kuten pohjaveden kertymään, haitallisten aineiden biopuhdistukseen ja sidontaan, melun vaimentamiseen, eroosiontorjuntaan, vedenkierron ja pienilmaston säätelyyn ja veden laatuun. Lisäksi ne tarjoavat virkistysmahdollisuuksia ja luonnonelämyksiä. Metsien, puistojen, katujen ja raittien vihreä sekä vehreät piha-alueet kytkevät viherrakenteen verkoksi. Viherverkko edistää luontohyötyjä tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ja tarjoaa viihtyisät ja vehreät ulkotilat asukkaille liikkumiseen ja oleskeluun sekä parantaa kaupunkikuvaa.

Ekosysteemipalveluiden turvaamiseksi tulee kaupungin kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa pitää huolta kasvullisen maan säilymisestä viheralueiden säilyttämisen lisäksi.

Myllymäki, Juoksuhaudanpuisto sekä Långmossen ovat Länsimäen ekosysteemipalvelujen eli luontohyötyjen moniarvokohteita. Myllymäen viheralueet ja luonnonmonimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet säilyvät. Lisäksi Juoksuhaudanpuisto säilyy lähimetsänä. Långmossenin suoalue on rajattu selvitysalueeseen. Långmossenin suoalueen arvokkaimmat ja turvekerrokseltaan paksuimmat osat pyritään säilyttämään. Jatkossa tutkitaan suoalueen ennallistamismahdollisuuksia. Puisto-, piha- ja katualueilla tulee säilyttää isoja puita, kuten mäntyjä.

Kompensaatiokeinot

Tiivistämisen ja rakentamisen kompensaationa käytetään hulevesien luonnonmukaisia ratkaisuja, hulekatuja niittyineen, taskupuistoja perhospuutarhoineen, kasvikattoja, suo- ja metsäpuutarhoja ja vihertehokkuus-periaatteita. Kasvillisuudesta kehitetään kerroksellista ja eriaikaan kukkivaa. Täydennysrakentamisen myötä voimalinjan alla olevia niittyalueita poistuu, joten

kompensaatiokeinona on niittykasvikatot uudisrakennuksiin sekä nurmivaltaisten puistojen reuna-alueiden muuttaminen niityiksi.

Pohjavesialueella on erityisen tärkeää hulevesien laadullinen hallinta ja puhdistetun huleveden imeyttäminen pohjavedeksi. Läpäiseviä ja puoliläpäiseviä pintoja tulee suosia. Långmossenin suoalueella tutkitaan jatkossa ennallistamista.

Niityt, eriaikaan kukkivat kasvit ja kaupunkiviljely sekä hyönteishotellit lisäävät luonnonmonimuotoisuutta ja edistävät pölyttäjien mahdollisuuksia (Kuva 49). Suo- ja metsäpuutarhoihin voidaan toteuttaa myös lahopuutarhoja.





Kuva 49. Nykyisten voimalinjojen alla paikoin hienoja niittyjä. Jos voimalinjat saadaan maan alle, tulee uudisrakentamisen yhteydessä kompensaationa rakentaa kasvillisuuskattoja (heinä-, niitty- tai ketokattoja). Myös kaavarunkoalueen hulevesipainanteet ja pihojen sekä aukioiden sadepuutarhat voivat olla niittymäisiä.

4.3.8. VIHERTEHOKKUUS

Pihojen ja tonttien osuus viherrakenteesta on tärkeä, kun kaupunkikeskustoja tiivistetään. Vantaan kaupunki on ottanut käyttöön vihertehokkuuden uusissa asemakaavoissa. Vihertehokkuudella tarkoitetaan kasvillisuuden peittämän ja muun sadevettä läpäisevän pinnan suhdetta tontin rakennettuun pinta-alaan. Vihertehokkuuden merkitys kasvaa ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Kasvillisuus ja läpäisevät pinnat vähentävät tulvariskiä, sitovat hiilidioksidia, viilentävät rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita ja lisäävät kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Vihertehokkuudella tuetaan ekologisesti kestävää kehitystä, ympäristöarvoja ja Vantaan resurssiviisauden strategiaa. Vantaan käyttämässä vihertehokkuuslaskurissa on mukana myös hulevesilaskuri.

Keskeistä on säilyttää olevia puita ja kasvullista maata, istuttaa uusia isoja puita, kerroksellista kasvillisuutta sekä toteuttaa maanpäällisiä, mieluiten kasvillisuuspintaisia hulevesien viivytysrakenteita ja käyttää mahdollisimman paljon läpäiseviä ja puoliläpäiseviä pinnoitteita.

4.4. PALVELUT JA TYÖPAIKAT

Länsimäki - Yhteisöllinen, suvaitsevainen ja palvelullinen kaupunkikeskus

Suunnittelemme työn ja kaupan kohteista maamerkkejä ja eläviä ympäristöjä. Satsaamme julkisiin viihtymisen paikkoihin ja luomme tiloja kulttuurien kohtaamisille. Kannustamme omatoimisuuteen ja kaupunkitilan luovaan käyttöön.

Kaavarungon toteuttaminen tähtää käveltävään korttelikaupunkiin. Länsimäen keskusta-alue on jo nykyisin mittakaavaltaan käveltävä ja tätä vahvistetaan edelleen kiinnittämällä huomiota tärkeiden kevyen liikenteen reittien sijaintiin, laatuun ja niiden ympäristön toiminnallisuuteen. Kaavarungon toteutumisen jälkeen keskusta-alue hieman tiivistyy ja siitä muodostetaan vaihteleva ja kiinnostava keskustatoimintojen alue. Palveluita tuodaan lisää keskustatoimintojen alueelle.

Alueen sydämeksi muodostuu Kuntopuisto ja sen ympärille rakentuvat toiminnot. Kuntoraitti itsessään tulee toimimaan puisto- ja kävelykäytävänä, joka yhdistää Mellunmäen metroaseman ja sen ympäristön palvelut Länsimäen keskustan palveluihin. Kuntopuiston eteläosaan sijoittuu kivijalkaliikkeitä, joihin rakennetaan vahva kaupallinen julkisivu. Kuntoreitti kulkee Länsimäen porttina tunnetun alikulkusillan kautta pohjoiseen hybridikortteliin, jossa toiminnot ovat sekoittuneita. Hybridirakennuksen ympäristö rakennetaan aukioksi, joka yhdistyy sulavasti vieressä olevaan puistoon. Aukiolla voi olla toiminnallisuutta, kuten lasten leikkikalusteita, kahvila ja sen tarjoilualue sekä istutuksia. Jatkettaessa kuntopolkua pohjoiseen saavutaan puistoalueelle, jota kehitetään asukkaiden toiveiden mukaan. Kuntopuisto päättyy kirjasto- ja asukastilaan, jonka ulkopuolella voisi olla tapahtuma-amfi.

Hybridikorttelista länteen kuljettaessa kuljemme Länsimäentielle torimaisesti rakennetun risteysalueen kautta Kuulakujan shared space -tilaan. Kuulakujan kummallakin puolella kohoaa uudet rakennukset, joiden kivijalassa on liiketilaa. Kuulakujan päädyssä sijaitsee Kuulakujan ostari, jossa toimii Alepa ja ravintola.

Ostarin länsipuolelle on merkitty aukio, jonka kautta kulkee myös kävelyn pääreitti. Kuulakujalta pohjoiseen ja etelään kulkee kävelyraitti, jonka varrella sijaitsee leikkipaikat. Kuulakujalta pohjoiseen käveltäessä saavumme Rajakentän urheilupuistoon.

Kuntopuistosta kävelyn pääreitti jatkuu pohjoiseen kulkien Länsimäen koulun ohi ja päätyen uudelle asuinalueelle ja Rajakylän ratikkapysäkille. Pohjoiselle uudelle asuinalueen laajenemisalueelle sijoitetaan uuden päätien varten kivijalkakauppoja ja alueen katukuvaan suunnitellaan vahva kaupallinen julkisivu. Alueelle olisi hyvä sijoittaa ainakin lähikauppa ja asukastiloja sekä paikallisille yrityksille tiloja. Alueelle sijoittuu tulevaisuudessa bussipysäkit, joten houkutteleviin liiketiloihin on hyvä panostaa.



Kuvituskuva. Lähde: Microsoft

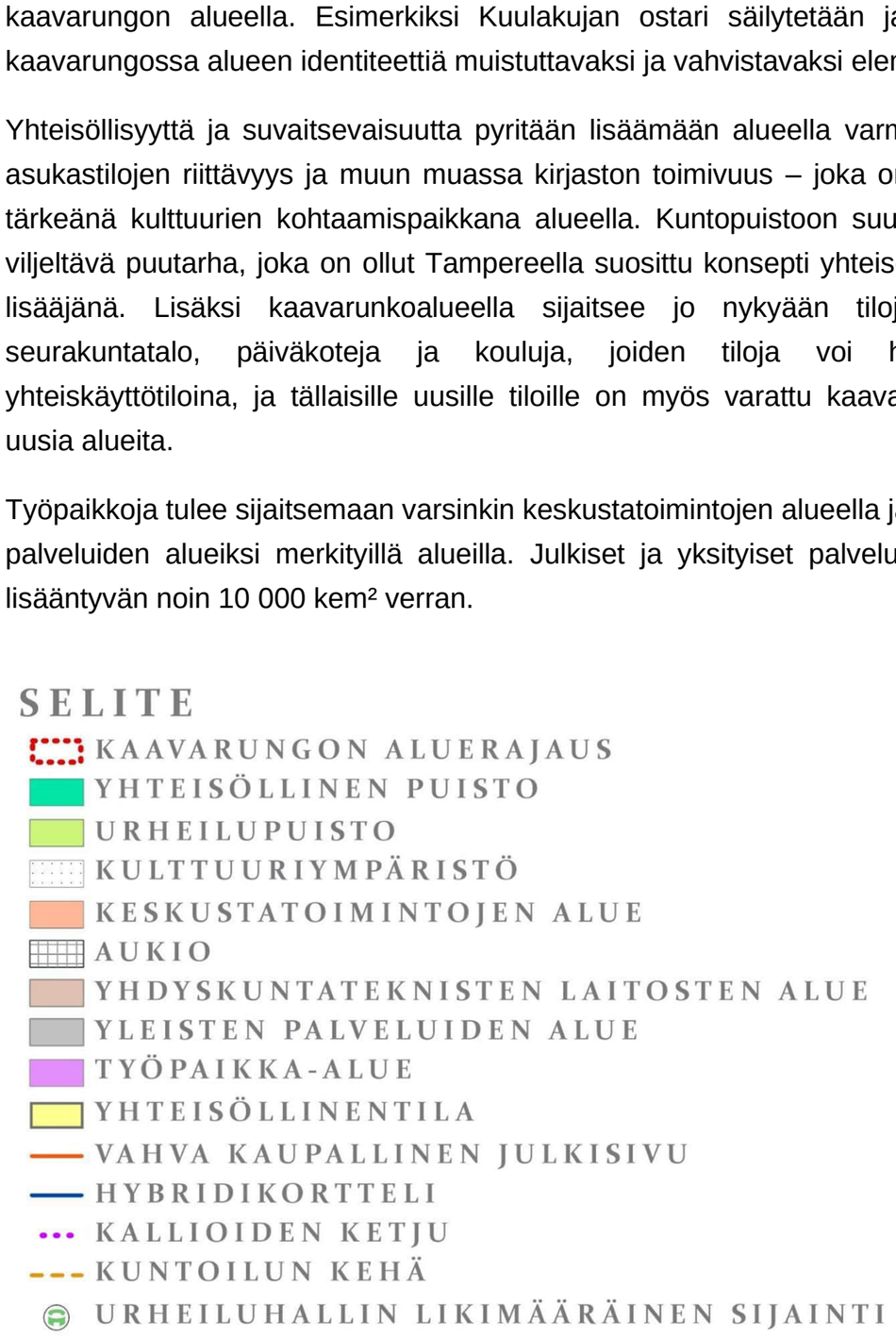
Länsimäen alueen historia kulkee kaavarungossa vahvasti mukana. Kaavarunkoon on merkitty kulttuurialueina ensimmäisen maailmansodan aikaisten rakennelmien paikat. Näitä hyödynnetään virkistysalueiden suunnittelussa ja hoidossa. Kaavarunkoon merkitty Kallioiden ketju -reitti kulkee näiden historiallisten alueiden kautta. Reitin varrelle asennetaan alueen historiasta kertovia infotauluja. Nykyisyys ja menneisyys kohtaavat myös muualla

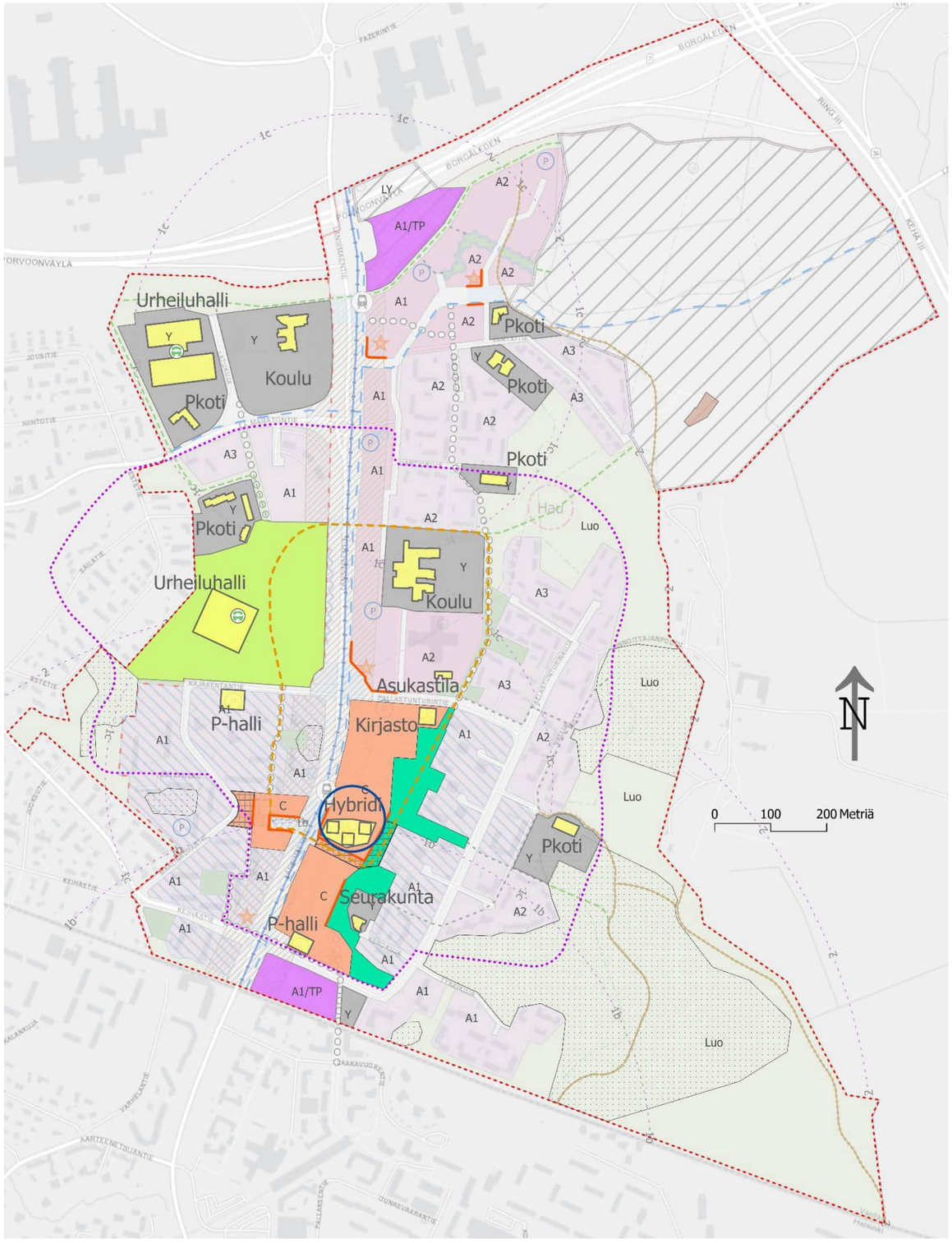
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

kaavarungon alueella. Esimerkiksi Kuulakujan ostari säilytetään ja otetaan kaavarungossa alueen identiteettiä muistuttavaksi ja vahvistavaksi elementiksi.

Yhteisöllisyyttä ja suvaitsevaisuutta pyritään lisäämään alueella varmistamalla asukastilojen riittävyys ja muun muassa kirjaston toimivuus – joka on toiminut tärkeänä kulttuurien kohtaamispaikkana alueella. Kuntopuistoon suunnitellaan viljeltävä puutarha, joka on ollut Tampereella suosittu konsepti yhteisöllisyyden lisääjänä. Lisäksi kaavarunkoalueella sijaitsee jo nykyään tiloja, kuten seurakuntatalo, päiväkoteja ja kouluja, joiden tiloja voi hyödyntää yhteiskäyttötiloina, ja tällaisille uusille tiloille on myös varattu kaavarungossa uusia alueita.

Työpaikkoja tulee sijaitsemaan varsinkin keskustatoimintojen alueella ja julkisten palveluiden alueiksi merkityillä alueilla. Julkiset ja yksityiset palvelut alueella lisääntyvän noin 10 000 kem² verran.





Kuva 50. Teema: Palvelut. Kaavarungon merkinnät Palvelut-teemassa.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

4.4.1. PALVELUIDEN ALUEET

Keskustatoimintojen alueet

KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

Länsimäentien varrelle Pallastunturientien risteysten väliselle alueelle on osoitettu keskustatoimintojen alue. Aluetta tulee kehittää monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueelle sijoitetaan asumista, kauppaa ja palveluita. Liike- ja toimitilojen määrän tulee tällä alueella kehittyä. Keskeisillä keskusta-alueilla maantasokerrosten tilojen tulee avautua kaupunkitilaan ja ne tulee osoittaa liike- ja toimitiloiksi.

Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallinen vähittäiskaupan suuryksikkö. Tämän on ajateltu sijoittuvan niin sanotulle hybridikorttelin paikalle. Hybridikortteliin voidaan sijoittaa vähittäiskaupan yksikön lisäksi myös esimerkiksi leipomon, kahvilan, terveyspalveluita ja muita pienempiä liiketiloja. Hybridirakennuksen ulkopuolelle tulee kohti Kuntopuistoa toteuttaa toiminnallinen **torimainen aukio**.

Keskustatoimintojen alueen pohjoispäädyssä Pallastunturintien varrella sijaitsee nykyään pienempi hybridirakennus, jossa sijaitsee **kauppa** ja **kirjasto**. Kyseiset toiminnot on ajateltu säilytettävän sijainnissaan. Kirjasto on peruskorjattu vähän aikaa sitten. Alueen tehostuessa pohdintaan voi kuitenkin tulla rakennuksen uusiminen. Kirjasto-kauppa -rakennuksen ulkopuolella sijaitsee Tarinatori, jota on ajateltu kehitettäväksi ja kytkettäväksi myös tiiviimmin kirjaston toimintoihin. Kuntopolun-Pallastunturintien alituksen ja kirjastorakennuksen läheinen alue voidaan tulevaisuudessa toteuttaa amfimaisena alueena, joka muodostaisi oleskelualueen sekä esiintymisalueen Tarinatorille.

Hybridikortteli yhdistyy torimaisesti toteutettavan Länsimäentien ylityksen kautta Länsimäentien länsipuolelle Kuulakujan keskustatoimintojen alueelle. Kuulakujan kummallekin puolelle olisi mahdollista rakentaa uudet rakennukset, joiden pohjakerrokseen tulee toteuttaa kauppa- ja liiketiloja. Kuulakujan päädyssä säilytetään ostari ja koko ostarin ympäristö tulee toteuttaa torimaisena.

Vahva kaupallinen julkisivu

VAHVA KAUPALLINEN JULKISIVU

Keskustatoimintojen alueen vieressä sijaitsee Kuntopuisto, jonka sisällä kulkee Kuntopolku. Hybridikorttelia reunustamaan sekä Kuntopolun varrelle keskustatoimintojen alueelle on merkitty vahvan kaupallisen julkisivun alueita. Kuntopolun kautta kulkee paljon jalankulkijoita, jolloin nämä vahvan kaupallisen julkisivun kohdat on ajateltu toimivan liiketoiminnan kannalta hyvin. Myös Kuulakujalle, Pallastunturintien-Länsimäentien risteykseen, sekä pohjoiselle laajenemisalueelle on merkitty vahvan kaupallisen julkisivun alueet.

Vahva kaupallinen julkisivu tarkoittaa sitä, että katutasossa kadunpuoleisista tiloista vähintään 80 % on oltava liike- ja myymälätilaksi soveltuvaa tilaa, joiden katujulkisivu tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna (Kuva 51). Näyteikkunoita ei saa peittää. Liiketilojen vähimmäiskerroskorkeus tulee olla vähintään noin 4 m. Kivijalkakauppojen tulee olla vähintään 100 m2:n kokoisia, jolloin ne voivat muuntua kunkin ajan kaupallisten tarpeiden mukaan. Katuun rajautuvien pohjakerrosten tulee olla houkuttelevia muun muassa suurten näyteikkunoiden kautta. Julkisivut tulee käsitellä keskustan pääjulkisivujen tapaan ja niissä tulee käyttää keskustan arvon mukaisia materiaaleja. Rakennusten pääsuunnittelijoilta vaaditaan erityistä ammattitaitoa ja kokemusta vastaavien vaativien julkisivujen suunnittelusta.



Kuva 51. Esimerkki vahvasta kaupallisesta julkisivusta. Kuvan lähde: pexels.com

Vahvat kaupalliset julkisivut -merkinnät on osoitettu sinne, minne on ajateltu sijoittuvan keskeisimmät palvelut ja missä ihmiset todennäköisimmin tulevat eniten viettämään aikaa. Merkittävin kaupallisen julkisivun sijainti on Länsimäentien viereisen hybriditalokorttelin reunat sekä pieni osa Kuntopuiston varren korttelia. Tämä alue tulee sijaitsemaan metron ja Länsimäen ratikkapysäkin välillä ja alueelle tulee sijoittumaan jalankulkijoille miellyttävää ympäristöä palveluiden ja viheralueiden muodossa. Kaavarungossa on myös osoitettu tälle akselille kaksi kaupunkikuvallisesti merkittävää kohdetta, jotka myös vahvistavat kaupallisen julkisivun soveltuvuutta tälle akselille. Akselia voisikin kutsua myös kaupalliseksi kävelykeskustaksi, joka alkaa Länsimäen ratikkapysäkiltä kulkien hybridikorttelin kautta Kuntopuistoon ja sitä pitkin etelään toisen kaupunkikuvallisesti merkittävän rakennuksen ohi metroasemalle. Luomalla hybridikorttelin Länsimäentien puoleisesta julkisivusta kaupallisesti vahvan houkutellaan ihmisiä pysähtymään ratikalla tällä pysäkillä ja kävelemään Länsimäen keskustan kautta metrolle. Matkan varrella alueen houkuttelevuutta lisää Kuntopuiston puolella hybridikorttelin aukiomainen ilme sekä kaupallinen julkisivu myös Kuntopuiston varrella.

Länsimäentien länsipuolelle Kuulakujan keskustatoimintojen aluetta reunustamaan on merkitty toinen vahvan kaupallisen julkisivun alue. Kuulakuja on ajateltu toteutettavan tulevaisuudessa shared space -tyyppisenä pihakatuna, jossa lihasvoimin liikkuvat kulkevat lomittain ja sekaisin moottoriajoneuvojen kanssa. Kuulakujaa reunustamaan olisi mahdollista toteuttaa uusia rakennuksia, joiden kivijalkaan toimitiloja, kuten esimerkiksi kukkakauppa, kahvio tai muu paikallinen palvelu. Myös Kuulapolun ostarin länsipuoleinen julkisivu on merkitty vahvan kaupallisen julkisivun merkinnällä. Tällä julkisivulla on rakennushistoriallisia arvoja ja se tulisi viereisen aukion suunnittelussa huomioida ja tuoda esille.

Pohjoiselle laajenemisalueelle on osoitettu kaksi vahvan kaupallisen julkisivun aluetta. Ensimmäinen on Uusi Katu sisääntuloliittymässä Rajakylän ratikkapysäkin vieressä. Toinen on pohjoisen laajenemisalueen Uusi Kadun ja Vartiotien risteysalueella. Tälle kohdalle tulee sijoittumaan uudet bussipysäkit ja alue on merkittävä risteyskohta. Ratikan pysäkki on vain muutaman sadan metrin päässä ja tästä risteyksestä jatkuu tiet neljään ilmansuuntaan. Alue on merkittävä liikkumisen risteyskohta sekä toiminnallisesti ja visuaalisesti tärkeä.

Yleisten palveluiden alueet

Y YLEISTEN PALVELUIDEN ALUE

Yleisten palveluiden alueita on merkitty kaavarungon eteläosaan nykyisen terveyskeskuksen tontille, seurakunta- ja kirkko -tontille, sekä koulujen ja päiväkotien alueille.

Terveyspalvelut

Pallastunturintien – Keilakujan risteyksessä sijaitsee Länsimäen terveyskeskus. Nykyisin terveyskeskuksessa toimii hammashoitola sekä yleisterveyden vastaanotto. Hakunilaan on tulevaisuudessa suunnitteilla hyvinvointikeskus, jonka valmistumisen aikataulu on arvioitu vasta 2040-luvun alkupuolelle. Länsimäen terveyskeskus tulee säilymään sote-keskuksena, jossa tarjotaan peruspalveluita. Jos kaavarungon mukainen rakentaminen ja asukkaiden määrän lisääntyminen toteutuu, tullaan myös palvelutarjontaa lisäämään Länsimäen terveyskeskuksessa.

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalla on syksyllä 2021 käynnistymässä palveluverkkoselvitys, jonka yhteydessä selvitetään nykyisten terveyskeskustilojen käyttökapasiteettia, palveluiden kattavuutta sekä tilojen käytön tehostamisen potentiaalia. Länsimäessä olisi potentiaalia tehostaa nykyisiä terveyskeskuksen tiloja. Suun terveydenhuollon tilat eivät tulevaisuudessa tule riittämään, jos asukkaiden määrä kovasti lisääntyy. Terveyskeskuksen tontilla on kuitenkin vielä rakennusoikeutta 1300 k-m2 käyttämättä ja rakennukseen voidaan lisätä yksi kerros lisää voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Kaavan mukainen rakennusoikeus varmasti soveltuu täyttämään mahdollisen lisätilantarpeen.

Kaavarungon mahdollistama väestönkasvu mahdollistaa terveyskeskuspalveluiden lisäämisen Länsimäen alueella. Hybridirakennukseen voisi sijoittaa myös sellaisia terveyspalveluita, jotka eivät ole välittömästi

riippuvaisia muiden terveyskeskuspalveluiden välittömästä läheisyydestä, kuten esimerkiksi laboratoriopalvelut. Hybriditalon sijainti lähellä ratikan pysäkkiä ja kävelyn pääreittiä tekee siitä hyvän sijainnin terveyspalveluille. Lisäksi hybriditalon yhteyteen voi toteuttaa pysäköintilaitoksen, jolloin liikkuminen palveluihin myös omalla autolla on helppoa.

Kirkko ja seurakuntatalo

Länsimäen kirkko ja seurakuntatalo säilyvät nykyisellä sijainnillaan.

Koulut

Alueella olevat Rajakylän ja Länsimäen koulut säilyvät. Länsimäen koulussa on hyvin kapasiteettia vastaanottaa uusia oppilaita. Kaavarunkoalueelle ei ole tarpeen osoittaa uutta koulun paikkaa. Mahdollinen uusi koulu saattaa sijoittua Kuussillan kaavarungon alueelle.

Päiväkodit

Kaavarunkoalueelle on juuri valmistumassa uusi päiväkoti Vartiotien varrelle. Latukujan päiväkotia ollaan uusimassa.

Kaavarunkoalueen eteläosan asemakaavoitettu Y-tontin rakentamismahdollisuus on tarkistettu. Valliraitin varrella Linnoituskujan päässä sijaitsee asemakaavoitettu Y-tontti, jota on jo aikaisemmin ajateltu päiväkodin paikaksi. Tontilla sijaitsee ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitusrakenteita. Alueelta on tehty arkeologinen tarkkuusinventointi (Museovirasto 2021), jonka tulosten perusteella on tontilta rajattu tarkemmin uuden päiväkodin rakennuspaikka. Tontilla on rakennusoikeutta 2500 k-m^2. Arkeologisen inventoinnin tuloksena aiempaa muinaismuistoaluetta on kavennettu. Tontin käytettäväksi soveltuva ala on noin 7000 m2. Rakentaminen voi muuttaa ympäröivän maaperän kosteustasapainoa, mikä saattaa vaikuttaa muinaismuistoalueella sijaitsevien puisten rakenteiden säilyvyyteen. Siksi ehdotetaan tontin hulevesien johtamista muinaismuistoalueelle. Muinaismuistoalue on kuitenkin rajattava ympäristöstään erottuvalla ja korkeammalla rakenteella, jottei lapset mene leikkimään muinaismuistoalueelle. Muinaismuistoalue voidaan myös tarpeen vaatiessa rajata tontin ulkopuolelle lohkomisen yhteydessä. Alueelta suoritetaan vielä maaperätutkimus, jolla tarkastetaan, onko alueella turvemaata ja sopiiko maaperä päiväkotirakentamiseen.

Kaavarunkoalueen pohjoiselle laajenemisalueelle on merkitty yksi uusi päiväkodin paikka. Väestönkasvu pohjoisella alueella tulee olemaan sen suuruista, että alueelle tarvitaan yksi päiväkoti lisää. Päiväkodin paikka on osoitettu Y-alueena Vartiotien pohjoispuolelle, Vartiotielle juuri valmistunutta päiväkotirakennusta vastapäätä. Päiväkodit sijaitsevat tarpeettoman lähellä toisiaan, mutta runsaiden rakentamisrajoitteiden vuoksi kaavarunkoalueelta ei löytynyt toista riittävän isoa tonttia. Sijainnista on tarkistettu hiukkastilastot, joiden mukaan päiväkodin voi sijoittaa tälle alueelle. Uusi rakentaminen tulee myös suojaamaan päiväkodin pihaa melulta. Päiväkodin rakentaminen tälle alueelle tulee aiheelliseksi vasta pohjoisen alueen rakentumisen yhteydessä. Päiväkotitontilta on kävely-yhteys viereiselle Långmossenin suopuistoalueelle. Itse tontti sijoittuu hiekkamaalle. Päiväkotitontin koko on noin 6000 m2. Rakennus on osoitettu rakennettavaksi kahteen kerrokseen.

Muut palvelut

Palveluasumisen alue – elinkaariasumisen kortteli

Keskustatoimintojen alueen pohjoispuolelle Länsimäen koulun eteläpuolelle on merkitty asuinkortteli sekoittuneelle asuntorakentamiselle. Tälle alueelle on ajateltu sijoittuvan elinkaariasumisen kortteli. Elinkaariasumisen alueella tarkoitetaan kokonaisuutta, jossa suunnittelun kautta on mahdollistettu samalla alueella asuminen muuttuvista elämäntilanteista huolimatta. Suunnittelemalla korttelirakenne asuntotyypeiltään monipuoliseksi voivat alueen asukkaat helposti muuttaa sopivampaan asuntoon elämäntilanteiden muuttuessa. Pidemmälle vietynä voi myös asunnot suunnitella helposti muunneltaviksi esimerkiksi kerrostaloissa. Länsimäen palveluasumisen / elinkaariasumisen kortteliin olisi helposti yhdistettävissä palvelumalleja, joissa palveluiden, kuten pesula- ja ruokapalveluiden kautta voidaan helpottaa asumista. Läheisen koulun keittiöpalveluita voidaan hyödyntää palveluasumisenkorttelin ruokahuollon

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

järjestämisessä. Keskustatoimintojen alueen palvelut ovat lähellä ja sieltä löytyy muita palveluita palveluasumisen korttelin tarpeita varten.

4.4.2. YHTEISÖLLISET TILAT

Yhteisöllisyyden ja suvaitsevaisuuden lisääminen on yksi kaavarungon tavoitteista. Tähän tavoitteeseen on pyritty pääsemään kehittämällä uudenlaisia asumisen, palveluiden ja virkistysalueiden konsepteja kaavarungon alueelle. Yhteisöllisyyttä ja suvaitsevaisuutta lisäävät jaetut tilat sekä kohtaamis- ja tapahtumapaikkojen lisääminen.

Luomalla julkisista tiloista toiminnallisia ja yhdistelemällä eri toimintoja pienelle alueelle voidaan vähentää me – he -jaottelua kaupunkiympäristössä. Toimintojen ja käyttäjäryhmien sekoittaminen voi tarkoittaa esimerkiksi ikäihmisten ja nuorison tuomista samaan tilaan, maahanmuuttajien ja syntyjään suomalaisten tuomista yhteen yhteisten toimintojen kautta, autoilijoiden, pyöräilijöiden ja kävelijöiden jakamia tiloja, palveluiden ja virkistyksen yhdistämistä, asumisen ja palveluiden yhdistämistä, ja niin edelleen.

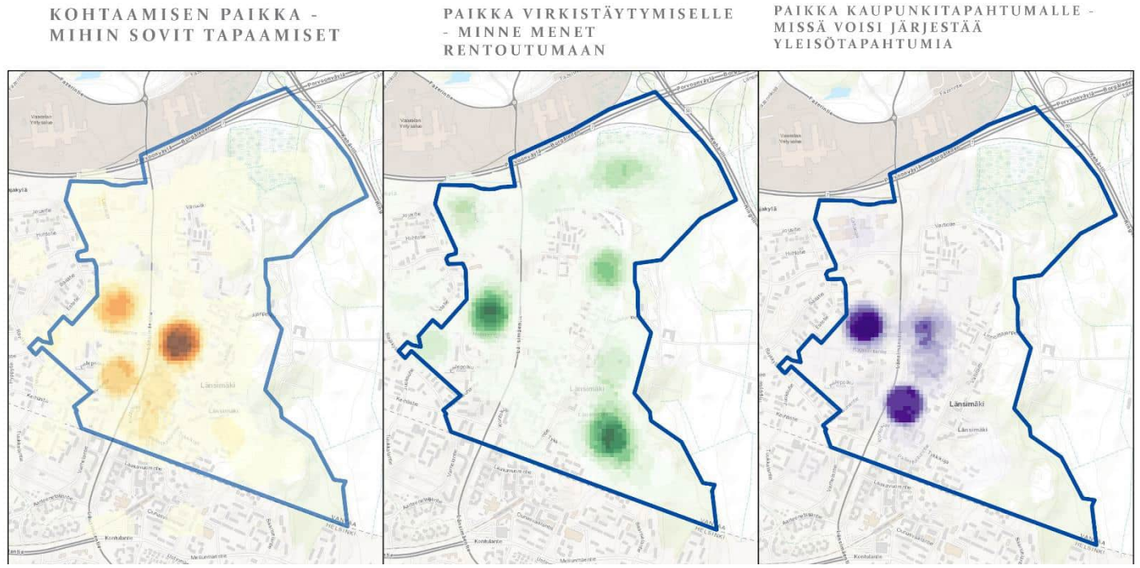
Uudet jaetut julkiset tilat

Länsimäen kaavarungossa ajateltuja uusia jaettuja tiloja ovat elinkaariasumisen kortteli, shared space -katutilat esimerkiksi Kuulakujalla, yhteisöllinen kuntopuisto, sekä torit ja aukiot, joissa yhdistyy monta eri toimintoa. Nämä konseptit on jo esitelty tämän selostuksen muissa osissa.

Tapahtuma-alueet

Asukaskyselyn (Vantaan kaupunki 2020) yhteydessä selvitettiin asukkailta, millä alueilla he sopivat tapaamisia ja mitkä alueet soveltuisivat tapahtumien järjestämiseen. Kohtaamiset sovitaan kyselyn tulosten perusteella useimmiten kirjaston läheisyyteen. Tapahtumien paikaksi soveltuisi kyselyn perusteella urheilupuiston alue sekä nykyisin tyhjillään oleva Y-tontti. (Kuva 52)

Kaavarungossa ideana on sosiaalisen vuorovaikutuksen lisäämiseksi kehittää kuntopuistoa yhteisöllisemmäksi erilaisten toimintojen kautta. Kuntopuiston pohjoispään Tarinatoria on ajateltu kehitettävän ja sen yhteyteen ulkoamfi. Alueella voi järjestää pienimuotoisia tapahtumia. Toinen amfialue sijaitsee Juoksuhaudanpuiston läheisyydessä päiväkodin vieressä, ja se soveltuu myös pienimuotoisten tapahtumien järjestämiseen. Länsimäen keskustassa nykyisin tyhjillään olevalle Y-tontille tullaan tulevaisuudessa toteuttamaan hybridirakennus, jolloin kentän käyttö tapahtumille vähenee. Mutta kenttää voidaan hyödyntää tapahtumien järjestämisessä, kunnes hybridirakennus valmistuu. Lisäksi hybridikorttelin viereen on kaavarungossa merkitty toiminnallinen aukio.



Kuva 52. Asukaskyselyn tuloksissa esitetyt kohtaamisten, virkistäytymisen sekä tapahtumien paikat. (Vantaan kaupunki 2020, Asukaskyselyn tulokset)

Yhteiskäyttötilat / yhteisölliset tilat

Kaavarunkoon ei ole erikseen merkitty yhteiskäyttötiloja, mutta niiden toteuttaminen on mahdollista muiden merkintöjen puitteissa. Alueella sijaitsee jo nykyisin esimerkiksi asukastila, urheiluhallit, seurakuntatila sekä kirjasto, joissa on yhteiskäyttöön soveltuvia tiloja. Näiden lisäksi esimerkiksi koulurakennuksissa ja päiväkodeissa on tiloja, jotka voisi avata iltakäyttöön yhteistilana. Yhteiskäyttötiloja voisi varata myös tulevaan hybridirakennukseen.

Kaavarungon ajatuksena on tilojen ja rakennusten monikäyttöisyys ja rakennusten käyttötarkoitusten muuntojoustavuus. Pysäköintilaitosten suunnittelussa voisi tämän ajattelutavan hyödyntää varaamalla pysäköintilaitoksista tiloja esimerkiksi bändien treenitiloja varten tai varastotiloja tai pyörien säilytystiloja varten. Pysäköintilaitosten katoille voisi toteuttaa ulkokuntoilualueen tai pienen urheilukentän. Esimerkiksi Helsingin Kalasatamassa on toteutettu Redin katolle Bryga-puisto, jolla sijaitsee viherrakentamista, leikkipaikkoja sekä puistopenkkejä ja -pöytiä (Kuva 53).



Kuva 53. Bryga-puisto kauppakeskus Redin katolla. Lähde: Rakennuslehti.fi

4.4.3. TYÖPAIKKA-ALUEET

KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

Y YLEISTEN PALVELUIDEN ALUE

TP TYÖPAIKKA-ALUE

Työpaikka-alueiksi on osoitettu kaksi korttelia kaavarunkoalueelta. Keskustatoimintojen alue itsessään sisältää työpaikkoja, kuten myös yleisten palveluiden alueet. Näiden lisäksi on osoitettu kaksi korttelia työpaikka-alueiksi, joissa asuminen ja työpaikat sekoittuvat.

Länsimäen eteläosa – Pallastunturintien varren kortteli.

Tämä alue sijaitsee Länsimäen keskustatoimintojen alueen sekä Mellunmäen metroaseman ja sen ympäristön asunto- ja palvelualueiden välissä. Kortteli on merkitty sekoitetuksi asumisen ja työpaikkojen kortteliksi, jossa ajatuksena on molempien tai vain toisen toiminnon sijoittaminen kortteliin. Kortteli on nykyisin jo rakennettu, mutta sen sisäosassa sijaitseva pysäköintialue voisi muuttuvien pysäköintinormien ansiosta ottaa täydennysrakentamisen alueeksi, jolloin pysäköintipaikan tilalle voisi rakentaa pistetalon, jossa sijaitsisi esimerkiksi toimistotiloja.

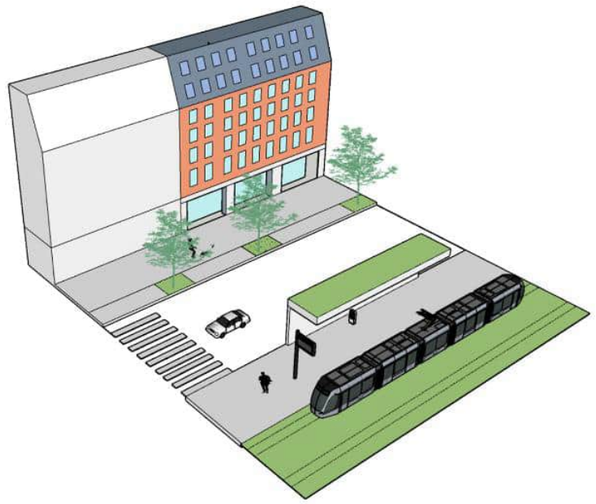
Pohjoisen laajenemisalueen työpaikka-aluevaraus

Porvoonväylän eteläpuolelle Länsimäentie-Porvoonväylän kainaloon on merkitty asuinalueen ja työpaikka-alueen varaus. Alue on myös merkitty selvitysalueeksi. Nykyisin tällä sijainnilla on maakasa, jonka koostumus on epävarma. Maakasa tullaan todennäköisesti poistamaan ratikan rakentamisen yhteydessä, jolloin alue voitaisiin yhdistää pohjoisen laajenemisalueen asuinkortteleihin. Alueelle sopisi sijoitettavan työpaikkoja, sillä se ei sovi asumiselle Porvoonväylän melu- ja hiukkashaittojen takia. Samalla uudet rakennukset suojaisivat pohjoisen laajenemisalueen asuinrakennuksia ja piha-alueita. Alueen maankäyttö tullaan ratkaisemaan vasta myöhemmin.

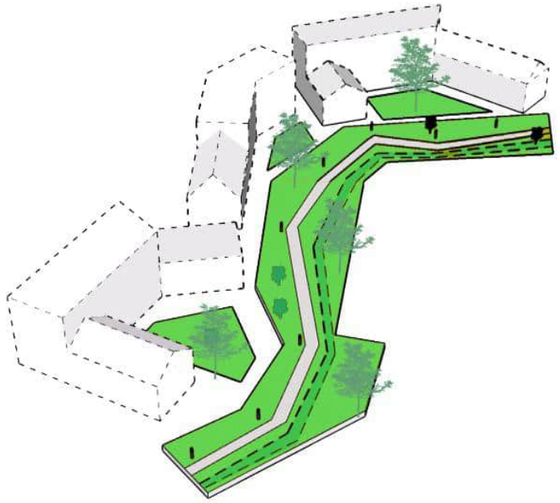
5. KAAVARUNGON TOTEUTUS

5.1. YLEISET ALUEET

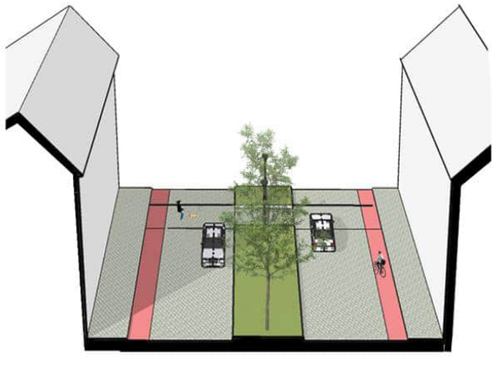
Kävely-ystävällinen katutila



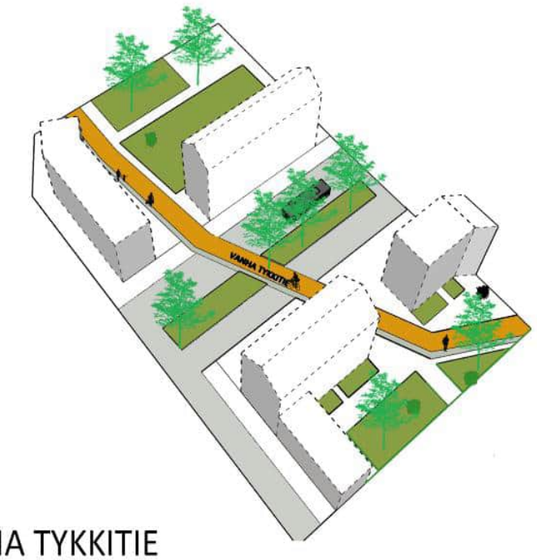
KAUPUNKIBULEVARDI
Länsimäentie muuttuu Vantaan ratikan myötä kaupunkibulevardimaiseksi.



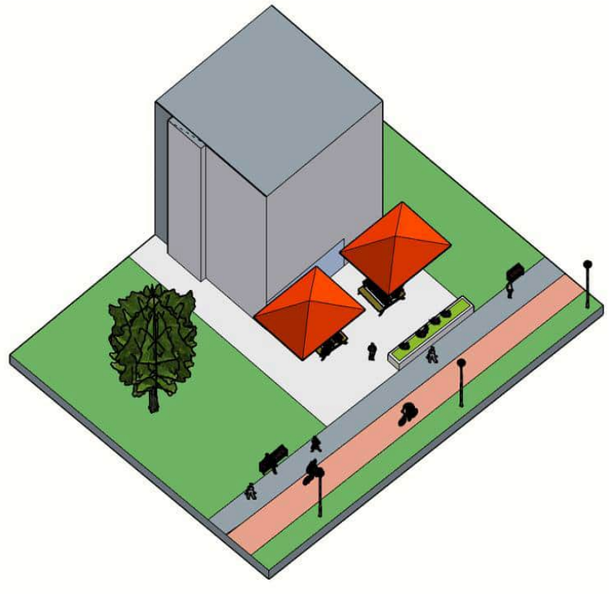
VIHERYHTEYS ASUINALUEEN RUNKONA
Pohjoisen alueen keskiöön rakennetaan viherkäytävä, joka yhdistää Länsimäentien Långmossenin suoalueeseen ja kulkee asuinkortteleiden läpi sekä katujen poikki.



ALUEEN PÄÄKATU
Pohjoisen asuinalueen pääkatu on Länsimäentien tapaan puistokatumainen, mutta hieman kapeampi.



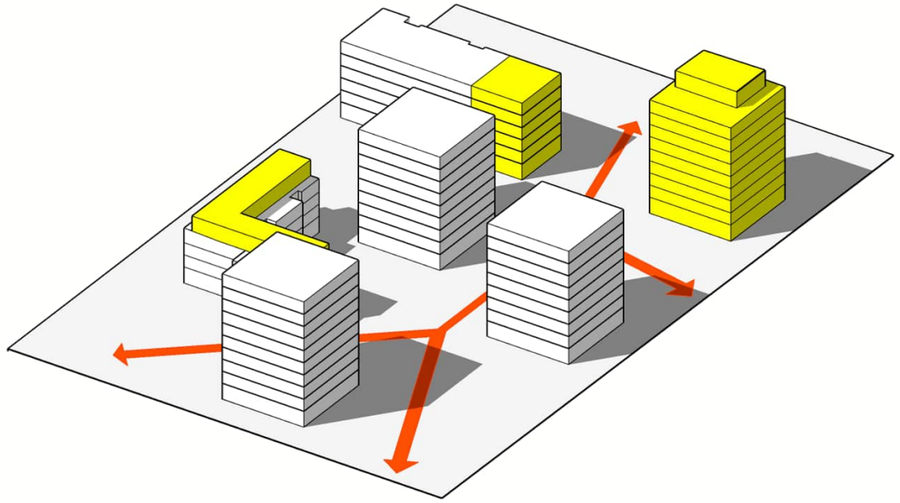
VANHA TYKKITIE
Ensimmäisen maailmansodan aikana rakennetun Vanhan tykkitien linjaus tuodaan esiin kevyen liikenteen reittinä, joka kulkee asuinkortteleiden läpi ja katujen poikki.



JATKUVAT KÄVELYN PÄÄREITIT
Kävelyn pääreitit ovat selkeitä ja valaisimet kävely-ympäristöön sopivia. Katutason kerrokset avautuvat pääreitille.

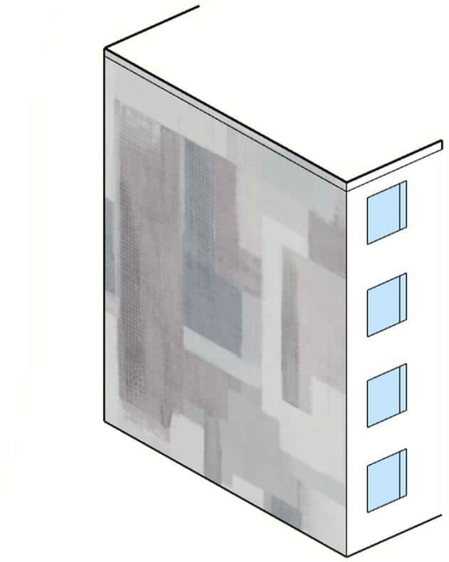
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

5.2. NYKYISTEN KORTTELEIDEN KORJAUS JA TÄYDENNYS



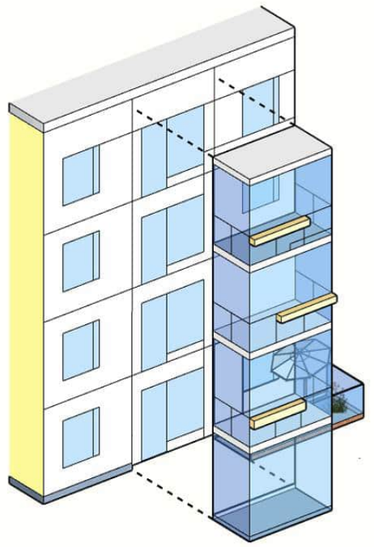
AVOIMIEN KERROSTALOKORTTELEIDEN TÄYDENNYKSET

Lamellitaloja ja muita matalia rakennuksia on sallittua korottaa. Korotusosat suositellaan rakennettavaksi runkosyvyydeltään pienemmiksi kuin korotettavat rakennukset. Tonttien täydennys kokonaan uusilla rakennuksilla tai pidentämällä olemassa olevia rakennuksia on myös sallittua. Täydennysten tulee erottua vanhasta rakentamisesta esim. värityksensä kautta. Kulkureitit kortteleiden läpi pyritään säilyttämään.



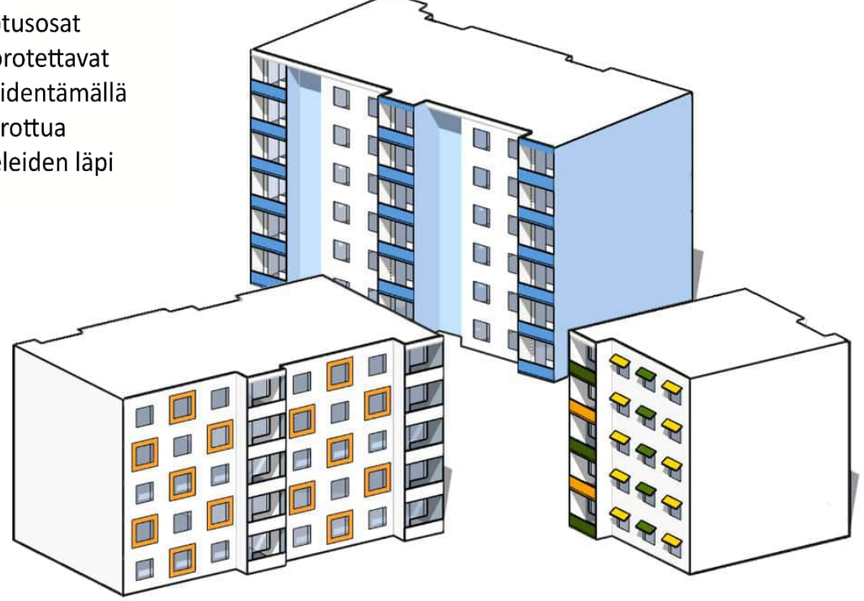
TAIDE

Kerrostalojen umpipäädyt ovat hyvä paikka taiteelle. Muraali tuovat väriä Länsimäen väritykseltään niukkaan arkkitehtuuriin.



PARVEKKEILLA KERROSTALOJEN UUSI ILME?

70-luvulle tyypilliset parveketornit voidaan korvata syvyydeltään aiempaa suuremmilla ja ilmeeltään kevyemmillä parvekkeilla.



VÄRITYS

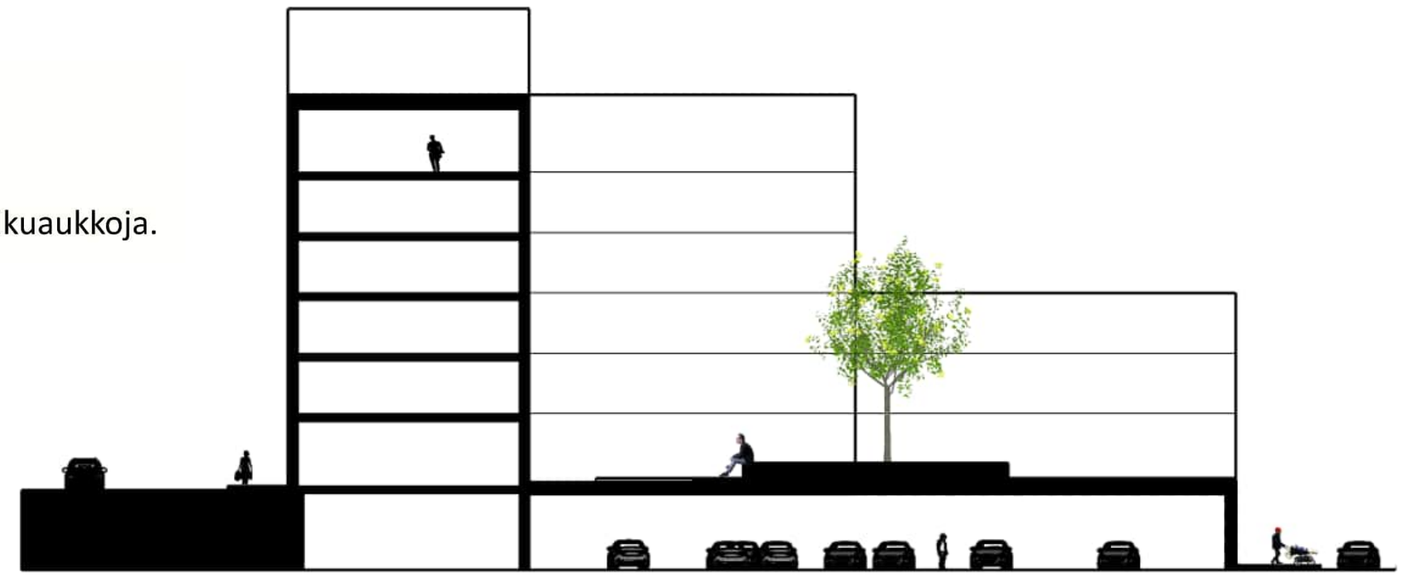
Rakennusten tulee myös jatkossa olla väritykseltään vaaleita. Korjaus- ja täydennysrakentamisessa suositellaan käytettäväksi vahvoja tehostevärejä, joilla korostetaan rakennusten osia.

5.3. RATIKANVARREN UUDET KORTTELIT



AVOIN KATUTASON JULKISIVU

Katutason tilojen tulee aueta laajoin lasipinnoin katutilaan.
Rakennuksissa suositaan arkadeita ja niiden väleihin jää kulkuaukkoja.



RINTEESSÄ KANSIPYSÄKÖINTI

Osassa Länsimäentien varren uusia kortteleita pysäköinti voidaan sijoittaa pihakannen alle.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §

5.4. POHJOINEN LAAJENEMISALUE



Kuva 54. Havainnekuva rakentamisen sijoittelusta pohjoisen laajenemisalueella

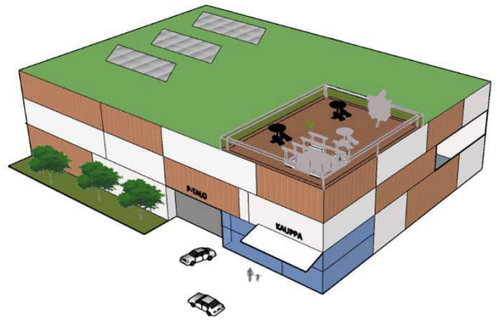


Kuva 55. Kortteleiden teemat uudella pohjoisella laajenemisalueella.

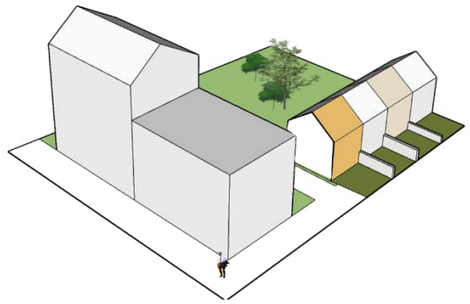
Omaleimaiset korttelikokonaisuudet

Uudet korttelikokonaisuudet ovat teemoiltaan erilaisia, jolloin syntyy maamerkkejä ja tunnistettavia paikkoja. Korttelien omaleimaisuus syntyy niiden sijainnin ja arkkitehtuurin tuloksena. Osa-aluekohtaiset painotukset rakennusten arkkitehtuurissa ja rakennusten typologioissa voivat hakea inspiraatiota niin luonnonympäristöstä kuin olemassa olevasta rakennuskannasta.

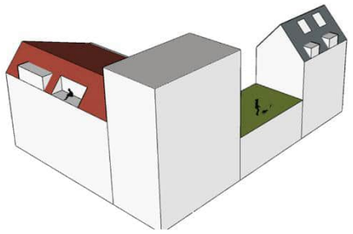
Suunnittelun suuntaviivoja



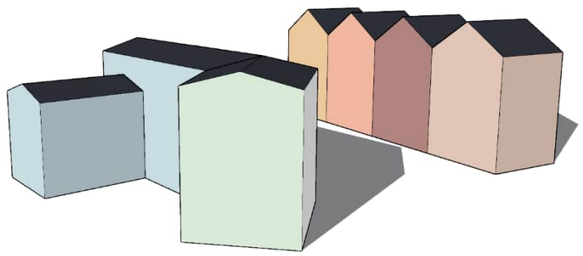
KESKITETTY PYSÄKÖINTI
Pysäköinti järjestetään pääosin keskitetysti. Pysäköintitalot tulee suunnitella miellyttäväksi osaksi kaupunkirakennetta.

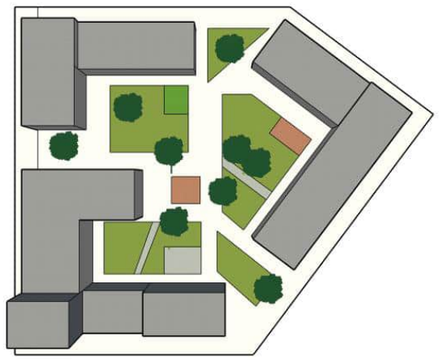


ASUMISMUOTOJEN SEKOITTUNEISUUS
Pohjoisella asuinalueella useimmat korttelit voivat koostua useammasta eri talotyypistä.



MONIMUOTOISET KATTOMUODOT
Alueen arkkitehtuurissa yhdistyvät jyrkät kattomuodot ja neutraalit tasakatot. Matalissa rakennusosissa voidaan käyttää viherkattoja.





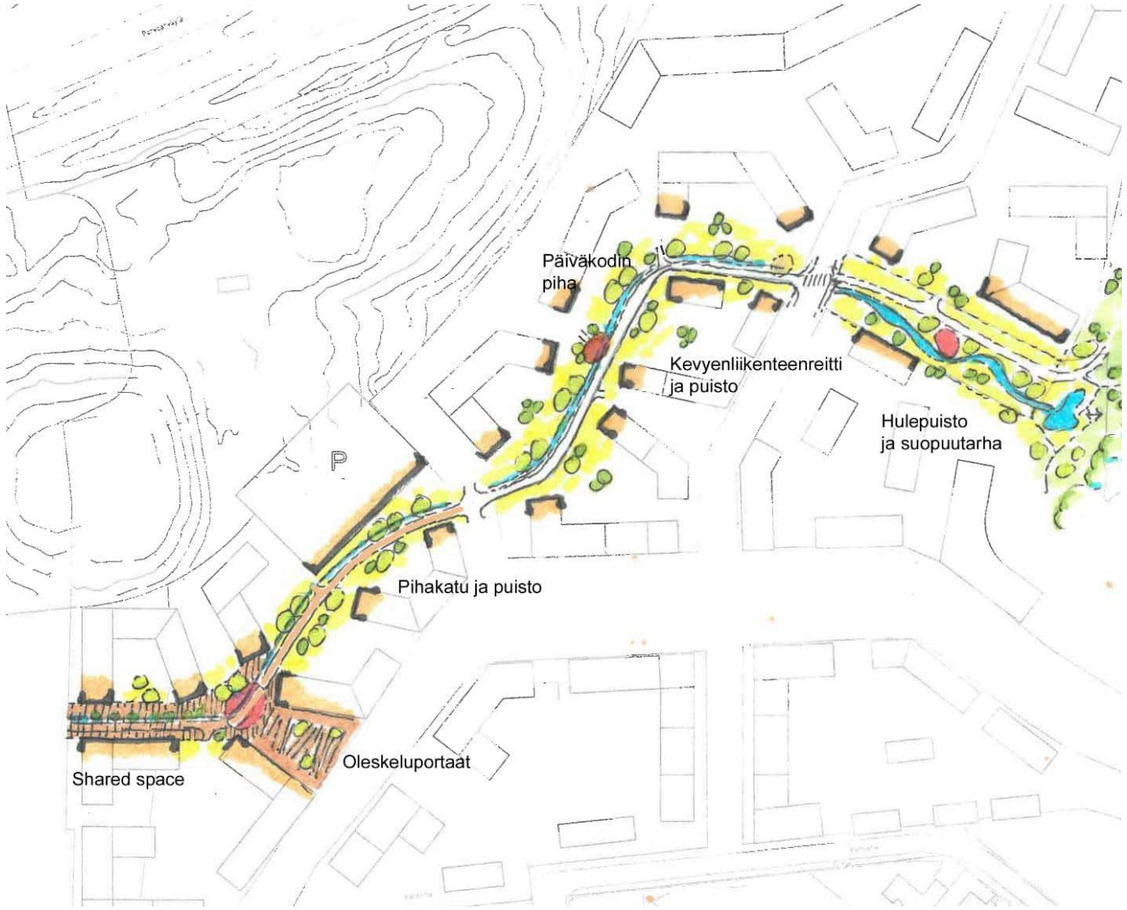
VÄRITYS
Rakennusten tulee olla keskenään erisävyisiä. Suurissa väripinnoissa suositaan pehmeitä murrettuja ja vaaleita värisävyjä.

VEHREÄT KORTTELIPIHAT
Keskitetty pysäköintiratkaisu mahdollistaa vehreät pihat, joille mahtuu isokokokoisiakin puita. Jos korttelissa on useita taloyhtiöitä, pihoja ei aidata vaan ne toteutetaan korttelin yhteispihoina.

Puurakentaminen

Länsimäen metsäisestä sijainnista johtuen puurakentaminen sopii hyvin alueen luonteeseen. Pohjoisen laajenemisalue tulee sijaitsemaan kuivahkon korven vieressä ja puurakentaminen uusilla korttelialueilla toisi hienosti esille uusien asuinalueiden yhteyden viereiseen luontoalueeseen. Puurakentamista suositellaan erityisesti Långmossen-suon laitamille (korttelikokonaisuus C). Asuinkorttelit voidaan tällöin suunnitella avautumaan kohti metsäistä viheraluetta.

LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §



Pohjoisosan uuden asuinalueen keskelle rakennetaan puistomainen, monikäyttöinen viheryhteys, joka muodostaa alueen vihreän sydämen. Siellä voi olla pihakatuja, reittejä, hulevesiaihe sekä pieniä toiminnallisia paikkoja, kuten leikki-, peli- ja oleskelupaikkoja. Viheryhteys voidaan toteuttaa osittain shared space -tyyppisenä. Korttelien pihat avautuvat viherakseliin, jolloin kokonaisuudesta tulee laajempi. Referenssikohteita ovat mm. Leppäviidan kortteli ja Leppäviidanpuisto sekä Majurinpuisto Espoossa. Maaston korkeuseroja voidaan hyödyntää paikoin esimerkiksi rakentamalla oleskeluportaita.



Kuva 56. Viheryhteys voi koostua urbaanimmasta shared space –osuudesta ja vehreämmästä puisto-osuudesta mahdollisine hulevesiaiheineen. (Kuva oik. Mika Riekki)



Kuva 57. Viheryhteyden kasvillisuus lähempänä suoaluetta on rehevämpää päätyen metsä- ja suopuutarhaksi ja suoalueeksi, jolloin puutasot ja pitkospuut voivat toimia reittinä.

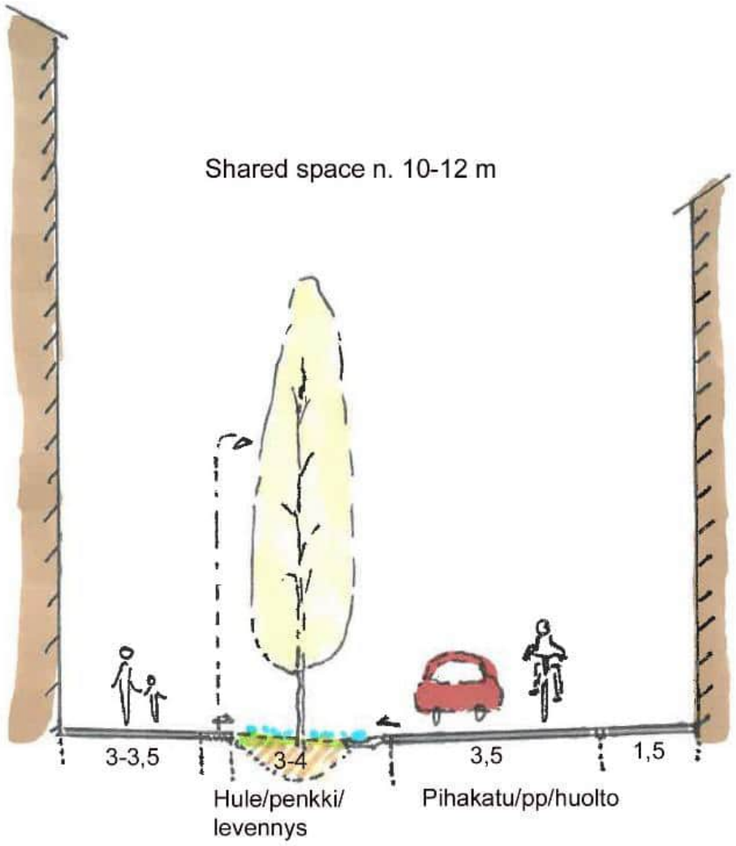
LIITE: Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 / 8 §



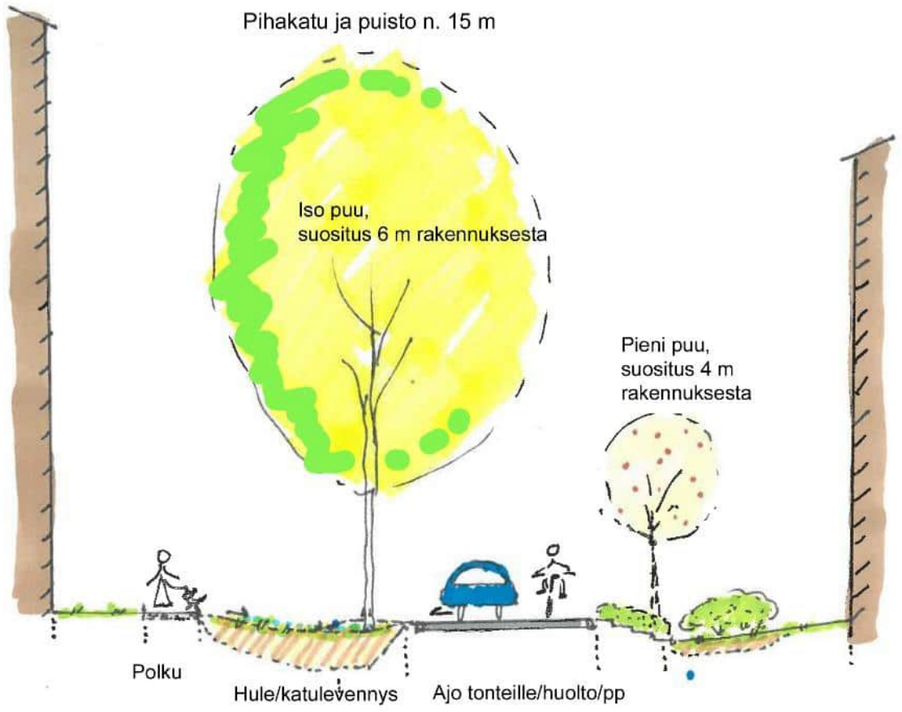


Kuva 58. Esimerkkejä oleskeluportaista. Lähde: Robert Libetti / Business Insider, Kuvan lähde: Time Out/Jaclyn Rivas

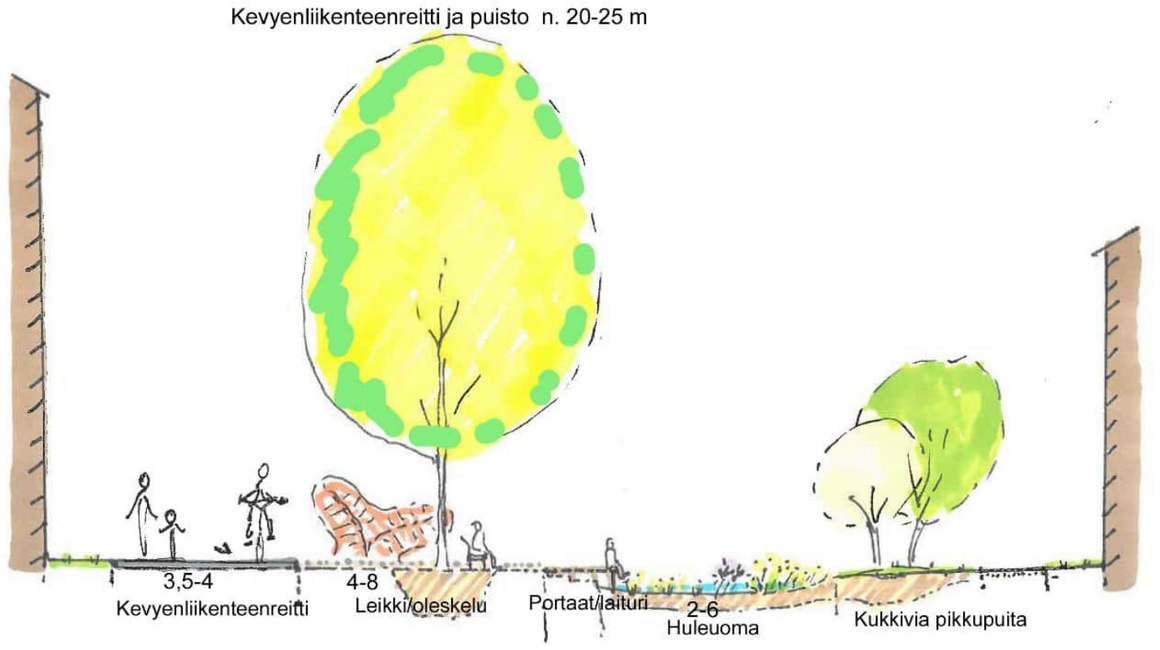
Katutilojen typologioita



Vihersormi alkaa urbaanista pihakadusta. Pihakadun (Shared space) hulevedet ohjataan vihreisiin hulevesipainanteisiin, joissa vesiä viivytetään ja suodatetaan ennen hulevesiviemäreihin johtamista. Kapeaan katutilaan mahtuvat esim. pilarimuotoiset puut



Vihersormen leveys vaihtelee. Noin 15 metrin levyiseen osaan mahtuu pihakatu levennyksineen, jolta ajoyhteys tonteille sekä hulevesien viivytystä, suodatusta ja istutuksia.



Leveimmillään vihersormi on noin 20-25 metriä. Puistomaisen kevyenliikenteenreitin viereen puistoalueelle mahtuu leikki- ja oleskelualueita. Hulevesiuoma on vehreä viivyttäen ja puhdistaen hulevesiä ennen suopuutarhaan ja suoalueelle johtamista.

6. KAAVARUNGON VAIKUTUKSET

Kaupunkirakenne ja asuminen

Vahvuudet

- Uusi pohjoinen laajenemisalue ja nykyisten asuinkortteleiden täydentäminen lisää asumisen vaihtoehtoja Länsimäessä.
- Asuntorakentamisessa yhdistetään samoihin kortteleihin useita eri asuntotyyppejä ja hallintamuotoja.
- Kaupunkikuvallisesti merkittäviin risteyskohtiin kiinnitetään erityistä huomiota.
- Kaavarunko vahvistaa ja kehittää paikallisia ominaispiirteitä ja kulttuuriympäristön arvoja, kuten olevia puisto- ja viheralueita sekä kallioalueita.
- Kaupunkikuva tiivistyy varsinkin Länsimäentien varrella.
- Kaavarungossa on huomioitu resurssiviisaus, vihertehokkuus ja hulevesien hallinta. Kaavarunko vastaa ilmastohaasteisiin. Korttelit on pidetty vehreinä.

Heikkoudet

- Monet kehitettäväksi tarkoitetut alueet ovat yksityisessä omistuksessa, joten alueiden kehittäminen ja tiivistäminen ovat riippuvaisia maanomistajien tahtotilasta.
- Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaatuminen tekee Länsisalmen alueen tulevaisuuden kehitysnäkymän ennustamisen hankalaksi ja siitä syystä Länsimäen kaavarungon itäisten alueiden suunnittelu jätettiin tämän kaavarungon ulkopuolelle.
- Kaavarungon ajatus rakennuksissa sijaitsevista asumiseen liittyvistä palveluista voi toteutua vain, jos kiinteistökehittäjät luovat kortteleihin näitä palveluita.
- Pohjoisen laajenemisalueen maaperän rakennettavuus on hankala ja kallis.
- Porvoonväylän melu pohjoisella laajenemisalueella. Melua voi vähentää rakennusten sijoittamisella ja laadulla.

Mahdollisuudet

- Uusia asuntoja 2 700 ja uusia asukkaita 4 400.
- Monipuolisempi korttelirakenne mahdollistaa viihtyvämmät asuinympäristöt.
- Mahdollistetaan kohtuuhintaisuus miellyttävyydestä tinkimättä
- Monipuolisuus asuntokannassa ja hallintamuodoissa saman korttelin sisällä lisää sosiaalista sekoittuneisuutta ja sitä kautta vähentää kuiluja sosiaalisten ryhmien välillä.
- Länsimäen identiteetti vahvistuu ja se saa paremman maineen alueen kehittämisen ja kiillottamisen myötä.
- Länsimäen keskustasta muodostuu hybridikorttelin ympärille kasvava liikenteellinen ja toiminnallinen hubi.
- Kuntopuiston ympäristön kehittäminen luo selkeämpää rakennetta Länsimäen keskustan kaupunkikuvaan ja tekee siitä houkuttelevan ja miellyttävän.
- Kaavarunko luo monipuolista kehitystä ja kerroksellista kaupunkikuvaa.

Uhat

- Nykyinen hintataso Länsimäessä ei houkuta kiinteistökehittäjiä. Uhkana on, että alueen kehityksen käynnistyminen viivästyy. Alueella on kuitenkin jo käynnistymässä hankkeita, jotka toivottavasti käynnistävät lumipalloefektin ja Länsimäen alueen laajemman kehittymisen.
- Tulevaisuuden kehittäminen tehdään pintapuolisesti, eikä rohkeita tekoja uskalleta tehdä. Tällöin kortteleiden kehitys jää puolitiehen. Elinvoimaisemman Länsimäen ajatus kaavarungossa perustuu rohkeaan tiivistämiseen ja täydennysrakentamiseen, myös ylöspäin, paikoitellen jopa korttelirakenteen uusimiseen. Tähän on löydyttävä tahtotila. Hankkeiden yhteydessä on tarkasteltava kokonaiskuvaa.
- Noin puolet kaavarungon rakentamisesta (90 000) kem² voidaan toteuttaa vasta, jos voimalinja siirretään maan alle.

Liikenne

Vahvuudet

- Kaavarunko rakentuu ajatukseen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta ja Vantaan ratikan rakentamisesta ja liikkumistapojen muutoksesta kohti kestävämpiä liikkumistapoja. Kevyen liikenteen reitistöön on kiinnitetty erityistä huomiota.
- Kaavarungon alueella sijaitsee kaksi ratikan pysäkkiä.
- Kaavarungossa on tarkasteltu melko kattavasti pysäköinnin uudelleenjärjestämistä alueella. Pysäköintilaitosten paikat on valittu strategisesti.
- Tärkeisiin risteyskohtiin on kiinnitetty huomiota.
- Kaavarungon ratkaisu perustuu jo olemassa olevaan katuverkostoon. Ainoastaan pohjoiselle laajenemisalueelle tulee rakentaa uusia katuja. Kaavarungon toteuttamisen kustannukset ovat maltilliset.
- Kaikkiin kulkutapoihin on kiinnitetty huomiota, myös esteettömyyteen.
- Liikkumista edistetään aluetta kiertävin teemareitein (Kuntoilun kehä ja Kallioiden ketju) sekä parannettavin yhteyksin laajemmille ulkoilu- ja virkistysalueille.

Heikkoudet

- Kaavarunkoalueen pohjoisosan uudet korttelit tulevat osittain Porvoonväylän melualueelle. Melua voidaan vähentää muureilla, rakennusten sijoitteluilla ja rakennusten rakenteellisilla ratkaisuilla.
- Pohjoisen laajenemisalueen uuden tien meluvaikutuksia ei ole tarkasteltu. Se tehdään asemakaavoituksen yhteydessä.
- Porvoonväylä synnyttää pienhiukkasia, mikä rajoittaa rakentamista. Pienhiukkaset on otettu huomioon rakentamisen sijoittamisessa.
- Ratikan rakentamisen tieltä on purettava yksi ylikulkusilta. Länsimäentien ylitys tapahtuu jatkossa tasoylityksenä, joten ylityksen turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Alue on merkitty tärkeänä risteyskohtana.

Mahdollisuudet

- Vantaan ratikka ja tiivistyvä kaupunkirakenne luo mahdollisuuden liikkumismuotojen vaihtoon. Oman auton käyttö on vielä melko korkealla tasolla alueella. Lisäämällä liikkumisen vaihtoehtoja voidaan leikata kasvihuonepäästöjä liikkumistapojen muutoksen kautta.
- Siirtyminen kestävämpiin liikkumistapoihin johtaa liikenteestä johtuvien epäpuhtauksien ja melun vähenemiseen.
- Pysäköintinormin muutos mahdollistaa pysäköintialueiden hyödyntämisen muuhun tarkoitukseen.
- Ratikka mahdollistaa vehreän ja kaupunkikuvallisesti miellyttävän kaupunkibulevardin rakentamisen Länsimäentien varrelle.

Uhat

- Pysäköinnin uudelleenjärjestämiseksi tarkoitetut pysäköintilaitoksista osa sijaitsee yksityisillä kiinteistöillä. Kaavarungossa on pysäköinnin uudelleenjärjestämisen yhteydessä lähdetty ajatuksesta, että kiinteistönomistajat voisivat luoda yhteiskäyttöalueita pysäköintilaitosten rakentamiseksi ja ylläpitämiseksi. Tämä vaatii yhteistä tahtotilaa.
- Hyvän katuympäristön rakentaminen on riippuvainen suunnittelusta toisella tasolla sekä käytettävissä olevista resursseista.

Viheralueet ja kulttuuri

Vahvuudet

- Tiivistämisen ja asukasmäärän lisääntymisen vaikutuksia kompensoidaan säilyttämällä keskeiset viheralueet, kehittämällä puistoja ja yhteyksiä, huomioimalla hulevesien hallinta sekä vihertehokkuus.
- Kaupunkirakennetta tiivistetään luontoa mahdollisimman paljon säilyttäen.
- Tiivistyvän kaupunkirakenteen myötä puistojen käyttö lisääntyy, joten puistoja kehitetään kestävimmiksi, toiminnallisemmiksi ja samalla luonnonmonimuotoisuutta tukeviksi.
- Kaavarunkoalueella säilytetään keskeiset ja luontoarvojen, virkistyskäytön sekä ekosysteemipalvelujen kannalta tärkeät kallio- ja metsäalueet sekä kehitetään jo olemassa olevaa reitistöä ja puistoketjua.

Heikkoudet

- Puistoalueet nykyisellään osittain huonokuntoisia
- Kapeissa puistoyhteyksissä omat haasteensa säilyttää olevaa puustoa tai istuttaa uusia isoja puita, jos reittejä levennetään ja toimintoja lisätään
- Rakentamisen vaiheittaisuus voi tuoda omat haasteensa uusien puistoalueiden toteuttamiseen
- Piha-alueiden oleva puusto vähenee tiivistämisen myötä, ellei tiivistämistä saada osoitettua esim. paikoitusalueille tai rakennuksia korottamalla
- Kasvillisuuden määrä vähenee tiivistämisen myötä
- Hulevesien määrä lisääntyy läpäisemättömän pinnan lisääntyessä

Mahdollisuudet

- Vihertehokkuusperiaatteet kannustavat vehreisiin ja hulevesiä viivyttäviin pihoihin, kuten puuston säilyttämiseen ja uusien istuttamiseen, kasvikattoihin, köynnösseiniin sekä sadepuutarhoihin.
- Kulttuuriympäristön arvoja tuodaan esiin ja osaksi kehitettävää reitistöä ja viheralueita. Alueen historia nostetaan esille ja luodaan siitä alueen vahvuus ja vetovoimatekijä.
- Nykyisin harmaa ja väljä katuympäristö saa ryhtiä katukasvillisuudesta ja hulevesiaiheista, jalankulkuympäristö paranee.
- Käytetään olemassa olevia viheralueita myös sosiaalisen ympäristön ja yhteisöllisyyden parantamiseen
- Viheralueiden ja kulttuurin tuominen myös uusille alueille, kuten rakennusten katoille.
- Ilmastonmuutokseen varaudutaan ja sopeudutaan toteuttamalla energiatehokkaita ratkaisuja uudistavan rakentamisen kautta.

Uhat

- Asukasmäärän kasvaessa lähiluonnon ja viheralueiden kulutus kasvaa ja roskaantuminen voi lisääntyä. Viheralueille syntyy uutta polkuverkostoa käyttäjämäärän kasvaessa.
- Viheralueiden laadun parantaminen vaatii taloudellisia panostuksia.
- Viheralueiden kunnossapidolle tarvittaisiin lisää resursseja
- Olevaa iäkästä puustoa kaadetaan, eikä tilalle istuteta uutta puusukupolvea

Palvelut ja työpaikat

Vahvuudet

- Kaavarungon vahva kaupallinen julkisivu -merkintä mahdollistaa pienimittakaavaisen kaupan, kahvilat ja ravintolat.
- Kivijalkoihin voi sijoittua myös toimistotyöpaikkoja.
- Länsimäen keskustaan kaavailtu hybridikortteli tarjoaa palvelualan työpaikkoja.
- Koulutilat tulevat kattamaan kaavarungon väestönkasvun. Uusille päiväkodeille on merkitty yksi uusi paikka, muut ovat jo asemakaavoitettuja. Yhden Y-tontin rakennettavuus on selvitetty.
- Työpaikat ja palvelut keskittyvät saavutettavasti hyvien yhteyksien varrelle ja ratikan pysäkkien läheisyyteen.

Heikkoudet

- Kaavarunkoon ei ole erikseen merkitty kovinkaan montaa paikkaa työpaikoille. Länsimäki säilynee jatkossakin ensisijaisesti asumisen alueena. Työpaikat kuitenkin sisältyvät keskustatoimintojen alueen merkintään. Erilliset työpaikka-alueet on merkitty aivan kaavarungon eteläosaan Pallastunturintien eteläpuolelle, sekä pohjoisen laajenemisalueen asuinaluevarauksen yhteyteen.

Mahdollisuudet

- Keskustatoimintojen alue on laaja ja se on ulotettu myös Länsimäentien länsipuolelle. Länsimäentie jakaa alueen kahtia. Ylitys on merkitty tärkeäksi risteyskohdaksi ja keskustatoimintojen alue on mahdollista kytkeä yhdeksi kokonaisuudeksi täydennysrakentamisen ja katusuunnittelun keinoin.
- Ratikka tuo lähialueiden palvelut ja työpaikat entistä saavutettavimmiksi.
- Terveyspalveluita on mahdollista lisätä alueella, kun asukaskanta lisääntyy.
- Hybridikortteli luo mielenkiintoisen kehityskohteen Länsimäen keskustaan.
- Uusia palveluiden konsepteja voidaan kokeilla esimerkiksi elinkaariasumisen korttelissa ja yksittäisissä rakennuksissa monipuolistamalla niiden käyttötapoja ja hyödyntämällä kaikkia pintoja.

Uhat

- Palveluiden lisääntyminen alueella vaatii vankkaa asukas- ja kuluttajakantaa. Toisaalta Länsimäen nykyisessä kehitysvaiheessa uusia asukkaita on hankala houkutella alueelle. Aloittamalla kehittäminen muutamista kohteista ja parantamalla julkisia tiloja, voidaan luoda alueesta houkutteleva uusille asukkaille ja sitä myötä myös uusille palveluille. Palveluiden lisääntyminen puolestaan houkuttelee myös lisää asukkaita. Pyörä on pistettävä pyörimään aloittaen jostakin suunnasta.

7. LÄHTEET

- Espoo.fi (2020). Keilaniemenpuiston sillan rakentaminen alkaa. Julkaistu verkkosivulla 25.11.2020. https://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Keilaniemenpuiston_sillan_rakentaminen_a(188887)

- Espoon kaupunki (2021). Kehä I Keilaniemessä: tiiviimpää ja viihtyisämpää kaupunkia https://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Kaupunginosat/Keilaniemi/Rakentaminen/Keha_I_Keilaniemessa

- Hellén, Anna (2019). Kielimaiseman vaikutus maahanmuuttajien liikkuvuuteen pääkaupunkiseudulla. Alue ja ympäristö vol 48 nro 1(2019), https://doi.org/10.30663/ay.71010

- Helsingin kaupunki (2021). Mellunkylän täydennysrakentamisen periaatteet.

- Museovirasto (2021). Länsimäen kaavarungon Y-korttelin arkeologinen tarkkuusinventointi. Laulumaa, Vesa & Heli Lehto. Museoviraston arkeologiset kenttäpalvelut.

- Salmela, Markus. Hämeenlinnaa moottoritien päälle. Rakennustieto.fi. https://www.rakennustieto.fi/Downloads/RK/RK140204.pdf

- Sitra (2020). Megatrendit 2020. Sitran selvityksiä 162.

- Vantaan kaupunki (2015). Kestävät kehykset asukkaiden arjelle. Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/126289_Vantaan_arkkitehtuuriohjelma_2015.pdf

- Vantaan kaupunki (2017). Vantaan viherrakenneselvitys.

- Vantaan kaupunki (2018). Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/149289_pysakoinnin_mitoitusohje_2019.pdf

- Vantaan kaupunki (2018). Vantaan luontohyödyt. Selvitys ekosysteemipalveluista yleiskaavatyön taustalle 2018, WSP

- Vantaan kaupunki (2020). Länsimäen kaavarungon asukaskyselyn tulokset. Julkaistu 1.12.2020. https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/154324_091700_Lansimaen_kaavarunko_-_kyselyn_tulokset_Valmis_ID_751205_.pdf

- Vantaan kaupunki (2021a). Länsimäen kaavarungon lähtötietoraportti.

- Vantaan kaupunki (2021b). Ratikan kaavarungon palvelutarpeet.

- Vantaan kaupunkitilaohje.fi

- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2022: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 114 s. + liitteet. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-kaavarunkoalueen-luontoselvitykset-2020-2021.pdf

Vantaa

Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus / Itä-Vantaa

Länsimäen kaavarunko -kaavarunkoluonnos nro 091700 on ollut nähtävillä **10.11.2021 - 9.12.2021**. Tänä aikana jätettiin kolmetoista (13 kpl) mielipidettä. Mielipiteitä kerättiin Osallistuvavantaa.fi -portaalin kyselyn kautta (10 kpl), minkä lisäksi niitä oli mahdollista lähettää myös Vantaan kirjaamoon (3 kpl).

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	**Tarkistukset**
NRO:t 1-10 Yksityishenkilöt osallistuvavantaa.fi -portaalin kautta 10.11.-9.12.2021	Länsimäen kaavarungon verkkokyselyn vastaajien vastauksissa alueen ja palveluiden kehitys sekä kasvu on toivottua, mutta osassa vastaajista huolta aiheutti täydennysrakentaminen etenkin pientaloalueille tai nykyisille metsä-/ulkoilualueille. Lisäksi kantaa otettiin muun muassa viheralueisiin ja ulkoilureitteihin, liikenteeseen ja liikkumiseen, korttelityyppeihin, kerroskorkeuksiin, palveluihin, rakennusten väritykseen, täydennysrakentamisen periaatteisiin sekä esitettyihin laatuohjeiden esimerkkeihin, kuten asumismuotojen sekoittuneisuuteen ja vehreisiin korttelipihoihin.	-
NRO 11 Yksityishenkilö 3.12.2021	Mielipiteenantaja toivoi, että otsikossa kerrottaisiin suunnittelun koskevan myös Rajakylää. Mielipiteessä mainitaan kaavan rakennusten väritystä koskevan laatuohjeen (pehmeät murretut värisävyt) olevan ristiriidassa nykyisen toteutuksen kanssa. Sompakujalle nousseet uudet rivitalot eivät ole harmonisen värisiä ja ovat ristiriidassa vieressä oleviin rakennuksiin. Mielipiteenantaja kysyy: ”kuinka voi luottaa kaavarungon suunnittelualueen värivisiointiin, kun nykypäivän päätökset ovat tätä luokkaa?”	-
NRO 12 Yksityishenkilö 7.12.2021	Mielipiteessä todetaan, että kaavarungon oikeusvaikutuksettomuus ja yleispiirteisyys, sekä kaupungin tavoite rakentamisen maksimimäärästä ratikan kannattavuuslaskelmien tueksi tulisi tuoda kaavarungosta selkeämmin ilmi. Mielipiteenantaja näkee kaavarungon oikeusvaikutuksettomuuden asukkaiden ja maanomistajien kannalta ongelmallisena ja toteaa, että kaavarungon nimi tulee muuttaa kehityskuvaksi.	-

	Mielipiteenantaja pitää kaavarungon luontoselvityksiä riittämättöminä mm. lisärakentamisen tuomiin luonnon lisärasituksiin sekä luontoarvoihin nähden, ja toteaa että mikäli kaavarunko olisi tehty lain tuntemana osayleiskaavana, olisi sen yhteydessä harkittu YVA-lain mukaisen ympäristövaikutuksen arviointimenettelyn tarvetta. Lisäksi mielipiteessä todetaan kaavarungon vuorovaikutuksen olleen riittämätöntä, luonnonläheisyyden olevan asukkaiden keskeisin arvo ja pysäköinnin hinnan moninkertaistuvan. Mielipiteessä esitetään avoin kysymys kaupungin johdolle liittyen kaavarunkojen laatimiseen osayleiskaavojen sijaan sekä toimintaohjeisiin.	
NRO 13 Yksityishenkilöt 2 9.12.2021	Mielipiteessä tuotiin esiin virkistysalueyhteyksien suunnittelun ja ekologisten runkoyhteyksien tarve ja Westerkullan kartanon sekä sen lähialueiden suojeluarvot. Lisäksi mielipiteessä nostettiin esiin uudisrakentamisen kulttuurihistorialliseen maisemakuvaan kohdistuvien maisemallisten vaikutuksien selvittämisen tarve. Mielipiteenantaja osoittaa huolta kasvavan virkistyskäyttöpaineen vaikutuksista suojelualueilla ja ekologisten yhteyksien alueilla. Kaavarungon Myllymäen uusi kehitettävä virkistysreittiyhteys on ristiriidassa ekologisen käytävän suojelutavoitteiden kanssa. Lisärakentamisen volyymin suhteen on tärkeää selvittää sen aiheuttamat virkistyskäytön lisääntymiseen liittyvät vaikutukset läheisille Natura 2000 -alueille, yhteisvaikutusarviointina Östersundomin alueelle suunnitellun uudisrakentamisen kanssa. Virkistys- ja ulkoilureittien suunnittelussa tulee myös erityisesti ottaa huomioon kartanokeskuksen puisto- ja piha-alueiden yksityisyyden turvaaminen sekä luontoalueiden kulumisen estäminen. Lisäksi mielipiteessä hämmästellään, miksi Westerkullan kartanokeskuksen alueelle on	Kaavarungon Kallioiden ketju -merkintää on muutettu polkumaisemmaksi.

	osoitettu pysäköintinormialue 2:n rajaus ja esitetään, että asemakaavoituksen ja Westerkullan kartanoalueen omistajien kesken pidettäisiin yhteinen katselmus alueella koskien virkistys- ja ulkoilureittien tarkempaa sijoittelua.	

NRO 1-10
Yksityishenkilöt osallistuvavantaa.fi -portaalin kautta, 10.11.-9.12.2021

Kaavarunkoon liittyen annettiin kymmenen mielipidettä osallistuvavantaa.fi-portaalin kautta. Mielipiteet olivat enimmäkseen vastauksia taulukkomaiseen kyselyyn, eikä niitä siksi esitetä tässä kokonaisuudessaan.

Mielipiteet:
Kymmenessä osallistuvavantaa.fi-portaalin kautta jätetyssä mielipiteessä otettiin kantaa seuraaviin asioihin:

Alueen ja palveluiden kehitys sekä kasvu on toivottua, mutta osassa kyselyn vastaajista huolta aiheutti täydennysrakentaminen etenkin pientaloalueille, niiden yhteyteen tai nykyisille metsä-/ulkoilualueille. Erilaisten korttelityyppien suunnitellut sijainnit, kerroskorkeudet sekä kaupunkikuvallisesti merkittävien kohteiden paikat jakoivat mielipiteitä sekä puolesta että vastaan.

Viheralueilla ja ulkoilureiteillä toivottiin olevan tarpeeksi levähdyspaikkoja ja että niillä huomioitaisiin myös heikommin liikkuvat. Kulttuurihistoriallisten kohteiden (mm. juoksuhaudat ja tykkitie) nostaminen osana virkistysverkkoa ja rakennettua ympäristöä sekä viheryhteys suunnitellun pohjoisen asuinalueen läpi nähtiin pääasiassa hyvänä.

Yhteisölliset tilat ja yhteiskäyttötilat koettiin tärkeiksi, ja yksittäisissä vastauksissa toivottiin tyhjien tilojen käyttöönottoa yhteiskäyttötiloiksi. Useampi vastaaja toivoi alueelle suurempaa ruokakauppaa. Kaavarungon esittämä elinkaarikortteli nähtiin pääasiassa hyvänä asiana. Vastauksissa toivottiin mm. huomioimaan omistusasunnoissa asujien sopiminen elinkaarikorttelin konseptiin. Palveluiksi elinkaarikortteliin toivottiin mm. remontti-, siivous-, tilausateria-, tietotekniikka-apu-, kuljetus- sekä terveyspalveluita. Lisäksi toivottiin mm. apteekkia ja asukastaloa.

Kaavarungon laatuohjeita koskevat esimerkit, kuten asumismuotojen sekoittuneisuus, avoin katutason julkisivu, monimuotoiset kattomuodot, Länsimäentien kaupunkibulevardi, vehreät korttelipihat, 70-luvun rakennusten parvekkeiden parantelu, keskitetty pysäköinti ja taide sekä rakennusten väritystä ja täydennysrakentamisen periaatteita koskevat ohjeistukset nähtiin pääasiassa hyvinä.

Liikenteen osalta kommentoitiin mm. risteysten turvallisuutta sekä ikäihmisten kuljetuspalvelujen ja autolla liikkumisen tärkeyttä. Pysäköintilaitosten monikäyttöiset tilat nähtiin hyvinä. Kyselyssä kysyttiin myös mielipidettä mm. Vantaan ratikan pysäkkien teemoista sekä pohjoisen uuden alueen kadun nimestä. Länsimäen pysäkin ehdotettuja teemoja (I. maailmansodan aikaiset rakenteet ja kaupunkikeskusta) pidettiin pääasiassa hyvinä. Kaksi vastannutta ei pitänyt teemoja hyvinä tai huonoina. Yksi vastaaja ei kaivannut sotateemoja. Rajakylän pysäkin teemoja (puurakennukset, Långmossen suo ja tulevaisuuden alppiruusupuisto) pidettiin pääasiassa hyvinä, mutta kaksi vastannutta ei pitänyt teemoja hyvinä tai huonoina. Yksi vastaaja ehdotti pysäkin teemaksi koulua. Uuden kadun ehdotetuista nimistä ”Vartiopaikantie” sai kolme ääntä. ”Suopuistontie” sekä ”Sammaltunturintie” saivat kumpikin kaksi ääntä. Osalliset eivät antaneet muita nimiehdotuksia kadulle.

Yksittäisissä vastauksissa toivottiin mm., että muutos ja uudet palvelut tapahtuisivat mahdollisimman pian, alueelle enemmän omistusasumista ja isoja perheasuntoja, päiväkotien hajanaisempaa sijoittumista (mm. lähelle metroa), kouluille resursoitavan enemmän tiloja, pulkkamäkeen portaita, koirapuiston toteuttamista

ympäristöä säästäen sekä viherkattoja. Lisäksi yksi vastaaja totesi, että monen tavoittelema asumismuoto on omakoti- tai rivitalo. Yhdessä vastauksessa nostettiin esiin Rajakentän vastapäätä olevat korkeat 70-luvun kerrostalot alueen tärkeänä maamerkkinä.

Vastine:
-
Tarkistukset:
-

NRO 11
Yksityishenkilö, 3.12.2021

Mielipide:
Katsoin Kaavarungon suunnittelua koskevan videonne.

Ensimmäiseksi pyydän, että kun kirjoitetaan otsikoissa Länsimäen asioista, niin siihen pitää liittää myös alue, jota suunnittelu myös koskee. Siis Rajakylän kaupunginosan nimi pitää näkyä jatkossa paremmin. Perustelu: Keskusteluissa olen huomannut (asunut Rajakylässä vuodesta 1975), että Länsimäki- sanalla otsikoidut asiat eivät kiinnosta rajakyläläisiä.

Video on teknisesti hyvin laadittu. Kiitos. Suorastaan brändätty.

Minulle syntyi kova kiputila kertoessanne asemakaavan toteutustyöstä.
jossa on noudatettavat laatuohjeet… "pehmeät murretut värisävyt hallitsevat". Oi mikä lupaus.
Tuossa kohdassa brändäys ja myyntipuhe sekä nykytoteutuksen esimerkit ovat räikeässä ristiriidassa.

Sompakuja on uusi kerrostaloalue Rajakylässä. Aika harmoninen toteutukseltaan, tähän syksyyn saakka. Sompakujalle nousee tällä hetkellä kaksikerroksinen rivitaloalue, jonka väritys on kaikkea muuta kuin harmoninen. Rakennuksen väritys muistuttaa päällekkäinen olevia legopalikoiden värejä.
Suuri ristiriita vieressä oleviin rakennuksiin.

Kysymys: kuinka voi luottaa Kaavarungon suunnittelualueen värivisiointiin, kun nykypäivän päätökset ovat tätä luokkaa?

En laita kuvaa. Käykääpä katsomassa Sompapuiston reunaa, joka kuuluu suunnittelualueeseen.

Vastine:
Kaavarungon alueen asukkaille ja alueen naapureille kaavan vireilletulon yhteydessä postitetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelman kannessa on kaavarungon alueen rajaus. Kannen tekstissä on myös kerrottu alueen koskevan Länsimäen lisäksi osin Rajakylää. Kaavan vireilletulosta sekä nähtävilläolosta on myös ilmoitettu asukasyhdistyksille. Kaavarungon alue koskee Rajakylää vähäisemmiltä osin, ja kaavoja pyritään usein nimeämään ytimekkäästi. Tällä harkinnalla kaavarunko nimettiin Länsimäen kaavarungoksi.

Rakennusten julkisivujen väritys määräytyy voimassa olevan asemakaavan mukaan, jos väritys on määrätty kaavassa. Kaavarungolla on tarkoitus ohjata tulevia asemakaavan muutoksia ja luoda alueen osille yhtenäiset suunnitteluperiaatteet. Sompakujaa koskevassa voimassa olevassa asemakaavassa nro 001455 (kv 7.10.2013) määrätään kaavamääräyksissä AP-alueista, eli asuinpientalojen korttelialueiden arkkitehtuurista mm. seuraavasti: ”Rakennusten julkisivuissa ja aidoissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja ja yhdistettävä elävästi eri materiaaleja.” Sekä ”Asuinrakennusten julkisivut tulee olla puuta, rappausta tai poltettua tiiltä. Julkisivuissa on käytettävä tehosteväreiä ja -materiaaleja päävärin lisäksi.”

Tarkistukset:
-

NRO 12
Yksityishenkilö, 7.12.2021

Mielipide:
Kaavarungon nimi tulee muuttaa kehityskuvaksi. Päätöksestä on selkeästi ilmettävä, että kyseessä vain yleispiirteinen suunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia ja että suunnitelma sisältää virkamiesten näkemyksen Länsimäen rakentamisen maksimäärästä tulevaisuudessa Ratikan kannattavuuslaskelmien tueksi.

Luontoselvitykset

Kaavarungon tarkoituksena on osoittaa yleiskaavaluonnoksen 2020 mukainen rakentaminen Vantaan ratikka –hankkeen tueksi ja tulevaa asemakaavoitusta varten.

Luontoselvitykset ovat suunnittelualueen kokoon (lähes 200 ha), esitettyyn lisärakentamisen ja sen tuomiin luonnon lisärasituksiin sekä sen erityisiin luontoarvoihin nähden (Westerkullan perhokedot, Mustavuoren lehto ja Natura 2000) nähden puutteelliset.

Kaavaselostuksessa on esitetty, että kaavarungolla on alueen asemakaavoituksen ja rakentamisen ohjauksen osalta lähes osayleiskaavan mukaiset vaikutukset. Mikäli ”kaavarunko” olisi tehty maankäyttö- ja rakennuslain tuntemana osayleiskaavana olisi sen yhteydessä tullut harkita koko aluetta käsittävän YVA-lain mukaisen ympäristövaikutuksen arviointimenettelyn tarvetta. Harkinta olisi ollut myös mahdollista saattaa hallintotuomioistuinten arvioitavaksi. Lain tunteman osayleiskaavan osalta olisi myös ELY keskuksella ollut mahdollisuus määrätä YVA selvitys tehtäväksi.

Kaavarungossa esitettävä erittäin suuri lisärakentaminen lisää varsinaisen suunnittelualueen ohella myös rasitusta ympäröiville alueille erityisesti Natura-alueelle. Östersundomin osayleiskaava kumottiin hallinto-oikeuden päätöksellä osittain juuri siitä syystä, että aiotulla rakentamisella oli merkittäviä heijastusvaikutuksia viereisen Natura 2000 alueen luontoarvoille.

Koska lainsäädäntö ei tunne ”kaavarunkoa” ei sen osalta lain kaavoille edellyttämien luontoselvitysten riittävyys tule esille vaan perustuu vain kaavoitusvirkamiesten ja kaupunginjohdon omiin arvioihin. Heidän tavoitteensa taas liittyvät Ratikka hankkeen tueksi radan varrelle tarvittaviin maksimaalisen rakentamismahdollisuuksiin.

Vuorovaikutus kansalaisten kanssa

Kaavatyön alussa tehtiin osittain epäonnistunut asukaskysely kaavatyön lähtökohtien selvittämiseksi. ”Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta” saatiin 12 kommenttia. Sen lisäksi on tehty vain muodollinen kuuleminen luonnoksesta, josta saatiin yksi kommentti. Tämän lisäksi virkamiehet ovat pitäneet työpajoja ja arviointikokouksia. Kaavarungon alueen laajuuteen ja esitettyyn sisältöön nähden vuorovaikutus kansalaisten on ollut täysin riittämätöntä.
Kansalaiskyselyn perusteella asukkaiden ylivoimaisesti keskeisin arvo oli luonnonläheisyys. Kaavarunko taas perustuu maksimaaliselle rakentamiselle. Jopa olemassa oleville kerrostaloalueille esitetään merkittävää tiivistämistä ja maantasopysäköinnin siirtämistä pysäköintitaloihin. Pysäköinnin hinta moninkertaistuu ja väljästi toteutettu lähiympäristö täytetään rakennuksilla.

Koska kyse on suunnitelmasta jota maankäyttö- ja rakennuslaki ei tunne on ensinnäkin kansalaisia harhaan johtavaa käyttää näistä suunnitelman vaiheista samoja nimityksiä kuin lain tuntemista oikeusvaikutuksia sisältävistä kaavojen prosessien vaiheista. Ainakin olisi tullut, joka vaiheessa tehdä sidosryhmille selväksi, että kyse ei ole oikeusvaikutuksia sisältävästä kaavasta.

Lain mukainen asemakaava tai yleiskaava tarkoittaa myös asukkaille ja maanomistajille suojaa viranomaisten ja luottamushenkilöiden muuttuvia tulkintoja ja tavoitteita kohtaan. Kaavoja voidaan muuttaa vain laillisilla menettelytavoilla ja yksittäisellä kansalaisella on mahdollisuus muutostilateissa saattaa kokemansa oikeusloukkaukset riippumattoman toimielimen ratakaistavaksi. Kaavarungon osalta tämän kaltaista mahdollisuutta ei ole. Mikään ei takaa, että kaavarungossa esitetyt merkittävät laadulliset parannukset toteutuisivat asemakaavoituksen yhteydessä. Itse asiassa kaavarunkoon ei voi ristiriitatilanteessa kaavamuutoksen tai poikkeamispäätöksen yhteydessä voi vedota. Tästä on tuore hallinto-oikeuden päätös, jossa rakennusvalvontojen yhteisten tulkintojen epäviralliseen valtakunnalliseen ohjeistukseen ei voinut päätöksen yhteydessä vedota.

Oikeusturva

Jokaisella on oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Oikeus saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet turvataan lailla. Tämä on suomalaisen ja eurooppalaisen perusoikeuslainsäädännön keskeinen lähtökohta.

Kaavarungon ”kaavaselostuksessa” on kuvattu sen oikeusvaikutuksia tulevaan asemakaavoitukseen ja jopa yleiskaavan muutostarpeeseen sen mukaiseksi. Esitetyt vaikutukset ovat kansalaisten ja maanomistajien kannalta merkittäviä. Kaavarungosta ei ole valitusoikeutta.

Avoin kysymys kaupungin johdolle

Kysyin lokakuussa kaavoituksen palvelualuejohtajalta ” Miksiköhän tämä kaavarunkotyö on levinnyt tähän mittaan ?

Sain seuraavan vastauksen:

” Kaavarunkoa alettiin käyttää Aviapoliksen suunnittelussa. Silloinen virkamiesjohto ei halunnut että ottaisimme käyttöön osayleiskaavan ja koska halusin että meillä on yksittäisen asemakaavan taustalle laajempi näkemys, päädyin kaavarunkoon. Sama tapahtui Tikkurilassa. Kaavarungolla ei yleensä muuteta yleiskaavaa vaan tarkennetaan suunnittelua jotta myöhemmin asemakaavat liittyvät toisiinsa paremmin.

Kaavarunkoprosessista tehdään juuri asukasvuorovaikutuksen takia oas ja pidetään myös yleisötilaisuuksia. Prosessi ei poikkea asemakaavan prosessista paitsi sen osalta, että useimmiten kaavarungot on käsitelty vain kh:ssa (en pysty nyt tarkentamaan prosessin loppuosaa).

Myös Elyn kanssa on keskusteltu kaavarungoista eikä heillä ole huomautettavaa prosessista. Voisimme tehdä tarkastelut pelkästään virkamiestyönä ja nimetä ne toisin, mutta haluamme nimenomaan muodostaa kokonaiskuvan yhdessä asukkaiden ja muiden myöhemmin asemakaavatyöhön osallistuvien kanssa.

MRL sallii myös yleiskaavan muuttamisen asemakaavalla jos asemakaavaan on tehty laajempi, ratkaisua perusteleva suunnitelma.

Käytännössä tämä on ollut hyvä työtapa. Asukkaat ovat osallistuneet ja kaavarunkojen avulla on voitu löytää ratkaisuja, joihin yleiskaava ja asemakaava eivät pysty. Asemakaavan pohjalta syntyy kuitenkin edelleen rakennusoikeus ja muut velvoitteet. ”

Kaavoitusjohtajan vastauksen osalta voidaan todeta seuraavaa:

Vantaalla on aiemminkin tehty alueellisia kehityskuvia vuorovaikutteisesti ilman, että niitä on kansalaisten kannalta harhaanjohtavasti sekoitettu osaksi lain tuntemaa kaavoitusjärjestelmää.

Vuorovaikutteisuus tarkoittaa myös sitä, että vuorovaikutuksen ja selvitysten riittävyys voidaan todentaa tarvittaessa valituksen johdosta riippumattoman toimielimen toimesta.

ELY-keskuksen kanssa voidaan toki keskustella kaavarungosta. ELY-keskus ei kuitenkaan voi huomauttaa tai muutoin puuttua suunnitelmaan, jota laki ei tunne ja jolla kunta esittää olevan laillisen suunnitelman vaikutuksia. Tällöinhän ELY-keskus legitimoisi ”kaavarungon ” osana lain tuntemia prosesseja.

Jos yksittäisen asemakaavahankkeen yhteydessä halutaan poiketa vähäisesti yleiskaavasta, on se mahdollista jos tehdään laajempi yksittäistä ratkaisua perusteleva suunnitelma. Tämä ei kuitenkaan ole sama asia kuin, että ”kaavarungolla” korvataan osayleiskaavan tekeminen.

Ylemmän johdon ja kaavoittajien kannalta tämä menettely on varmasti ”hyvä työtapa”. Virkamiehet voivat vapaasti ilman lain kahleita ohjata prosessia ja tehdä itse kaikki ratkaisut ja tulkinnat ilman pelkoa valituksista. Kaupungille ei myöskään synny lakiin perustuvia velvoitteita toteuttaa kaavarungossa esitettyjä ratkaisuja kuten laillisten kaavojen tapauksissa.

Viitaten kaavoitusjohtaja Tarja Laineen vastaukseen kysyn maankäytön apulaiskaupunginjohtajalta ja kaupunginjohtajalta suoraan
Onko heidän toimintaohjeensa vielä voimassa, minkä mukaisesti Vantaalla tehdään maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten osayleiskaavojen sijaan kaavarunkoja?

Ratikan perusteluiksi kudottavasta kaavarunkoverkosta tulee mieleen satu Keisarin uusista vaatteista.

Vastine:
<u>Kaavarungon tarkoitus ja luonne</u>

Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleispiirteisempi suunnitteluväline. Kaavarunko ei suoraan osoita uutta rakennusoikeutta, vaan määrittää yleispiirteiset lähtökohdat alueen vaiheittain laadittaville asemakaavan muutoksille, jotka edelleen laaditaan maanomistajien omasta aloitteesta. Kaavarungolla ei voi eikä ole tarkoitus ohittaa MRL:n mukaisia kaavatasoja. Osallisen valitusoikeus toteutuu MRL:n mukaisesti yleiskaava- ja asemakaavavaiheessa. Asemakaavan lainmukaisuutta arvioitaessa oleellista

on tarkastella ratkaisua suhteessa maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksiin ja kaavamenettelyvaatimuksiin.

Kaavarungoilla on Vantaalla oma vakiintunut prosessi. Kaavarungon tarkoituksena on luoda yhtenäiset suunnittelun lähtökohdat laajemmalle alueelle, kuin mitä yksittäisillä asemakaavoilla yleensä voidaan laatia, sekä mm. vauhdittaa alueen kehitystä. Kaavarungon avulla halutaan viestiä paitsi asukkaille, myös alueen kehittäjille, kuten maanomistajille ja rakennuttajille, mihin suuntaan alueen kehitystä halutaan viedä. Kaavarungon prosessiin kuuluu vuorovaikutusta osallisten osallistamiseksi.

Osayleiskaavoja tehdään, kun alueelle suunniteltu maankäyttö muuttuu niin, että uusi suunnitelma olisi voimassa olevan yleiskaavan vastainen. Länsimäessä kaavarunko on uuden yleiskaavan 2020 mukainen.

Kaavarungon tarkoitus ja luonne on esitetty Länsimäen kaavarungon selostuksen luvussa 1.2. Mikä on kaavarunko? Kyseisessä luvussa todetaan mm. ”Länsimäessä kaavarunko päätettiin laatia, sillä alueelle suunniteltu Vantaan ratikan linjaus vaatii tarkastelemaan ratikan varren alueiden kehittämistä. -- Länsimäessä on lisäksi tarpeen tarkastella keskustan ja sitä laajemman alueen tulevaa kehittämistä kokonaisvaltaisesti”. Lisäksi luvussa todetaan ”Kaavarunko ei ole suomalaisen kaavoitusjärjestelmän juridinen muoto.” Kaavaselostuksen luvun 1.2 lisäksi kaavarungon tarkoitus ja luonne esitellään myös nähtävilläolon yhteydessä julkaistussa videoesityksessä. Selostuksen luvussa 3.1. Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo, todetaan, että kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 (§ 7) jatkaa Vantaan ratikan suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta; kaavarunko 091700 käynnistettiin 10.5.2020, kaavarunko oli kaupunkisuunnittelun vuoden 2020 työohjelmassa; Vantaan ratikkaan liittyvät kaavarungot kuuluivat asemakaavoituksen vuoden 2020 painopisteisiin (kaupunkisuunnittelulautakunta 14.01.2020 § 6). Luvussa 2. Kaavarungon tavoitteet ja visio, todetaan että kaavarunkotyön tavoitteena on määrittää periaatteet Länsimäen keskustan kasvulle ja laajenemiselle, ja että painopiste on varsinkin Vantaan uuden raitiolinjan varren kaupunkimaisen ilmeen kehittämisessä.

Kaavarunko on tarkoituksenmukainen väline asemakaavoitusta laajempaan kaupunkikehittämisen tarkasteluun.

Pysäköinti

Länsimäen kaavarungon kevään 2020 asukaskyselyn vastauksista ilmeni, että suunnittelualueen asukkaat liikkuvat paljon kävellen ja pyöräillen (091700 Asukaskyselyn tulokset, 1.12.2020). Kyselyyn vastanneista henkilöautoa käyttää vain noin 27 %. Joukkoliikenneyhteyksien lisääntyessä ja alueen kävely-ympäristön parantuessa kestävien kulkutapaosuuksien ennustetaan lisääntyvän vielä nykyisestä. Tiivistyvä kaupunkirakenne vaatii väistämättä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Rakenteelliseen pysäköintiin siirtyminen parantaa myös (kävely-)ympäristön laatua. Länsimäen kaavarungon esittämä ratkaisu mahdollistaa autoilun, mutta kannustaa kestävämpiin liikkumistapoihin.

Länsimäen kaavarungon esittämät pysäköintiratkaisut ovat tarkoituksenmukaiset.

Selvitykset

Yleiskaavan 2020 yhteydessä on laadittu useita selvityksiä, joiden pohjalta kaupungin kasvu on suunniteltu ohjattavan etenkin ratikan varrelle sekä kaupungin keskustoihin. Ohjaamalla kasvu sisäänpäin nykyiseen kaupunkirakenteeseen, voidaan turvata valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen. Kaupunki laatii yleiskaavan mukaisia kaavarunkoja, ja mm. Länsimäen kaavarungon tiivistämisen periaatteet ja uudet asuinkorttelit ovat yleiskaavan 2020 mukaiset. Jos tarkoituksena on muuttaa yleiskaavaa, laaditaan osayleiskaava. Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) tehdään hankkeille eikä kaavoille (YVA-laki 3-5 §).

Vantaan ratikan kaavarungon yhteydessä tullaan laatimaan selvityksiä, jotka koskevat myös Länsimäen kaavarungon aluetta. Laadittavia selvityksiä ovat mm.:

- Rakennetun kulttuuriympäristön ja kulttuurimaiseman säilymis- ja kehittämisedellytykset
- Virkistyksen mahdollisuudet, virkistysalueiden saavutettavuus ja keskinäinen kytkeytyneisyys
- Ympäristöhäiriöiden tunnistaminen, erityisesti melu ja ilman epäpuhtaudet
- Luontovaikutusten arviointi, vaikutukset ekosysteemipalvelujen tarjontaan, vaikutukset ekologisiin verkostoihin.
- Ilmastovaikutukset: ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen ilmastonmuutoksen vaikutuksiin.

Faunatica Oy:n laatimista ratikan kaavarungon alueen (sis. Länsimäen kaavarunkoalueen) luontoselvityksistä 2020–2021 on jo laadittu koosteraportti, joka löytyy kaupungin verkkosivuilta. (https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-kaavarunkoalueen-luontoselvitykset-2020-2021.pdf).

Länsimäen kaavarunkotyön osallistumis- ja arviointisuunnitelman (10.5.2020) tunnistetuissa tavoitteissa asumista oli osoitettu yleiskaavan 2020 mukaisesti pohjoisen uuden alueen lisäksi myös kaavarunkoalueen koillisosaan, Långmossenin metsä- ja suoalueelle. Länsimäen kaavarungossa alue esitetään selvitysalueena ja alueen maankäyttö tullaan ratkaisemaan myöhemmin. Alue on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa ”Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue” taajamatoimintojen alueeksi.

Ratikan kaavarungon luontoselvityksen tuloksien mukaan Länsimäen kaavarungon alueella mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Länsimäen kaavarunkotyön selvitykset ovat riittävät suunnitelmien yleispiirteisyys huomioiden.

<u>Kaavarungon prosessi, vuorovaikutus ja toteutus</u>

Kaavarungon prosessin eteneminen noudattelee MRL:ssa kuvattua kaavoitusmenettelyä (§ 6 sekä 8 luku), jolloin prosessin vaiheissa on luontevat kohdat vuorovaikuttamiselle. Kaavarungosta pyydetään mielipiteet ja lausunnot myös viranomaisilta.

Länsimäen kaavarungon vuorovaikutus on järjestetty (koronarajoitusten rajoissa) erilaisilla tavoilla prosessin eri vaiheissa. Pohjatietojen keräämistä ja osallisten osallistamista varten järjestettiin kevät-kesällä 2020 osallistuvavantaa.fi-portaalin kautta verkkokysely, jossa kysyttiin muun muassa asumiseen,

kaupunkikuvaan ja liikkumiseen liittyviä kysymyksiä. Kysely oli auki 10.5.–19.6.2020 ja se julkaistiin kahdella kielellä (suomi, englanti). Kyselyyn saatiin yhteensä 581 vastausta. Kyselyn tulokset on koottu erilliseen raporttiin, joka on julkaistu kaavan verkkosivuilla (091700 Asukaskyselyn tulokset, 1.12.2020). (https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/930165-924417-091700%20Asukaskyselyn%20tulokset%2C%201.12.2020.pdf)

10.5.–19.6.2020 nähtävillä olleesta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 12 mielipidettä. Mielipiteet ja niiden vastaukset on esitetty Länsimäen kaavarungon lähtötietoraportissa 2021 (https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/930163-924415-091700%20Lahtotietoraportti%2C%2012.10.2021.pdf).

Länsimäen kaavarungon nähtävilläolon aikana (10.11.-9.12.2021) järjestettiin uusi verkkokysely sekä videoesittely, joka on (30.8.2022 mennessä) saanut 502 katselukertaa. Verkkokysely järjestettiin 10.11.-9.12.2021 välisenä aikana ja vastauksia kyselyyn saatiin kymmenen.

Länsimäen kaavarunkotyön vuorovaikutus on ollut riittävää.

Tarkistukset:

-

NRO 13
Yksityishenkilöt 9.12.2021

Mielipide:

1) Arvioitaessa Länsimäen alueen tiivistyvän täydennys- sekä uudisrakentamisen ja virkistyskäytön sovittamista alueen luonnonsuojelullisiin arvoihin tulee alueidenkäytön suunnittelussa ottaa reunaehtoina huomioon, ettei virkistyskäyttöä tule suunnata Westerkullan kartanon tilakeskuksen ja Länsimäen väliselle alueelle. Tämä siitä syystä, että alueelle tulee sijoittaa ekologinen runkoyhteys, joka lähtee Mustavuoren alueelta ja kulkee kartanokeskuksen länsipuolelta jatkuen tästä toisaalla itään Kehä III:n yli. Myös toisaalla luoteeseen pitäisi luontoselvitysten mukaan sijaita toinen tärkeä ekologinen yhteys Slåttmossenin alueen suuntaan yhtyen siellä Helsingistä tulevaan ja koilliseen Sipoonkorven alueelle suuntautuvaan ekologiseen runkoyhteyteen. Tätä yhteyttä ei kuitenkaan ole ollenkaan sisällytetty nyt nähtävillä olevaan kaavarunkoon, jolloin kartanokeskuksen pohjoispuolitse itään jatkuvan ekologisen yhteyden turvaamisen merkitys korostuu entisestään. Ylipäätään virkistysalueyhteydet tuleekin Länsimäen kaavarungon alueella suunnitella erityisen tarkasti siten, ettei niillä vaaranneta alueen suojeluarvoja ja ekologisten yhteyksien toimivuutta.

2) Maakuntakaavaluonnoksessa 2050 on suunnittelualueen kaakkoisin kulma määritelty Myllymäen luonnonsuojelualueeksi SL-varauksella. Tälle alueelle on myös Vantaan yleiskaavatyön yhteydessä tehdyissä selvityksissä osoitettu edellä mainittu Mustavuoren Natura 2000 -aluetta palveleva tärkeä ekologinen yhteys, joka on otettava huomioon erityisesti alueen virkistyskäyttöä rajoittavana tekijänä. Lisäksi virkistyskäytön ohjaaminen tämän alueen nykyisille polkureiteille ja vanhoille tykkiteille ohjaa ulkoilijat hyvin usein aivan Westerkullan kartanokeskuksen asuinrakennusten pihapiireihin, mikä epäkohta tulee myös pyrkiä suunnittelutyössä estämään.

3) Erityisesti korostamme vielä sitä, että Länsimäen keskustan tiivistyvää rakentamista samoin kuin pääosin uutta asuinaluetta suunniteltaessa tulee eritystä huomiota kiinnittää rakennuskorkeuksien maisemallisten vaikutusten selvittämiseen. Tämä on erityisen tärkeää sen varmistamiseksi, ettei uudisrakentaminen aiheuta minkäänlaisia maisemavaurioita maakunta- ja yleiskaavoissa merkittäväksi kulttuurimaisemaksi määritellylle Westerkullan kartanon ja sen peltoaukeiden alueelle.

4) Lopuksi hämmästelemme sitä, miksi Westerkullan kartanokeskuksen alueelle ja vielä kaavarungon ulkopuolelle on osoitettu pysäköintinormialue 2:n rajaus.

PERUSTELUT

1. [redacted] alueen erityisarvoista

Vantaa

Westerkullan kartanokeskuksen ja sitä ympäröivien peltoaukeiden muodostama alue on erittäin hyvin säilynyt kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti korvaamattoman arvokas kokonaisuus, jota myös omistajien toimesta on hoidettu mahdollisimman hyvin sen vanha luonne säilyttäen. Alueen itäreunalla sijaitsee Gubbackan rinne, jossa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi määritelty yleiskaavassa luo-merkinnällä osoitettu alue (vanhoja laidunketoja, maakunnallisesti arvokas perinnemaisema, lehtomaista rinnettä ja kalliopainannesuo) sekä muinaismuistoalueeksi luokiteltu vanha kylän pohja 1600-luvulta.

Westerkullan alue on siis edellä kuvailluin tavoin kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti erittäin arvokas kokonaisuus ja se on luokiteltu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa – Östersundomin alue maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi, joita ovat tämän määräyksen kuvauksen mukaisesti ”arvokkaat maaseudun maisema-alueet sekä maisemanähtävyydet”. Myös Vantaan uudessa vielä vailla lainvoimaa olevassa yleiskaavassa 2020 on kartanon ydinalueelle sijoitettu vinoviivoituksella lisämerkintä ”arvokas kulttuuriympäristö”.

2. Myllymäen alueen virkistyskäyttö / luonnonsuojelu ja ekologiset yhteydet

Vantaan yleiskaavan 2020 valmistelun yhteydessä tehdyssä selvityksessä Vantaan ekologisista yhteyksistä on Westerkullan kartanokeskuksen ja Länsimäen asuinalueen väliin sijoitettu ekologinen käytävä no. 59 Mustavuori (Natura 2000) – Mylly-mäki (LUO) – Långmossen – Vaarala (liite 1, selvityksen sivut 42-43), jonka on todettu olevan ”Osa maakunnallista ekologista käytäväaluetta”. Tämän käytävän tulisi edellä todetuin tavoin palvella yhteyttä Mustavuoren Natura 2000 -alueelta toisaalta Sipoonkorven suuntaan Westerkullan kartanokeskuksen pohjoispuolitse ja sen peltoaukeiden kautta ja toisaalta yhteyttä Helsingin ”vihersormiin” Slåttmossenin alueella Porvoonväylän pohjoispuolella. Jälkimmäistä yhteyttä ei ilmeisestikään kaavarungon ratikkalinjauksen vuoksi ole esitetty kaavarungossa toteutettavaksi ollenkaan.

Myllymäen alueelle on myös maakuntakaavaluonnoksessa 2050 sijoitettu luonnon- suojelualue. Uudenmaan liiton luontoselvityksessä (Ote selvityksestä ”Uusimaa- kaavan 2050 luontoselvityskohteiden 2017-2018 maakunnallinen arvo”, koosteraportti, Uudenmaan liiton julkaisuja E 217 – 2019, liite 2) suojelualueen luontoarvot ja rajaus on esitetty kohteena ”I 3. Myllymäki, Vantaa (21,9 ha)” (liite 2 s. 394-397). [redacted]

Niin Vantaan yleiskaavan 2020 ekologisia yhteyksiä koskevassa selvityksessä kuin maakuntakaavatyön yhteydessä laadituissa liitteenä 2 olevassa luontoselvityksessä ja selvityksessä ”Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella” (Jalkanen ym. 2018, s. 41-44) korostuu koko Westerkullan kartanoa ympäröivän luontoalueen merkitys Sipoonkorven laajan ekologisen verkoston kannalta. Liitteenä 2 olevassa selvityksessä (s. 394) määritellään Myllymäen alueen luontoarvoja erityisesti lisäävänä tekijänä sen kuuluminen maakunnallisen tason ekologiseen verkostoon, yhdistyminen eri luontotyyppeihin sekä läheinen sijainti suhteessa muihin saman luontotyypin esiintymiin. On myös huomattava, että tämä läntinen ekologinen yhteys lähtee suoraan Natura 2000 -kohteen ”Mustavuori ja Östersundomin lintuvedet” luontoarvoiltaan arvokkaimmalta Mustavuoren alueelta kohti Sipoonkorpea. Käytävän sijainti ja ulottuminen suurelta osin myös Westerkullan peltoaukeiden alueelle näkyy hyvin liitteen 2 karttapiirroksesta (s. 397).

Tällä alueella nimenomaan voimakkaasti kasvava virkistyskäyttöpaine muodostaa suurimman uhan ekologisen käytävän toimivuudelle. Koska liitteessä 1 selostetuin tavoin Myllymäen esitetyn luonnonsuojelualueen luontoarvot liittyvät erityisesti alueen kasvistoon, on selvää, että virkistyskäytön ohjaaminen tälle alueelle ei ole sen suojelutavoitteiden mukaista. Tästä huolimatta Myllymäen alueelle on esitetty kaavarunkosuunnitelmassa uusi kehitettävä virkistysreittiyhteys, joka on pahassa ristiriidassa ekologisen käytävän suojelutavoitteiden kanssa.

Muutenkin on huomattava, että juuri herkimmille Natura-kohteille samoin kuin tärkeimpien ekologisten yhteyksien alueelle ei tulisi ylipäätään ohjata luontoa kuluttavaa virkistyskäyttöä, vaan pikemminkin pyrkiä rajoittamaan sitä. Östersundomin alueen yleiskaavoitukseen liittyneissä Natura-arvioinneissa juuri tähän kaavaan sisällytetyn merkittävän rakentamisen seurauksena näille suojelualueille kohdistuvaa virkistyskäyttöpaineen lisääntymistä pidettiin suurimpana Natura-luonnonarvoja merkittävästi heikentävänä tekijänä. Virkistyskäyttöpaineen lisääntyminen suojelualueilla ja ekologisten yhteyksien alueilla kasvaisi erittäin merkittävästi erityisesti Östersundomin alueen rakentumisen, mutta myös Länsimäen alueen tehokkaan täydennysrakentamisen myötä. Tämä erityisesti siitä syystä, että suuri osa nykyisin virkistykseen käytetyistä Östersundomin alueen metsä- ja luontokohteista tulisi nyt suunnitellun tehokkaan rakentamisen seurauksena poistumaan virkistyskäytöstä. Tällöin on erittäin tärkeää, että herkimmät luontokohteet ja merkittävät ekologisten yhteyksien alueet jätetään kokonaan järjestetyn virkistyskäytön ulkopuolelle.

Kun kaavarungosta on nyt jätetty pois maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys Porvoonväylän yli Slåttmossenin alueelle, on erittäin tärkeää, että ainoalle jäljelle jäävälle yhteydelle Mustavuoren alueelta Sipoonkorpeen eli kartanokeskuksen länsi- ja pohjoispuolelta kulkevan ekologisen yhteyden alueelle ei ohjata virkistyskäyttöä ollenkaan. Tällöin myös tälle alueelle kaavarungossa esitetyn ”kehitettävän yhteyden” linjaus tulisi selvittää uudelleen ja siirtää etäämmälle esimerkiksi pohjoiseen lähemmäs Porvoonväylää.

Muutenkin Länsimäen sekä myös Helsingin puolella Mellunmäkeen ja Vesalaan suunnitellun varsin tehokkaan lisärakentamisen volyymin suhteen on ensiarvoisen tärkeää selvittää sen aiheuttamat virkistyskäytön lisääntymiseen liittyvät haitalliset vaikutukset läheisille Natura 2000 -alueille. Nämä vaikutukset tulee selvittää myös yhteisvaikutusarviointina Östersundomin alueelle suunnitellun uudisrakentamisen kanssa. Tunnettu tosiasiahan on, että Östersundomin yhteinen yleiskaava kumottiin juuri näihin haitallisiin Naturavaikutuksiin perustuen, koska haittojen lieventämistoimenpiteiden riittävyydestä ei ollut tehtyjen kaavaratkaisujen perusteella varmuutta.

3. Länsimäen uudis- ja täydennysrakentamisen vaikutukset Westerkullan kartanon alueella

Kuten edellä olemme selostaneet, muodostaa Westerkullan kartanoalue yhdessä siihen rajoittuvien metsä- ja suojelualueiden kanssa erittäin arvokkaan kulttuurimaiseman kokonaisuuden, joka on myös alueen kaavoituksessa nimenomaisesti todettu tätä koskevin kaavamerkinnöin.

Länsimäen olemassa olevan asuntorakentamisen tiivistäminen raideliikenneyhteyden seurauksena tarkoittaa oletettavasti myös sitä, että täydennysrakentamisen myötä rakennuskorkeudet kasvavat nykyisestä tasosta. Tällöin Länsimäen keskustan rakennuskorkeudet tulee erityisen huolella ja

riittävän tarkoin havainnekuvin suunnitella siten, ettei niillä ole vaikutusta kartanon erityisen arvokkaaseen ja hyvin säilyneeseen maisemakuvaan.

Pääosin uudisrakentamiselle yleiskaavassa osoitettu kaavarungon uusi tehokkaan rakentamisen alue sijoittuu Westerkullan kartanon ja sen peltoaukeiden maisemakuvan kannalta erityisen herkälle alueelle. Tämän kohteen suunnittelussa tulisikin lähteä liikkeelle rakentamisen maisemallisten vaikutusten selvittämisestä ja arvioimisesta siten, että esimerkiksi rakennuskorkeuksia porrastamalla voidaan välttää Westerkullan kartanon kulttuurihistorialliseen maisemakuvaan aiheutuvat vahingot mahdollisimman hyvin.

Virkistys- ja ulkoilureittien suunnittelussa tulee myös erityisesti ottaa huomioon kartanokeskuksen puisto- ja piha-alueiden yksityisyyden turvaaminen sekä luontoalueiden kulumisen estäminen. Kallioiden ketjun sijoittelussa ja erityisesti vanhalle tykkitielle kohdistuvan ulkoilun järjestämisessä on lähdettävä siitä, että liikkuminen ohjataan mahdollisimman etäälle kartanokeskuksen pihapiireistä. On lisäksi huomattava, että Westerkullan kartanon pääelinkeino on maatalous eli virkistyskäytön ohjatutuminen toimivan maatilan keskelle muodostaa häiriön lisäksi myös merkittävän turvallisuusriskin.

4. Yhteenveto

Korostamme lopuksi vielä sitä, että Westerkullan kartano on yksi harvoista kartanokokonaisuuksista, jota vielä ympäröivät muinaismuistot, suojeluarvoiltaan merkittävät rakennukset ja rakenteet, erityisen arvokkaat viljelymaisemat sekä laajat luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueet. Tämä aivan Länsimäen kaavarunkoalueen vieressä ja osin myös sen sisällä sijaitseva erityisen arvokas kohde tulee siten ottaa ylipäätään huomioon kaikessa näiden asuinalueiden uudis- ja täydennysrakentamisen suunnittelussa.

Edellä esitetyn mukaisesti katsomme, että erityisen tarkkaan on huomioitava vaatimuksemme virkistyskäytön suunnittelusta siten, ettei sitä tietoisesti ohjata ekologisten käytävien, Myllymäen suojelualueen tai kartanokeskuksen suuntaan, vaan virkistyksen painopiste pyritään kaikin mahdollisin keinoin suuntaamaan muualle luonnoltaan ja maisemaltaan vähemmän herkille alueille.

Esitämmekin lopuksi, että alueen asemakaavoituksen ja Westerkullan kartanoalueen omistajien kesken pidettäisiin mahdollisimman pikaisesti yhteinen katselmus alueella koskien virkistys- ja ulkoilureittien tarkempaa sijoittelua.

Liitteet

Liite 1: Ote Vantaan ekologisia yhteyksiä koskevasta selvityksestä
Liite 2: Ote selvityksestä ”Uusimaa-kaavan 2050 luontoselvityskohteiden 2017-2018 maakunnallinen arvo”, koosteraportti, Uudenmaan liiton julkaisuja E 217 – 2019

Vastine:
Myllymäki

Westerkullan kartanon ja Länsimäen asuinalueen välinen Myllymäen alue on Vantaan voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 sekä uudessa yleiskaavassa 2020 (kv. 25.1.2021) lähivirkistysaluetta ja Östersundomin alueen Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa virkistysaluetta (kaava saanut lainvoiman KHO:n 10.5.2021 päätöksellä). Alueella on yleiskaavassa 2020 luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo-alue), josta mainitaan: *”Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyminen. Alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä.”* Uusimaa-kaava 2050:n koosteraportissa ”Luontoselvityskohteiden maakunnallinen arvo” (Faunatica Oy 2019) Myllymäen alue on määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi alueeksi. Länsimäen kaavarungossa alueelle suunniteltu virkistyskäyttö on alueella voimassa olevan vaihemaakuntakaavan sekä yleiskaavan mukaista.

Mustavuoren sl- ja Natura-alue

2. vaihemaakuntakaavan Mustavuoren luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alue ulottuu vähäiseltä osin myös Länsimäen kaakkoiskulmaan. Alue on myös yleiskaavassa 2020 suojelu- ja Natura 2000 -aluetta. Kyseinen alue ei kuitenkaan ulotu Länsimäen kaavarungon alueelle. Mustavuoren Natura- alue on otettu kaavarungon suunnittelutyössä huomioon Myllymäen luo-merkinnällä.

Uusi asuinalue sekä jo rakennettujen alueiden tiivistäminen eivät sijoitu lähelle Natura-aluetta, vaan pääosin pohjoisosaan ja Länsimäentein varrelle.

Ekologiset runkoyhteydet ja virkistysreitit

Långmossenin kautta kulkeva ekologinen yhteys on jätetty pois Vantaan yleiskaava 2020:stä ja kaavarunko perustuu tähän korkeamman tason maankäyttöratkaisuun. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksen mukaan (Ojala 2018 s. 29) metsäisen ekologisen yhteyden päälinja ei nykyisellään jatku Långmossenista pohjoiseen Porvoonväylän yli. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018 s. 16) on koostettu maakunnalliset luontoarvokohteet kartalle. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa ei ole osoitettu viheryhteystarvetta maakunnallisen selvityksen (Jalkanen ym. 2018) mukaiselle ekologiselle käytäväalueelle välille Vaarala-Westerkulla. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä esitettyä ekologista runkoyhteyttä ei tälle kohtaa ole yleiskaavassa esitetty, koska sen toteuttaminen olisi tässä maankäytön yhtälössä ollut joka tapauksessa vaikeaa. Kaavassa on sen sijaan esitetty virkistysalueyhteys, joka voidaan toteuttaa ekologista runkoyhteyttä kapeampana, mutta joka voi silti palvella joidenkin lajien liikkumista. Tämä yhteys on mukana myös kaavarungossa (esitetty ulkoilureittinä).

Yleispiirteisemmässä 2. vaihemaakuntakaavassa Kehä III:n yli on merkitty Länsimäestä Länsisalmeen viheryhteystarve, joka on Yleiskaavan 2020 tarkemmassa suunnitelmassa merkitty etelämmäksi ekologisena runkoyhteytenä. Alue ei ole osa Länsimäen kaavarungon aluetta.

Länsimäen kaavarungossa Långmossenin metsä- ja suoalueelle esitetään pääasiassa selvitysalueena ja alueen maankäyttö tullaan ratkaisemaan myöhemmin. Alue on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa ”Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue” taajamatoimintojen alueeksi.

Ekologiset runkoyhteydet eivät lähtökohtaisesti tarkoita alueen virkistyskäytön kieltämistä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alueen selostuksessa (2018) todetaan viheryhteystarpeista: ”Tarkemmassa suunnittelussa tulee selvittää yhteyden ekologiset ja virkistykselliset ominaisuudet ja tarpeet. -- Viheryhteystarpeilla varmistetaan virkistysreitit sekä lajiston liikkumiselle ja leviämiselle soveltuvat maakunnalliset ekologiset yhteydet. -- Perustelluista syistä yhteys voi olla myös kapeampi ja rakennettu yhteys. Viheryhteystarve -merkinnän sijaintia voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavassa muiden maakuntakaavamerkintöjen tapaan muuttaa tai merkinnästä voidaan myös kokonaan luopua edellyttäen, että maakuntakaavassa yhteysverkostolle asetetut tavoitteet eivät vaarannu.”
Uusimaa-kaava 2050 selostuksessa (2020) todetaan: "Uusimaa-kaavan viheryhteyksillä on aina sekä virkistyksellinen että ekologinen tehtävä. -- Viheryhteyttä toteutettaessa on yhteyskohtaisesti arvioitava, onko painopiste virkistyksessä tai ekologiassa. Painotus ohjaa ratkaisevasti yhteyden rakennetta ja mm. leveyteen liittyviä ominaisuuksia.”

Kasvava asukasmäärä lisää luontokohteiden käyttöpainetta, ja silloin korostuu virkistyskäytön ohjaaminen, kuten toimivat reitistöt, jotka ovat merkittävä keino ohjata käyttöpaine pois herkiltä alueilta ja vähentää näin hallitsemattomasta käytöstä tapahtuvaa kasvillisuuden kulumista. Kaavarungossa pyritään ohjaamaan virkistyskäyttöä nykyisen viheralueverkoston piiriin sitä parantamalla. Näin ollen mm. virkistysreitin tarve mm. jo nykyisin suositulla Myllymäen alueella on perusteltua. Kaavarungossa Myllymäen reitit kulkevat pääosin nykyisiä polkuja pitkin. Syksyllä 2022 tehtiin maastokatselmus Myllymäelle. Katselmus on kuvattu kaavarungon selostuksen sivulla 43. Reitin rakentamisen mahdollisuuksia, sijaintia ja liikkumisen ohjaamista alueella on kuitenkin tarpeen tutkia tarkemmin ulkoilureittien ja -polkujen toteuttamisen yhteydessä. Reittejä pyritään ohjaamaan niin, ettei virkistyskäyttö ohjaudu Westerkullan kartanokeskuksen pihapiiriin. Katselmuksen tulosten perusteella kaavarungon Kallioiden ketju -merkintää on muutettu polkumaisemmaksi.

Kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen

Maastonmuodot ja niiden metsäpeite rajaavat arvokasta maisematilaa suojaten Westerkullan peltojen kulttuurihistoriallisesti, maisemallisesti ja maisemakuvallisesti arvokasta viljelymaisemaa. Lisäksi olevilla asuinalueilla mahdollisen täydennysrakentamisen korkeus ei ylitä olevan rakennuskannan korkeutta. Uusilla asuinalueilla rakentamisen korkeudet ovat maltillisia, ja sen ja kulttuurimaiseman väliin jää Westerkullan kartanon maihin kuuluva metsäinen selänne.

Pysäköintivyöhykkeet

Pysäköintivyöhykkeiden rajauksilla ei ole otettu kantaa rakentamisen sijoittamiseen, vaan ne kertovat pysäköinnin mitoituksesta, mikäli alueelle päätettäisiin rakentaa. Strategisluontoisista rajauksista ei ole erikseen rajattu pois viher-, suojelualueita ym, vaikka onkin ilmeistä, ettei näille alueille rakentamista eikä näin ollen myöskään pysäköintiä sijoiteta. Tästä syystä myös Westerkullan kartanokeskus on kartassa mukana.

Tarkistukset:
Kaavarungon Kallioiden ketju -merkintää on muutettu polkumaisemmaksi.

Vantaa

Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus / Itä-Vantaa

Kaupunginhallitus 25.10.2021 oikeutti kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot Länsimäen kaavarunkoluonnoksesta nro 091700. Lausuntoja pyydettiin 19 kpl ja saatiin 11 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1 Fingrid Oyj 9.12.2021	Ei huomautettavaa	-
NRO 2 Helen Sähköverkko Oy 9.12.2021	Kaavarungossa tulisi näkyä 110 kV voimajohto, koska se rajoittaa rakentamista johtoalueella.	-
NRO 3 Helsingin kaupunkiympäristön toimiala 9.12.2021	Kaavarunko on valmisteltu hyvässä yhteistyössä Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelun kanssa. Länsimäen aluetta halkovan sähkölinjan Kaapelointia on valmisteltu yhteistyössä kaupunkien ja sähköverkkoyhtiöiden kanssa. Liityntäpysäköinnin tarve ja mahdolliset järjestelyt olisi hyvä arvioida kaavarunkoalueella Vantaan raitioyhteyden kehittämisen myötä.	-
NRO 4 Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry. 9.12.2021	Lausunnon liitteenä on kartalle rajattuna [Långmossenin ympäristön] arvokkaita alueita uhkaavat rakentamisvaraukset, joita esitämme poistettavaksi. Långmossenilta Porvoonväylän yli Fazerilan länsipuolelle johtava merkittävä ekologinen yhteys on	- -

	unohdettu täysin ja yhteys jää kokonaan rakentamisen alle. Myllymäen metsäalueen reunaa nakertaa Y-kortteli, joka sijoittuu Hakunilan metsäsuunnitelmassa arvometsäluokkaan C5 luokitellun kuvion päälle. Tämä varaus on syytä poistaa.	-

	Kaavarungon tavoitteena on muodostaa kokonaisvaltainen näkemys Länsimäen tulevaisuudesta ohjaamalla alueen asemakaavoitusta. Ilmastonäkökulmasta tätä näkemystä vahvistaisi ja selkeyttäisi erillinen ilmastovaikutusten arviointi. Alueen ympäristöhäiriöitä, kuten melua ja ilmanlaatua, on tarkasteltu pintapuolisesti. Aikanaan laadittavista asemakaavoista on syytä teettää riittävät melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset ja vaikutusarvioinnit mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta niitä voidaan käyttää ohjaamaan kaavaratkaisua melu- ja tärinähaittojen näkökulmasta parhaalla mahdollisella tavalla. Kaavarungon mukaan Länsimäessä näkyy alueen historia, Rajakylä ja I maailmansodan linnoitteet. Rakennettua kulttuuriympäristöä ja kaavarungon suhdetta siihen ei kuvata tarkemmin. Tätä ja uuden kaupunkirakenteen suhdetta edellä mainittuihin olisi hyvä tarkastella.	- - -
NRO 9 Uudenmaan liitto 8.12.2021	Ei lausuttavaa	-

NRO 10 Vantaan kaupunginmuseo 9.12.2021	Luvussa 4.1.2 käsitellään alueen kaupunkikuvaa ja siihen liittyviä arkkitehtonisia arvoja. Selostuksessa painottuu uudisrakentaminen myös kaupunkikuvallisesti merkittävien kohteiden osalta. Olemassa olevia rakennusperintökohteita ei ole huomioitu. Luvussa 4.3.2. kulttuuriympäristöä koskevassa osassa ei rakennusperintöä ole käsitelty lainkaan. Maakunnallisesti arvokkaan Länsisalmen kulttuurimaiseman aluetta ei ole mainittu selostuksessa. Uusi katulinja tulisi toteutuessaan kulkemaan kulttuurimaiseman rajalla. Jos tulevaisuudessa suunnitelmaa viedään eteenpäin, tulee vaikutusten arviointiin lisätä myös vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Kaavarungossa on osoitettu yleisten palveluiden alue osittain Myllymäen viheralueen länsireunassa sijaitsevan ensimmäisen maailmansodan aikaisen linnoitteen (Tukikohta II:7 (Länsimäki), mj. rek. tunnus 1000007677) päälle osoitteessa Valliraitti 5. Alueella on kesällä 2021 tehty arkeologisia tutkimuksia ja muinaisjäännösaluetta pienennetty tutkimustulosten perusteella. Tontilla on kuitenkin edelleen jäljellä linnoitteita ja mahdollinen rakentaminen alueella tulee suunnitella tarkasti yhteistyössä museon kanssa herkät linnoitteet huomioiden.	Kuulakujan ostoskeskus lisättiin kaupunkikuvallisesti merkittäviin kohteisiin. Kaavarungossa ei ole tarpeen inventoida rakennusperintökohteita. - - -

	Kaavarunkokartassa suunniteltu tielinja ei seuraa tykkitien linjausta, vaan kulkee sen vierestä. Kaavarungon vaikutuksia käsittelevässä luvussa 6 on mainittu kaavarungon vahvuutena, että suunnitelmat vahvistavat ja kehittävät paikallisia ominaispiirteitä ja kulttuuriympäristön arvoja, kuten olevia puisto- ja viheralueita sekä kallioalueita. Jotta näin voitaisiin kaavarungon osalta todeta, tulee kulttuuriympäristön arvoja punnitessa huomioida arkeologisten kohteiden lisäksi paikallisesti ja maakunnallisesti merkittävät rakennusperintö- ja maisema-arvot ja nostaa niitä esiin kaupunkikuvallisesti erityisinä kohteina.	-
NRO 11 Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 15.12.2021	Verkon muutostarpeisiin otetaan kantaa aikanaan asemakaavojen muutosten yhteydessä.	-

NRO 1 FINGRID OYJ, 9.12.2021
Lausunto:

Olemme lausuneet kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 17.6.2020. Toimme esille Fingridin aluetta koskevat hankkeet, joita ovat 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi – Vuosaari.

400 kV kaapelin Länsisalmi-Viikinmäki (myös nimellä Helsingin kaapeli) yleissuunnittelu on käynnistynyt. Yleissuunnittelun aikana suunnitellaan 400 kV kaapeliyhteyden reitti- ja rakentamissuunnitelma, 400 kV kaapelireitin käyttöoikeuden lunastamissuunnitelma, Länsisalmen sähköaseman laajennus, Vanhankaupungin sähköasema sekä muuntajakuljetuksen reittiselvitys. Lisätietoja kaapelin suunnittelutilanteesta, tilavarauksesta ja paikkatiedoista antavat Fingridissä Risto Ryynänen, puh. 030 395 5219 ja Jussi Rantanen, puh 030 395 5274 (etunimi.sukunimi@fingrid.fi). Hankkeen verkkosivuilla https://www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/helsingin-kaapeliyhteys/yleissuunnittelu on myös perustiedot hankkeesta.

Kuten toimme esille edellisessä lausunnossamme, voimajohtohankkeiden toteutukseen tulee varautua maankäytön suunnittelussa. Länsimäen kaavarungon lähtötietojen esittelyraportissa sivulla 44 tuodaan esille johtohankkeiden suhde kaavarunkoon: ”Länsisalmi-Vuosaari -voimajohdon alue jätetään selvitysalueeksi, eikä maankäyttö toistaiseksi rajoita johdon sijoittamista. Länsisalmi-Viikinmäki -maakaapelille jää riittävästi tilaa Porvoonväylän varteen, pienhiukkasten ja melun vuoksi rakentamattomaksi jätettävältä vyöhykkeeltä”. Fingridillä ei ole huomauttamista asiasta, kun johtohankkeet on huomioitu tähän suunnitteluvaiheeseen sopivalla tavalla. Vuoropuhelu johtohankkeiden sekä muun maankäytön ja rakentamisen yhteensovittamisesta on tarpeen myös jatkossa, kun tavoitteet ja ratkaisut tarkentuvat vaihe vaiheelta.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

NRO 2 HELEN SÄHKÖVERKKO OY, 9.12.2021
Lausunto:

Kaavarungossa ei ole esitetty Helen Sähköverkko Oy:n omistamaa 2 x 110 kV voimajohtoa. Kaavarungon selostuksessa on mainittu mahdollinen voimajohdon kaapelointi. Kyseiselle voimajohdolle on valtioneuvoston myöntämällä lunastusmenettelyllä hankittu aikanaan pysyvä käyttöoikeus. Voimajohdon mahdollinen kaapelointi edellyttää merkittävää suunnittelua ja itäisen pääkaupunkiseudun koko sähkönsiirtoverkon muutoksia, joita ei ole suunniteltu eikä siten selvitetty ovatko muutokset mahdollisia. Helen Sähköverkko Oy:n näkemys on, että kaavarungossa tulisi näkyä voimajohto, koska se rajoittaa rakentamista johtoalueella**.**
Kaavarungossa on esitetty raitiotielinjaus voimajohdon rinnalle. Sähköturvallisuuslain mukaisesti voimajohdon vaikutukset rinnalla kulkevaan sähköiseen rataan on tutkittava. Tämä tutkinta on vielä kesken ja tuloksena saattaa olla, ettei raitiotielinjaa voida tehdä esitettyyn paikkaan turvallisesti.

Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole kaavarunkoon muuta huomautettavaa.

Vastine:
Kaapelointia on valmisteltu yhteistyössä Vantaan ja Helsingin kaupunkien ja sähköverkkoyhtiöiden kanssa. Asiasta ei toistaiseksi olla päästy lopputulokseen. Kaavarunko selkeyttää kaapeloinnin hyötyjä Vantaan alueella ja tuottaa siten lisätietoa valmistelutyötä varten. Mikäli kaapelointia ei voida toteuttaa, kaavarunko jää toteutumatta kaapelin suoja-alueella.

Tarkistukset:
-

NRO 3 HELSINGIN KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALA, 9.12.2021
Lausunto:

Helsingin kaupunki pitää Länsimäen alueen kehittämistä tärkeänä ja kaavarungolle asetettuja tavoitteita perusteltuina. Kaavarungon keskeiset tavoitteet ovat asuinalueen laajentaminen pohjoiseen, keskustan kehitys ja raitiolinja, kävelykeskustan kehittäminen sekä täydennysrakentamisen mahdollistaminen ja rakennuskannan uudistaminen. Kaavarunko on valmisteltu hyvässä yhteistyössä Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelun kanssa.

Alueen esitetty kaupunkirakenne on tiivis ja melko tehokas, tehokkain rakenne on keskitetty Länsimäentien varteen. Kaupunkirakenne jatkuu yhtenäisenä katkeamatta Helsingin ja Vantaan rajalla. Kaavarungossa esitetyt suunnitteluratkaisut tukevat Mellunmäen suunniteltua kehitystä. Molempien kaupunkien puolella tapahtuva suunnittelu ja raideyhteyteen tukeutuva keskustamainen rakenne palveluineen hyödyttää sekä Länsimäen että Mellunmäen alueita. Alueen palvelurakenteen kehittyessä asukkaat hakevat palveluja jatkossa enenevissä määrin myös naapurikaupungin puolelta. Jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä siihen, että Länsimäen ja Mellunmäen kehittämisessä tavoitellaan kaupunkikuvallisesti ja -rakenteellisesti yhtenäisen alueen syntymistä. Kaavarunkoalueeseen rajautuva alue Helsingissä on yleiskaavassa 2016 merkitty A2 -alueena, jolla korttelitehokkuus e on 1-2.

Länsimäen aluetta halkovan sähkölinjan estevaikutus on nykyisin suuri. Voimajohdon maankäyttöä rajoittava vaikutus on merkittävä myös Helsingin kaupungin puolella. Toimivan kaupunkirakenteen aikaansaamisen näkökulmasta olisi tärkeää, että voimajohdon maankäyttöä rajoittava vaikutus saataisiin kaapeloinnin avulla minimoitua. Kaapelointia on valmisteltu yhteistyössä kaupunkien ja sähköverkkoyhtiöiden kanssa. Kaupunkien raja-alueilla yhdyskuntatekniikkaan liittyvät mahdolliset muutokset tulee miettiä ja sopia yhdessä kaupunkien kesken.

Länsimäen kaavarunkoon kytkeytyvän Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Pikaraitiotie parantaa yhteyksiä Mellunmäen metroasemalle ja tukee alueen kehitystä. Helsinki on antanut Vantaan ratikan osalta erillisen lausunnon. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin kaavarunkoalueelta Mellunmäen metroasemalle on hyvä kiinnittää erityistä huomiota Pallastunturintiellä ja Länsimäentiellä. Tämän lisäksi liityntäpysäköinnin tarve ja mahdolliset järjestelyt olisi hyvä arvioida kaavarunkoalueella Vantaan raitioyhteyden kehittämisen myötä. Alueen polut ja reitit on synkronoitu Helsingin kanssa.
Kaavarunkotyön tavoitteena on määrittää periaatteet Länsimäen keskustan kasvulle ja laajenemiselle. Täydennysrakentamiseen soveltuvia paikkoja kartoitetaan ja pyritään ohjaamaan uutta rakentamista siten, että kaupunkikuva paranee nykyisestä. Työn tavoitteena on, että tulevaisuuden Länsimäessä on raitiolinjaan tukeutuvaa miellyttävää kaupunkirakennetta, enemmän laadukasta asumista ja palveluja sekä käveltävää, turvallista ja viihtyisää keskustaympäristöä.

Vastine:
Liityntäpysäköintimahdollisuuksia voidaan tutkia, kun ratikan investointipäätös on tehty.

Tarkistukset:
-

NRO 4 SUOMEN LUONNONSUOJELULIITON UUDENMAAN PIIRI RY, 9.12.2021
Lausunto:

Pidämme ongelmallisena kaavarungon kaltaisen oikeusvaikutuksettoman suunnittelutyökalun käyttöä asemakaavoituksen edistäjänä Länsimäen tilanteessa, jossa rakentamista ollaan ohjaamassa kaava-alueen koillisosan eli Långmossenin ympäristön merkittäville luontoalueille. Tällaisen merkittävän maankäyttömuutoksen edistämisen soisi etenevän lähinnä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia kaavareittejä pitkin. Näin varmistuisivat kaavarunkoa varmemmin osallisten vaikutusmahdollisuudet, mukaan lukien mahdollisuus hakea muutosta lainvastaisiksi mahdollisesti koetuista maankäyttösuunnitelmista.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ovat Länsimäen aluetta koskevissa aikaisemmissa lausunnoissaan sekä Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa oikeusvalituksessaan tuoneet esiin Länsimäen kaavarungon alueen merkittäviä metsäisiä luontoarvoja ja alueen merkitystä osana tärkeää ekologista yhteyttä. Långmossenin aluelle suunniteltu rakentaminen on yksi Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa valituksessamme yksilöidyistä valitusperusteita.

Länsimäen kaavarungossa suunnitellaan rakentamista edelleen merkittävälle osalle Långmossenin arvokasta metsäaluetta sekä maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Tämän lausunnon liitteenä on kartalle rajattuna arvokkaita alueita uhkaavat rakentamisvaraukset, joita esitämme poistettavaksi.

Ekologinen yhteys

Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys (yllä olevassa kartassa nro. 59) kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan. Ojalan selvityksessä yhteydestä todetaan seuraavaa:

59. Mustavuori (Natura 2000) – Myllymäki (LUO) – Långmossen – Vaarala
- Osa maakunnallista ekologista käytäväaluetta (Jalkanen ym. 2018)
- Östersundomin yhteisen yleiskaavan aluetta. Kaavassa Långmosseniin on suunniteltu uutta
  rakentamista
- Ekologisen yhteyden kehittämiskohtana Porvoonväylän kohta
- Etelässä tärkeä ekologinen yhteys Myllymäen LUO-metsän ja Mustavuoren Natura-alueen lehtometsien välillä

Långmossenin arvo maakunnallisesti arvokkaana ekologisen yhteysalueen osana on todettu myös Uusimaa 2050 -kaavan taustaselvityksiin kuuluvassa Zonation-pohjaisessa analyysissa (Jalkanen 2018, kartta yllä).

Långmossenin merkitystä Itä-Vantaan viherverkoston osana korostaa lisäksi Ojalan selvityksessä tunnistamatta jäänyt metsäekologinen yhteys itään Kehä III:n yli, joka näkyy

selkeästi ilmakuvalta (kts. yllä). Ilmakuvasta näkyy selvästi myös, miksi on ensiarvoisen tärkeää säilyttää rakentamaton metsäinen ekologinen yhteys Långmossenilta Porvoonväylän yli Fazerilan länsipuolelle. Se on laajan moottoriteiden risteysalueen ja sitä ympäröivien teollisuus- ja asutusalueiden puristuksessa ainoa jäljellä oleva mahdollinen kulkureitti metsälajistolle tässä suunnassa.

Länsimäen kaavarunkoehdotuksessa edellä kuvattu merkittävä ekologinen yhteys on unohdettu täysin ja yhteys jää kokonaan rakentamisen alle.

Luontoarvot

Luontotyyppien ja vaateliaiden lajien kannalta arvokkaan metsän kokonaispinta-ala sekä luontotyyppi- ja lajistoarvot tekevät Långmossenin alueesta itsenäisenä luontokohteenakin maakunnallisesti arvokkaan. Arvoa lisää se, että Långmossen on erittäin hyvin kytkeytynyt eteläpuoliseen, Uudenmaan liiton selvityksissä luontoalueena vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi todettuun Myllymäen alueeseen, joka on Vantaan yleiskaavassa sekä yleiskaavaehdotuksessa luo-aluetta.

Vantaan metsäsuunnitelmassakin osa rakennettavaksi aiotusta alueesta Långmossenin länsipuolella on luokiteltu C5 Arvometsä -luokkaan (kts. alla otteet https://kartta.vantaa.fi/ -palvelusta 9.12.2021)

Kuvankaappaus Vantaan karttapalvelun Hakunilan metsäsuunnitelman metsikkökuvioista (yllä). Sinisellä rajatun alueen kaikki metsikkökuviot on nostettu suunnitelmassa arvometsien (C5) hoitoluokkaan kaupungin metsäsuunnittelun käyttämillä melko tiukoilla valintakriteereillä. Länsiosaa arvometsien alueesta uhkaa kaavarungossa rakentaminen ja länsiosaa uusi tielinja.

Alla olevista kolmesta kuvakaappauksesta näkyy rakentamisalueen uhkaamien länsiosan arvokuvioiden tiedot.

Virkistyskäyttö

Långmossen on myös selkeä osa Helsingin Mellunmäen ja Vesalan sekä Vantaan Länsimäen kasvavien kaupunginosien tärkeintä laajaa metsäistä luontovirkistysaluetta, kuten näkyy muun muassa Vantaan viherrakenneselvityksessä (Mäkynen 2017) esitetystä kartasta (kts. alla).

Myllymäen metsän Y-kortteli

Myllymäen arvokas metsäalue on kaavarungossa suurimmalta osalta merkitty luo-alueeksi, mikä on oikea ratkaisu. Metsäalueen reunaa kuitenkin nakertaa Y-kortteli, joka sijoittuu Hakunilan metsäsuunnitelmassa arvometsäluokkaan C5 luokitellun kuvion päälle. Tämä varaus on syytä poistaa.

Vastine:

Kaavarungon tarkoitus ja luonne

Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleispiirteisempi suunnitteluväline. Kaavarunko ei suoraan osoita mm. uutta rakennusoikeutta, vaan määrittää yleispiirteiset lähtökohdat alueen vaiheittain laadittaville asemakaavan muutoksille. Kaavarungolla ei voi eikä ole tarkoitus ohittaa MRL:n mukaisia kaavatasoja. Osallisen valitusoikeus toteutuu MRL:n mukaisesti yleiskaava- ja asemakaavavaiheessa. Asemakaavan lainmukaisuutta arvioitaessa oleellista on tarkastella ratkaisua suhteessa maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksiin ja kaavamenettelyvaatimuksiin.

Kaavarungoilla on Vantaalla oma vakiintunut prosessi, johon kuuluu vuorovaikutusta. Kaavarungon tarkoituksena on luoda yhtenäiset suunnittelun lähtökohdat laajemmalle alueelle, kuin mitä yksittäisillä asemakaavoilla yleensä voidaan laatia. Kaavarungon avulla halutaan viestiä paitsi asukkaille, myös alueen kehittäjille, kuten maanomistajille ja rakennuttajille, mihin suuntaan alueen kehitystä halutaan viedä. Lopullisen toteutuksen tulee aina perustua lainmukaiseen, voimassa olevaan asemakaavaan. Länsimäessä kaavarunko on uuden yleiskaavan 2020 mukainen.

Kaavarungon prosessi ja vuorovaikutus

Kaavarungon prosessin eteneminen on lain mukaisen kaavaprosessin tapainen, jolloin prosessin vaiheissa on luontevat kohdat vuorovaikuttamiselle. Mielipiteet ja lausunnot pyydetään osallisilta kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä ehdotuksen nähtävilläolon yhteydessä. Länsimäen kaavarungon vuorovaikutus on järjestetty (koronarajoitusten rajoissa) erilaisilla tavoilla prosessin eri vaiheissa mm. verkkokyselyillä ja videoesityksellä.

Långmossen ja ekologiset runkoyhteydet

Yleiskaavan 2020 yhteydessä on laadittu useita selvityksiä, joiden pohjalta kaupungin kasvu on suunniteltu ohjattavan etenkin ratikan varrelle sekä kaupungin keskustoihin. Kaupunki laatii yleiskaavan mukaisia kaavarunkoja, ja mm. Länsimäen kaavarungon tiivistämisen periaatteet ja uudet asuinkorttelit ovat yleiskaavan 2020 mukaiset.

Långmossenin kautta kulkeva ekologinen yhteys on jätetty pois Vantaan yleiskaava 2020:stä ja kaavarunko perustuu tähän korkeamman tason maankäyttöratkaisuun. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksen mukaan (Ojala 2018 s. 29) metsäisen ekologisen yhteyden päälinja ei nykyisellään jatku Långmossenista pohjoiseen Porvoonväylän yli. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018 s. 16) on koostettu maakunnalliset luontoarvokohteet kartalle. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa ei ole osoitettu viheryhteystarvetta maakunnallisen selvityksen (Jalkanen ym. 2018) mukaiselle ekologiselle käytäväalueelle välille Vaarala-Westerkulla. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä esitettyä ekologista runkoyhteyttä ei tälle kohtaa ole yleiskaavassa esitetty, koska sen toteuttaminen olisi tässä maankäytön yhtälössä ollut joka tapauksessa vaikeaa. Kaavassa on sen sijaan esitetty virkistysalueyhteys, joka voidaan toteuttaa ekologista runkoyhteyttä kapeampana, mutta joka voi silti palvella joidenkin lajien liikkumista. Tämä yhteys on mukana myös kaavarungossa (esitetty ulkoilureittinä).

Yleispiirteisemmässä 2. vaihemaakuntakaavassa Kehä III:n yli on merkitty Länsimäestä (suurin piirtein Westerkullan peltoaukioiden kohdalta) Länsisalmeen viheryhteystarve, joka on Yleiskaavan 2020 tarkemmassa suunnitelmassa merkitty etelämmäksi lähivirkistysalueen kautta kulkevana ekologisena runkoyhteytenä. Alue ei ole osa Länsimäen kaavarungon aluetta.

Länsimäen kaavarungon A2-varaus Långmossenin suon länsipuolella perustuu Vantaan yleiskaava 2020:een, jossa rakentamista on suunniteltu laajasti Långmossenin suoalueelle ympäristöineen. Yleiskaavan kokonaisratkaisulla ohjataan kasvu sisäänpäin nykyiseen kaupunkirakenteeseen, jolloin voidaan turvata valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen. Ko. A2-alue sijaitsee lähellä suunniteltua ratikkapysäkkiä ja se mahdollistaa merkittävän asuntomäärän sijoittamisen alueelle.

Kaavarunkotyön osallistumis- ja arviointisuunnitelman (10.5.2020) tunnistetuissa tavoitteissa asumista oli osoitettu yleiskaavan 2020 mukaisesti pohjoisen uuden alueen (A2) lisäksi myös kaavarunkoalueen koillisosaan, Långmossenin metsä- ja suoalueelle. Länsimäen kaavarungossa alue esitetään selvitysalueena ja alueen maankäyttö tullaan ratkaisemaan myöhemmin. Alue on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa ”Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue” taajamatoimintojen alueeksi. Ratikan kaavarungon luontoselvityksen (Faunatica Oy 2021) tuloksien mukaan Länsimäen kaavarungon alueella mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä (https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-kaavarunkoalueen-luontoselvitykset-2020-2021.pdf).

Y-tontti

Myllymäen metsäreunalla sijaitseva Y-tontti on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Paikka on välttämätöntä varata päiväkodille, sillä alueelta ei löydy toista, riittävän isoa tonttia, eikä tontin metsäalueelta ole tunnistettu erityisiä suojeluarvoja, jotka aiheuttaisivat tarpeen muuttaa asemakaavaa. Näin ollen voimassa oleva asemakaava on toistettu sellaisenaan myös kaavarungossa.

Tarkistukset:
-

NRO 5 HSL HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄ, 9.12.2021
Lausunto:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa Länsimäen kaavarungosta 091700, 91 Länsimäki, 95 Rajakylä.

Vastine:

-

Tarkistukset:

-

NRO 6 HSY HELSINGIN SEUDUN YMPÄRISTÖPALVELUT -KUNTAYHTYMÄ, 9.12.2021
Lausunto:

Kaavarungon tavoitteiden toteutuminen täysimääräisesti merkitsee noin 160 000–185 000 k- m2 uutta rakentamista suunnittelualueelle. On selvää, että kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, ja ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

HSY on laatinut ratikkahankkeen vesihuoltosuunnittelun pohjaksi ratikan vesihuollon esisuunnitelman, johon sisältyy myös suunnittelualueen tulevia vesihuoltoratkaisuja. Ratikkahanke on käynnissä, ja sen aikana esisuunnitelmassa esitettyjä ratkaisuja tarkennetaan ja viedään eteenpäin.

Vajaa puolet suunnittelualueesta sijaitsee vesihuollon nykyisen toiminta-alueen ulkopuolella.

Vastine:

Vesihuoltojärjestelmien ratkaisuista päätetään asemakaavoituksen yhteydessä, yhteistyössä HSY:n kanssa.

Tarkistukset:

-

NRO 7 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes, 19.11.2021
Lausunto:

Kaavarunkoalueen luoteispuolella, Porvoonväylän pohjoispuolella, sijaitsee Fazer Leipomot Oy:n tuotantolaitos, jossa harjoitetaan vaarallisten kemikaalien laajamittaista teollista käsittelyä ja varastointia. Kohteen vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia valvoo Tukes. Fazer Leipomot Oy:n laatimien riskinarviointien ja leviämismallinnusten perusteella merkittävimmät onnettomuusvaikutukset aiheutuvat ammoniakkivuodoista. Ammoniakkivuotojen aiheuttamien välittömien terveysvaikutusten (AEGL-3 -pitoisuus) ei arvioida yltävän kaavarunkoalueelle.

Kaavarunkoalueen pohjoispuolella, Porvoonväylän pohjoispuolella, sijaitsee Valio Oy:n Vantaan tuotantolaitos. Kohteen vaarallisten kemikaalien käsittely ja varastointi on vähäistä, ja täten pelastuslaitoksen valvomaa. Tukesin tietojen mukaan myös Valio Oy:n onnettomuusriskit liittyvät ammoniakin käsittelyyn. Tukesilla ei ole tietoa kohteen onnettomuuksien vaikutusalueista.

Kaavarunkoalueen koillispuolella, Porvoonväylän ja Kehä III:n välissä, sijaitsee Vantaan Energia Oy:n jätevoimala. Jätevoimalan vaarallisten kemikaalien käsittely ja varastointi on laajamittaista ja Tukesin valvomaa. Kohteen olemassa olevan toiminnan onnettomuuksien vaikutusten ei arvioida aiheuttavan välittömiä vaikutuksia (painevaikutukset, lämpösäteilyvaikutukset tai terveydelle vaarallisten aineiden leviäminen) kaavarunkoalueelle. Vantaan Energia Oy on Tukesin tietojen mukaan laajentamassa toimintaansa jätevoimalan alueella. Lausuntopyynnössä viitatun aineiston perusteella lähimmäksi jätevoimalaa on merkitty selvitysalue. Alueen maankäytön jatkosuunnittelussa tulee huomioida ajantasaiset onnettomuuksien vaikutusalueet.

Vastine:

Ajantasaiset onnettomuuksien vaikutusalueet tutkitaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Tarkistukset:

-

NRO 8 UUDENMAAN ELY-KESKUS, 8.12.2021
Lausunto:

Yhdyskuntarakenne ja ilmastotavoitteet

Vantaan Länsimäen kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa Vantaan kaupungin resurssiviisauden ja kiertotalouden tiekarttojen kanssa. Asemakaavoituksen pohjaksi laaditut suunnitteluperiaatteet tukevat ilmastomyötäisten asemakaavojen laadintaa. Mikäli kaavarungon linjaukset siirtyvät käytäntöön ja näkyvät asemakaavasuunnittelun tasolla, se auttaa osaltaan Vantaata vastaamaan kaupunkina koko ajan kiristyviin ilmastotavoitteisiin.

Väestön lisäys kasvattaa liikennesuoritetta suunnittelualueella. Vantaan ratikkareitillä olevalla Länsimäen kaavarungon alueella on hyvät lähtökohdat kestävän liikkumisen edistämiseen ja siihen liittyvien valintojen vahvistamiseen myös asemakaavoituksen keinoin. Asemakaavatason ratkaisuilla on merkitystä, sillä pienilläkin reitteihin, väylien ja paikoitusalueiden sijaintiin ja laatuun liittyvillä yksityiskohdilla voi olla suhteellisen laajoja myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kävelyn ja pyöräilyn sekä ratikan potentiaalin hyödyntämiseen alueella.

Länsimäen Kaavarunko ei sisällä energiaratkaisuihin liittyviä yleislinjauksia. Olisi hyvä, jos kaavarungon kaltaisessa linjauspaperissa painotettaisiin, että alueen jatkosuunnittelussa olisi syytä selvittää uusiutuvan energian ja mahdollisen ylijäämäenergian hyödyntämisen mahdollisuuksia siitäkin huolimatta, että alue nojautuu energiamielessä yhä päästöttömämmäksi muuttuvaan Vantaan Energian kaukolämpöön.

Länsimäen kaavarungon alueella on huolehdittava, että maankäytön kehitys on hiilinieluja ja -varastoja lisäävä ja vahvistava. Alueen suunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota Långmossenin suoalueen vesitasapainon säilyttämiseen. Långmossenin suoalueen vesitaloutta ei tule heikentää, kun sen länsipuolelle suunnitellaan uutta rakentamista. Kaavarunkoalueen rakentumisen aiheuttama mahdollisella pohjaveden pinnan muutos voi vapauttaa suohon kertynyttä hiiltä ilmakehään. Rakennetun viherrakenteen kasvillisuus ja maaperä sitoo myös hiilidioksidia ja toimii näin hiilinieluna ja -varastona. Alueelle rakennettavien viheralueiden suunnittelussa tuleekin huomioida hiilen sidonta.

Rakennetut viherrakenteet lisäävät yhdessä luonnonmukaisiksi jäävien alueiden kanssa rakennetun ympäristön ilmastokestävyyttä. Jo visiotasolla tuodaan esiin ilmaston muuttumisen pitkällä aikavälillä aiheuttamiin muutoksiin sopeutumisen sekä sään ääri-ilmiöihin ja muihin ilmastoriskeihin varautumisen näkökulmaa (Ilmastonmuutoksen kestävä kaupunkiseutu). Vihertehokkuusperiaate auttaa suunnittelijoita huomioimaan, että rakennetussa ympäristössä on ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja varautumisen kannalta riittävästi viheralueita ja vettä läpäisevää maaperää.

Kaavarungon tavoitteena on muodostaa kokonaisvaltainen näkemys Länsimäen tulevaisuudesta ohjaamalla alueen asemakaavoitusta. Ilmastonäkökulmasta tätä näkemystä vahvistaisi ja selkeyttäisi erillinen ilmastovaikutusten arviointi. Kaavarungon yhteyteen ajoittuvaa ilmastovaikutusten arviointia voitaisiin hyödyntää ilmastonäkökohtia paremmin

huomioivien asemakaavojen valmistelun tukena. Kattava arviointi toisi esiin, miten kaavarungon mukainen asemakaavoitus tukee Vantaata koskevia ilmastotavoitteita ja miten kaavoituksen mahdollistamilla ratkaisuilla pienennetään osaltaan ristiriitaa, joka syntyy alueen kasvun ja täydentymisen myötä syntyvien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden saavuttamisen välille.

Meluntorjunta

Alueen ympäristöhäiriöitä, kuten melua ja ilmanlaatua, on tarkasteltu pintapuolisesti eikä esim. raitiotieliikenteen aiheuttaman melun, tärinän tai runkomelun aiheuttamia haasteita ei ole käsitelty lainkaan. Raitiotieliikenteen tuominen jo rakennettuun asuinympäristöön asettaa haasteita erityisesti melun enimmäistasojen, tärinän ja runkomelun osalta. Melun ohjearvojen ylittyessä asuinhuoneistojen ei tule avautua ainoastaan raitiotien suuntaan.

Aikanaan laadittavista asemakaavoista on syytä teettää riittävät melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset ja vaikutusarvioinnit mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta niitä voidaan käyttää ohjaamaan kaavaratkaisua melu- ja tärinähaittojen näkökulmasta parhaalla mahdollisella tavalla. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavarunko antaisi mahdollisuuden meluntorjunnan kokonaisvaltaiseen tarkasteluun, joka aikanaan helpottaa asemakaavoituksen terveellisyyden ja viihtyisyyden laissa säädetyn asemakaavan sisältövaatimuksen täyttymisen arviointia.

Täydennysrakentamisen yhdeksi tavoitteeksi tulee asettaa olemassa olevan melutilanteen parantaminen ja melulle altistumisen vähentäminen. Lisäksi melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille. Melulle erityisesti herkkien toimintojen, kuten päiväkotien, koulujen ja palveluasumisen sijainnit olisi hyvä esittää kartalla. Melulle herkkien kohteiden suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota ääniympäristön laatuun.

Asuinhuoneistot tulee suunnitella ja sijoittaa siten, että asunnot avautuvat aina myös hiljaiseen suuntaan, jossa melun ohjearvot täyttyvät. Huomiota tulee kiinnittää myös asukkaiden virkistysmahdollisuuksiin meluttomassa ja ääniympäristöltään laadukkaassa ympäristössä.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavarungon mukaan Länsimäessä näkyy alueen historia, Rajakylä ja I maailmansodan linnoitteet. Rakennettua kulttuuriympäristöä ja kaavarungon suhdetta siihen ei kuvata tarkemmin. Tätä ja uuden kaupunkirakenteen suhdetta edellä mainittuihin olisi hyvä tarkastella.

Vastine:

Uusiutuvan energian ja mahdollisen ylijäämäenergian hyödyntämisen mahdollisuuksia voidaan tutkia Länsimäen jatkosuunnittelussa. Kaavarungossa ei ole nähty perusteltuna tutkia energiaratkaisuja, koska kaavarungon toteutumiseen liittyy kaksi epävarmaa tekijää: Helsingin Energian 110 kV ilmajohdon

tulevaisuus sekä Vantaan ratikan rakentaminen, joista kummastakaan ei toistaiseksi ole tehty päätöksiä. Nämä epävarmuustekijät voivat vielä vaikuttaa suunnitelmaan merkittävästi, mikä osaltaan vaikuttaa myös energiaratkaisuihin. Etenkin tiedon muuttuessa nopeasti, energiaratkaisuja on tästä syystä tarkoituksenmukaista tutkia tarkemmin vasta tulevien suunnitelmien yhteydessä. Sama pätee myös ilmastovaikutuksiin, jotka väistämättä kytkeytyvät myös energiaratkaisuihin. Mikäli aluetta tulevaisuudessa päästään kehittämään kaavarungon mukaisena, energiaratkaisuja on syytä tutkia ja ilmastovaikutuksia arvioida etenkin pohjoisen laajenemisalueen osalta.

Ratikan osalta melua tarkastellaan ratikkahankkeen ja tulevien asemakaavojen yhteydessä, minkä vuoksi päällekkäistä tarkastelua ei ole syytä tehdä kaavarunkotasolla. Kaavarungon rakentamisen sijoittamisessa on otettu huomioon nykyiset melunlähteet ja mahdolliset ongelmat ovat ratkaistavissa. Pohjoisen laajenemisalueen asemakaavoitukseen lähdettäessä teetetään todennäköisesti koko aluetta koskeva meluselvitys. Uudet päiväkodit on sijoitettu mahdollisimman suojaisille paikoille (esitetty selostuksessa s. 52, kuva 50).

Rakennetun kulttuuriympäristön osalta selostuksessa todetaan mm., että ”Kaavarunkoalueen itäosassa kulkeva ensimmäisen maailmansodan puolustusvarustuksiin kuuluva tykkitie hyödynnetään virkistysreittinä ja lisäksi se tuodaan näkyväksi elementiksi myös uusilla rakennetuilla alueilla.” Muinaisjäännökset sijoittuvat säilyville viheralueille ja ne on otettu mukaan keskeiseksi osaksi alueen virkistysympäristön kehittämiskonsepteja (mm. Kallioiden kehä, Kuntoilun ketju). Valtaosalla olemassa olevasta rakennuskannasta ei ole todettu olevan erityistä kulttuurihistoriallista arvoa. Muutamaan arvorakennukseen ei ole esitetty muutoksia. Kaavarungossa on kuitenkin otettu kantaa nykyisten rakennusten muokkaamisen tapoihin korjaus- ja täydennysrakentamisen yhteydessä.

Tarkistukset:
-

NRO 9 UUDENMAAN LIITTO, 8.12.2021
Lausunto:

Uudenmaan liitto katsoo, ettei sen ole tarvetta antaa lausuntoa, koska tarkempaa suunnittelua ohjaa voimassa oleva Vantaan yleiskaava 2007 sekä selvitysaineistona hyväksytty yleiskaava 2020. Länsimäen kaavarunko antaa hyvän pohjan rakentamista ohjaavalle asemakaavoitukselle.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

NRO 10 VANTAAN KAUPUNGINMUSEO, 9.12.2021
Lausunto:

Vantaan kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologian osalta. Kaavarungon tavoitteena on tarkastella Länsimäen kehitystä vuoteen 2045 asti. Kaupunginmuseo on aiemmin lausunut kaavanrungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 11.5.2020 kirjatussa mielipiteessään VKM/094/2020. Kaupunginmuseo toi mielipiteessään esiin, että suunnittelualueella sijaitsee sekä moderneja että vanhoja rakennusperintökohteita, sekä muinaisjäännöskohteita. Lisäksi alueella on todettuja maisema-arvoja.

Kaavarungon tavoitteisiin on nostettu suunnittelualueen historian, kulttuuriarvojen ja luontoarvojen huomioiminen. Tavotteiden pohjalta muodostetussa kulttuuriympäristöön liittyvässä visiossa todetaan, että "Länsimäessä näkyy alueen historia ja luonnonläheisyys, nämä kaksi ovat kauniisti kehittyneet kytkökseen toisiinsa." Selostuksen osassa 4.3.2. on huomioitu viheralueet ja kulttuuriympäristö. Selostuksen mukaan "Kaavarunkoalueen kulttuurihistoriallisia arvoja nostetaan esiin mm. Kallioiden ketju —polustolla".

Museo toi esille mielipiteessään, että kohdealueella sijaitsee eri-ikäisiä rakennusperintökohteita, joista kaavarungossa tulisi huomioida merkittävät ja erittäin merkittävät kohteet. Luvussa 4.1.2 käsitellään alueen kaupunkikuvaa ja siihen liittyviä arkkitehtonisia arvoja. Selostuksessa painottuu uudisrakentaminen myös kaupunkikuvallisesti merkittävien kohteiden osalta. Olemassa olevia rakennusperintökohteita ei ole huomioitu. Luvussa 4.3.2. kulttuuriympäristöä koskevassa osassa ei rakennusperintöä ole käsitelty lainkaan. Länsimäen keskustassa Kuulakujan ostoskeskus on todettu Vantaan kaupungin inventoinneissa merkittäväksi rakennusperintökohteeksi. Rajakylän alueella on lisäksi Rajakylän ala-aste (suojeltu asemakaavassa 2013). Kaavarunkoalue viistää itäreunassa Westerkullan kartanon aluetta ja kaava-alueelle kuuluu kartanon pihatie (Linnoittajanpolun itäpääty), joka näkyy kartoissa ensimmäisen kerran 1700-luvulla. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan kaavarungon selostus on puutteellinen rakennusperinnön käsittelyn näkökulmasta.

Maisema-arvojen osalta museo nosti esille maakunnallisesti arvokkaan Länsisalmen kulttuurimaiseman. Kyseessä on pääkaupunkiseudulla harvinainen laaja viljelyaukea, jonka reunalla 1600-luvulla perustettu Westerkullan kartano. Kaavarungon selostuksessa luvussa 4.2.2. esitellään mahdollisen uuden katulinjauksen suunnitelmia. Uusi katulinja tulisi toteutuessaan kulkemaan kulttuurimaiseman rajalla. Katusuunnitelman selostuksessa kulttuurimaisemaa ei ole mainittu. Jos tulevaisuudessa suunnitelmaa viedään eteenpäin, tulee vaikutusten arviointiin lisätä myös vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.

Kaavarungossa on osoitettu yleisten palveluiden alue osittain Myllymäen viheralueen länsireunassa sijaitsevan ensimmäisen maailmansodan aikaisen linnoitteen (Tukikohta II:7 (Länsimäki), mj. rek. tunnus 1000007677) päälle osoitteessa Valliraitti 5. Alueella on kesällä 2021 tehty arkeologisia tutkimuksia ja muinaisjäännösaluetta pienennetty tutkimustulosten perusteella. Tontilla on kuitenkin edelleen jäljellä linnoitteita ja mahdollinen rakentaminen alueella tulee suunnitella tarkasti yhteistyössä museon kanssa herkät linnoitteet huomioiden.

Vartiotien pohjoispuolelle on kaavarungossa osoitettu uuden asuinalueen rakentamista. Rakentaminen tapahtuu vanhan tykkitien linjauksella. Kaavarungossa todetaan, että "Tykkitie on ajateltu kaavarungossa

jatkuvan Uusi Katu pohjois- ja eteläpuolella osana korttelirakenteen sisäistä jalankulkureittejä. Päällystämällä Uusi Katu tykkitien osuuden asfaltista eroavalla päällysteellä nostetaan alueen historiaa esille uudessa rakenteessa." Museo pitää myönteisenä, että historia huomioidaan uutta rakentaessa. Kaavarunkokartassa suunniteltu tielinja ei kuitenkaan seuraa tykkitien linjausta, vaan kulkee sen vierestä. Tykkitien päälle on osoitettu uuden asuinalueen rakentamista. Tämä on ristiriidassa kaavarungon selostuksen kanssa.

Kaavarungon vaikutuksia käsittelevässä luvussa 6 on mainittu kaavarungon vahvuutena, että suunnitelmat vahvistavat ja kehittävät paikallisia ominaispiirteitä ja kulttuuriympäristön arvoja, kuten olevia puisto- ja viheralueita sekä kallioalueita. Jotta näin voitaisiin kaavarungon osalta todeta, tulee kulttuuriympäristön arvoja punnitessa huomioida arkeologisten kohteiden lisäksi paikallisesti ja maakunnallisesti merkittävät rakennusperintö- ja maisema-arvot ja nostaa niitä esiin kaupunkikuvallisesti erityisinä kohteina. Kaavarungossa suojelutahdon esiin nostamisella on merkitystä tulevaisuuden asemakaavatöissä. Kohteiden esiinnostamisella voidaan vahvistaa mahdollisuuksia alueen identiteetin vahvistumisesta ja kerroksellisesta kaupunkikuvasta, jossa historia on alueen vahvuus ja vetovoimatekijä.

Vastine:

Rakennusperintökohteita ei ole nähty tarpeelliseksi lisätä kaavarunkomateriaaleihin, koska tieto niistä on olemassa muualla, eikä niihin kaavarungossa esitetä muutoksia. Länsisalmen kulttuurimaiseman lähistöllä kulkeva uusi katulinja sijoittuu selvitysalueelle, joten sen toteutuminen materiaaleissa näytetyn linjauksen mukaisena on epävarmaa. Katu päätettiin kuitenkin näyttää materiaaleissa taustalla, jotta tieto siihen liittyvistä suunnitelmista säilyisi. Katulinja ei kuitenkaan edes näytetyn linjauksen mukaisena tulisi toteutuessaan kulkemaan aivan kulttuurimaiseman rajalla, vaan suunnitellun katulinjan ja avoimen kulttuurimaiseman väliin jää vähintään 100 metrin levyinen puustoinen vyöhyke, jolla on kaksi matalahkoa selännettä, jotka osaltaan sulkevat näkymiä. Mikäli suunnitelmaa viedään tulevaisuudessa eteenpäin, arvioidaan myös vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.

Kaavarungossa kaupunkikuvallisesti merkittävät kohteet on sijoitettu liikenteellisiin ja toiminnallisiin solmukohtiin navigoinnin helpottamiseksi, paikan tunnistamiseksi ja myös visualliseksi kiintopisteeksi. Merkintä tarkoittaa siis paikan merkityksellisyyttä/näkyvyyttä, eikä viesti siinä mahdollisesti jo sijaitsevan rakennuksen arvosta. Kuulakujan ostoskeskus sijaitsee kuitenkin tällaisessa kohdassa, joten merkintä lisättiin kaavarunkokarttaan.

Kuten lausunnossa todetaan, Myllymäen viheralueen länsireunassa sijaitsevan Y-tontin alue on osaksi RKY-aluetta, jolla on ensimmäisen maailmansodan aikaisia muinaisjäänteitä. Muinaisjäänteet on dokumentoitu ja tutkittu yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa kaavarungon laatimisen yhteydessä. Yhteistyötä kaupunginmuseon kanssa jatketaan tontin mahdollisen rakentamisen suunnittelun yhteydessä.

Kaavarunkokartassa suunniteltu tielinja on osoitettu tykkitien linjauksen paikalle kaavarungon tarkkuuden puitteissa. Joidenkin metrien poikkeamia siis ilmenee, mutta tämä ei tarkoita, että reittiä oltaisiin rakentamassa tykkitien viereen. Linjauksen sijainti tarkennetaan oikeaksi mittakaavaltaan tarkemman asemakaavoituksen yhteydessä.

Maisemallisia arvoja kaavarungon tuntumassa liittyy lähinnä Westerkullan kartanon kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen viljelymaisemaan. Näihin merkittävästi kytköksissä olevat osat kaavarunkoalueesta ovat

selvitysaluetta tai viheralueita. Rakennusperintökohteiden suojelu taas tehdään tyypillisesti kohde kerrallaan, ellei kyseessä ole laajempi kokonaisuus. Länsimäessä on kyse yksittäisistä kohteista, joten suojelu on perusteltua ratkaista asemakaava-, ei kaavarunkotasolla.

Tarkistukset:
Kuulakujan ostoskeskus lisättiin kaupunkikuvallisesti merkittäväksi kohteeksi.

NRO 11 VANTAAN ENERGIA JA VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY, 15.12.2021
Lausunto:

Sähköverkko

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

Kaavarunkotyössä esitetään uusia asuinalueita, uusia kehittyviä alueita ja täydennysrakentamiselle mahdollisia alueita laajalti koko kaavarungon alueelle. Osin kaavarungon suunnitelmat edellyttää nykyisen Helen Sähköverkon 110kV voimajohdon kaapelointia. Vantaan Energia Sähköverkon sähkön jakeluverkkoon muutokset näkyy mahdollisina kaapelisiirtoina, muuntamoiden saneerauksina ja uusien muuntamoiden sijoittamisena alueille missä sähkön kulutuksen kasvu ylittää nykyisen muuntamoiden kantokyvyn. Verkon muutostarpeisiin otetaan kantaa aikanaan asemakaavojen muutosten yhteydessä.

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

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 2).

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:

-

Tarkistukset:

-

9 § **Asemakaavan muutos 002458 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola / TLA**

VD/7368/10.02.04.00/2020
TLA/ MYL/AHE/VIK

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä katutila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Asemakaavamuutos perustuu ratikan katusuunnitelmiin. Asemakaavamuutoksella muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialueita (A), teollisuus- ja/tai varastorakennusten korttelialuetta (TK), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT), moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta (LH/AM) sekä puistoaluetta (P) osin katualueeksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Yleisten rakennusten korttelin 63119 suojaksi on kaavassa Tikkurilantien katualueelle osoitettu melueste. Ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan korttelissa 61104. Melumääräyksiä on lisätty korttelissa 61104. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 ja katualueita kaupunginosassa 63 Viertola sekä osat korttelista 61104 ja katualuetta kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa yleisten rakennusten korttelialuetta, asuntorakennusten korttelialueita, teollisuus- ja/tai varastorakennusten korttelialuetta, toimitilarakennusten korttelialuetta, liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta, moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta sekä katu- ja puistoaluetta.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee korttelia 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 kaupunginosassa 63, Viertola sekä osat korttelista 61104 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Alue sijaitsee Tikkurilan ja Viertolan kaupunginosissa, Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Tikkurilantien katualuetta Osmankäämintien risteyksestä Kieltotien risteykseen sekä Kielotien ja Neilikkatien risteysalue. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet sekä yleisten rakennusten (Y) korttelialueen 92-63-119-1. Muut korttelit ovat yksityisessä omistuksessa.

Muu maanomistus alueella:

92-63-105-2 Evä-Kara Oy
92-421-12-85 Evä-Kara Oy / Rakennusliike Evälahti Oy

92-63-107-1 Kiinteistö Oy Tikkurilantie 68
92-421-12-419 K ja R Tammela Oy
92-63-108-10 Asunto Oy Saratie 2
92-63-108-11 Asunto Oy Vantaan Saratie 4
92-421-12-78 YIT Suomi Oy
92-63-109-7 Asunto Oy Viertolansara
92-63-109-8 Asunto Oy Paadenkulma
92-63-110-1 Asunto Oy Kuriirinpuisto
92-63-111-1 Asunto Oy Talvikkitie 18
92-61-104-4 Kiinteistö Oy Vantaan Tikkurilantie 48
92-61-104-7 BC Real Estate Oy

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 3,01 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 3,46 ha.

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

Yleiskaava

Alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tehokasta asuntoaluetta (A1), matalaa ja tiivistä asuntoaluetta (A2), pientaloaluetta (A3) ja itäosassa keskustatoimintojen aluetta (C). Tikkurilantielle on merkitty historiallinen tie sekä ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys. Länsiosa alueesta kuuluu lentomeluvyöhykkeelle 3, LDEN 50-55 dB.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021. hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on kaupunkikeskustan aluetta (C), asuntovaltaista keskusta-aluetta (AC) sekä asuinaluetta (A). Lisäksi koko alue on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeeksi. Tikkurilantielle on osoitettu pyöräliikenteen baana, raitiotien reitti, suuri rantatie sekä osalle kaava-aluetta katukuvan kehittämisvyöhykettä. Lisäksi kaavamuutosalueen halki kulkee pohjois-etelä suuntaisesti virkistysalueyhteystarve ja lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55dB).

Asemakaavamuutos
Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä ja Kielotiellä. Tikkurilantielle Kielotien risteyksen läheisyyteen sijoittuu Silkkitehtaan raitiotiepysäkki sekä Viertolan koulun kohdalle Viertolan raitiotiepysäkki. Muutoksessa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä muuttamalla osia korttelialueista ja puistoaluetta katualueeksi. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Katualuetta levennetään sen verran, että ratikka, siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle.

Katualueen muutokset perustuvat 12.1.2022 valmistuneisiin Tikkurilantien ja Kielotien katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna

2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

Asemakaavamuutoksella muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialueita (A), teollisuus- ja/tai varastorakennusten korttelialuetta (TK), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT), moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta (LH/AM) sekä puistoaluetta (P) osin katualueeksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Ruokokujan päähän Tikkurilantien katualueelle on osoitettu ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Yleisten rakennusten korttelin 63119 suojaksi on kaavassa Tikkurilantien katualueelle osoitettu melueste. Ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan korttelissa 61104. Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, tärinä- ja runkomeluun, kaupunkikuvaan, hulevesien käsittelyyn ja sisätilojen ilmanlaatuun liittyviä määräyksiä. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.

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

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

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021.

MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaava-alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Viertolan kaavamuutoksen alueelta ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Tikkurilan alueen yleisötilaisuus järjestettiin 16.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskeva verkkotilaisuus on järjestetty 23.9.2021 sekä 6.4.2022.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti kaupungin verkkosivuilla 3.6.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.6.-24.6.2022 välisenä aikana. Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on annettu ilmoitus Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.6.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden

inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Kaavoittaja oli tavattavissa puhelimitse 10.6.2022 ja 16.6.2022 ja lisäksi Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin ja Viertolan asemakaavamuutoksen valmisteluaineistoon. Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin mielipiteitä yhteensä 3 kappaletta. Mielipiteet ja kaavoittajan vastineet niihin on esitetty kaavaselostuksessa. Saatujen mielipiteiden perusteella tehtiin muutos liittymäkieltomerkintään Kielotietä vasten korttelissa 61104.

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

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 15.11.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002458 sekä tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

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

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

Liite
- Asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022
- Asemakaavamuutoksen selostus 15.11.2022

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaava-arkkitehti, Vantaan ratikka, Anna Hellén, p. 050 302 9028
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002458

Päiväys
Datum

15.11.2022

Vantaan kaupunki

002458 - Vantaan ratikka: Viertola

Kaupunginosa 61, TIKKURILA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 61104 ja katualueet.

Kaupunginosa 63, VIERTOLA

Asemakaavan muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat korttelei sta 63107, 63109, 63110 sekä katualueet.

Tonttijaon muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat korttelei sta 61104, 63107, 63109 ja 63110.

1:2000

Vanda stad

002458 - Vandaspåran: Bäckby

Stadsdel 61, DICKURSBY

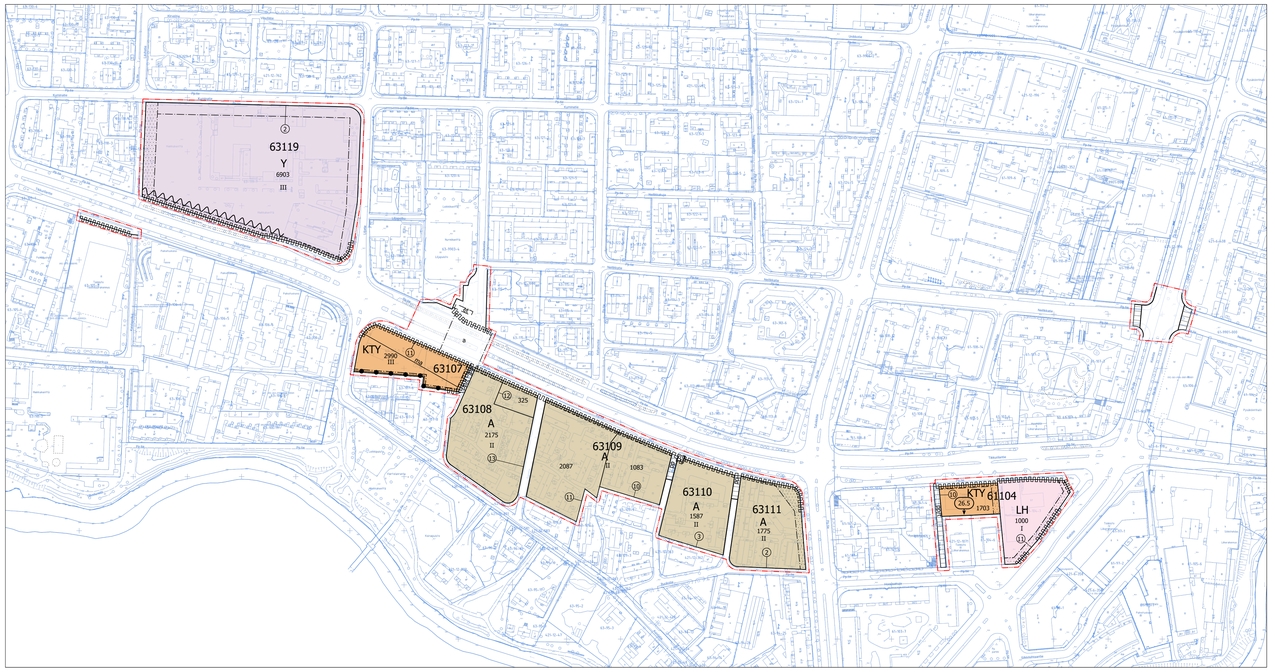
Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 61104 och gatuområde.

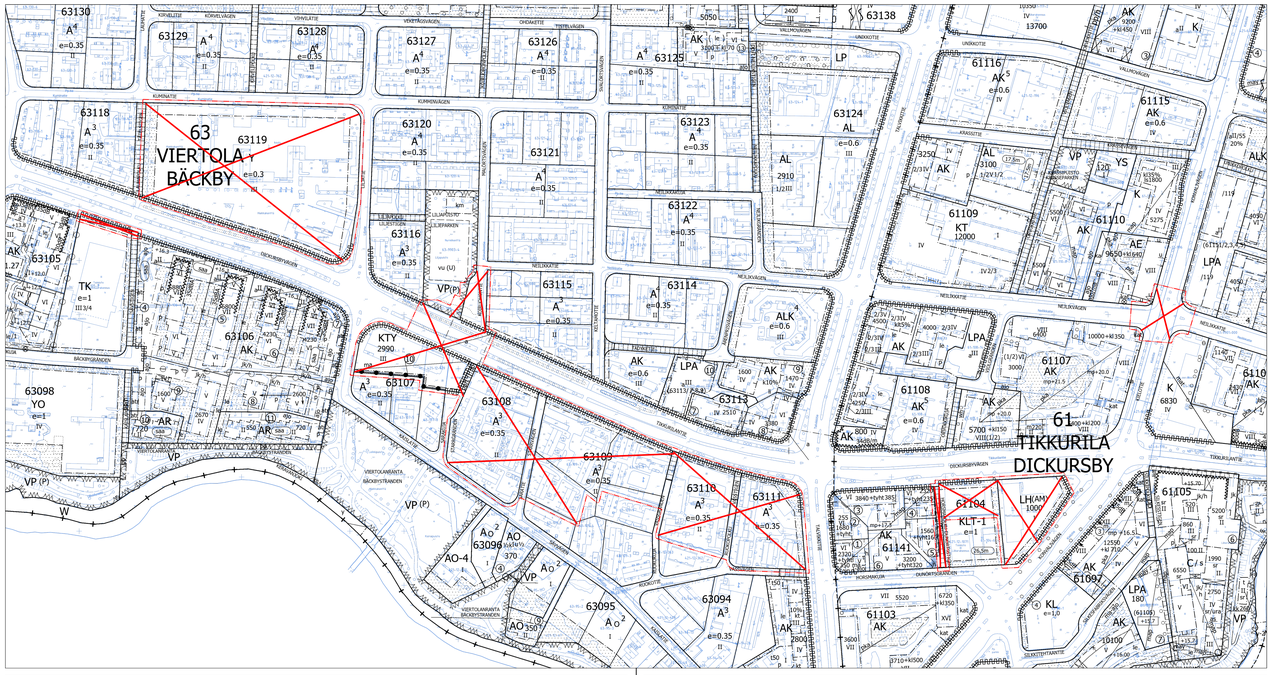
Stadsdel 63, BÄCKBY

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 63107, 63109, 63110 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 61104, 63107, 63109 och 63110.

1:2000




63130
63129
63128
63127
63126
63125
63138
63118
63119
VIERTOLA
BÄCKBY
63120
63121
63122
63123
63124
63116
63115
63114
63105
63106
63107
63108
63109
63110
63111
63098
63096
63095
63094
61116
61115
61109
61110
61107
61108
61104
61105
61141
61103
61097
61
TIKKURILA
DICKURSBY
VIERTOKUJA
VIERTOLANTIE
KUMMATIE
KUMMANTIE
KUMMANKUJA
KUMMANKUJAN PUISTO
KUMMANKUJAN PUISTOKUJA
KUMMANKUJAN PUISTOTIE
KUMMANKUJAN PUISTOTIEN PYSÄKKI
KUMMANKUJAN PUISTOTIEN PYSÄKKI
VIERTOKUJAN PUISTO
VIERTOKUJAN PUISTOTIE
VIERTOKUJAN PUISTOTIEN PYSÄKKI
VIERTOKUJAN PUISTOTIEN PYSÄKKI
VIERTOKUJAN PUISTOTIEN PYSÄKKI

002458 Vantaan ratikka: VIERTOLA

TIKKURILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 15.11.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002458. 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:

Korttelit 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 sekä katualueita kaupunginosassa 63 Viertola sekä osat korttelista 61104 ja katualuetta kaupunginosassa 61 Tikkurila.

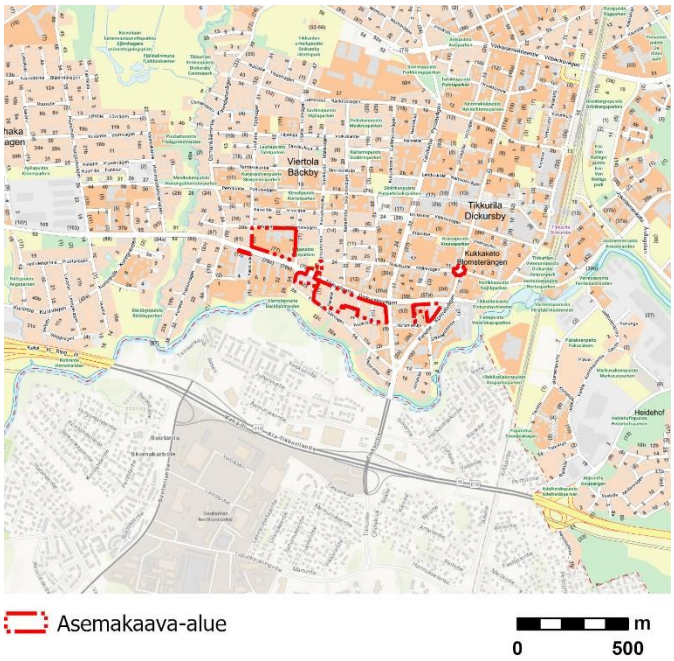
Tonttijaon muutos:

Korttelit 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 kaupunginosassa 63, Viertola sekä osat korttelista 61104 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

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

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

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

Suunniteltava alue sijaitsee Tikkurilan ja Viertolan kaupunginosissa, Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Tikkurilantien katualuetta Osmankäämintien risteyksestä Kieltotien risteykseen sekä Kielotien ja Neilikkatien risteysalue. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue

062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.

- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 82 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei nähty tulleen yhtäkään Viertolan kaavamuutosaluetta 002458 koskevaa palautetta.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 12.1.2022 ja ne esiteltiin 27.1.-9.2.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.6.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.6.-24.6.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 10.6.2022 ja 16.6.2022. Kaavamuutosalueen 002458 maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.6.2022 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 3 mielipidettä.
- Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin ja Viertolan asemakaavamuutoksen valmisteluaineistoon.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 8
2.2 Suunnittelutilanne 15
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 26
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 26
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 26
3.3. Asemakaavan tavoitteet 28
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 30
4. Asemakaavan kuvaus 30
4.1 Kaavan rakenne 30
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 31
4.3 Aluevaraukset 32
4.4 Kaavan vaikutukset 33
4.5 Ympäristön häiriötekijät 44
5. Asemakaavan toteutus 44
6. Kaavatyöhön osallistuneet 45
7. Asemakaavan seurantalomake 46
8. Asemakaavakartta ja määräykset 48

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 27.10.2022
- Asemakaavakartta ja -määräykset 15.11.2022

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kielotiellä välillä Virnatie-Neilikkatie, Kielotie 58656-1.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Talvikkitie-Kielotie, Tikkurilantie 58661-4.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Liljatie-Talvikkitie, Tikkurilantie 58661-3.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Osmankäämintie-Liljatie, Tikkurilantie 58661-2.

- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Kuriirikuja-Osmankäämintie, Tikkurilantie 58661-1.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
  Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Vantaan kaupunki 2006
- Vantaan ratikan läntisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco, 23.5.2022.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.8.2022.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä sekä Kielotien ja Neilikkatien risteysalueella muuttamalla osia korttelialueista ja lähivirkistysalueista katualueeksi. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Katualueen levennykset perustuvat 12.1.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialueita (A), teollisuus- ja/tai varastorakennusten korttelialuetta (TK), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT), moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta (LH/AM) sekä puistoaluetta (P) osin katualueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin.

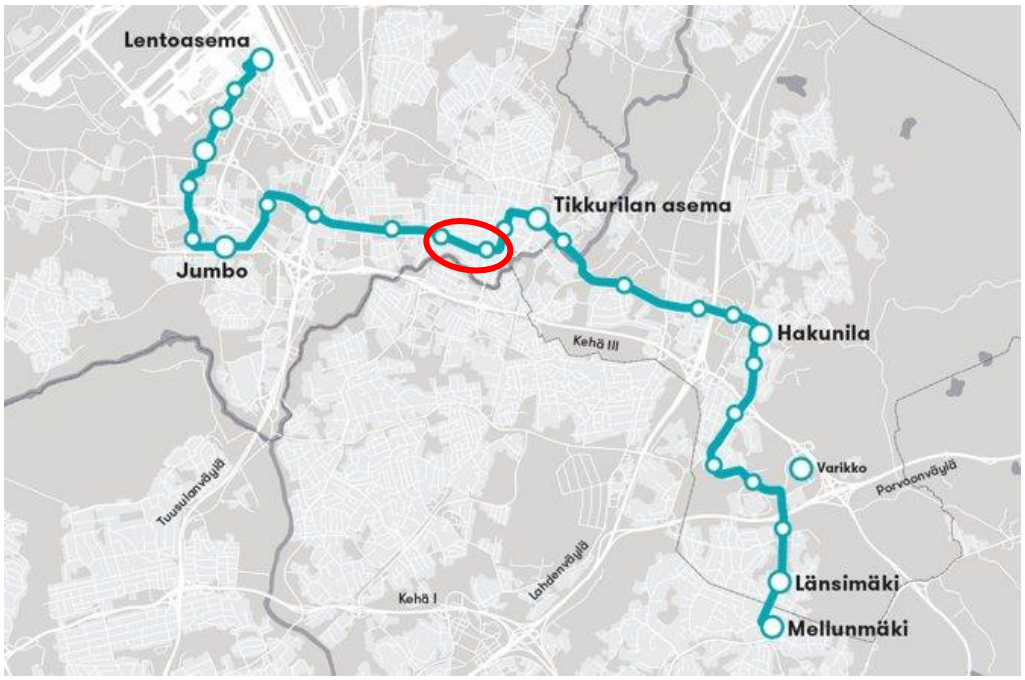
Kortteliin 61104 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Viertolan koulun tontille esitetään meluestettä. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Ruokokujan päähän Tikkurilantien katualueelle on osoitettu ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista 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 2022 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



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



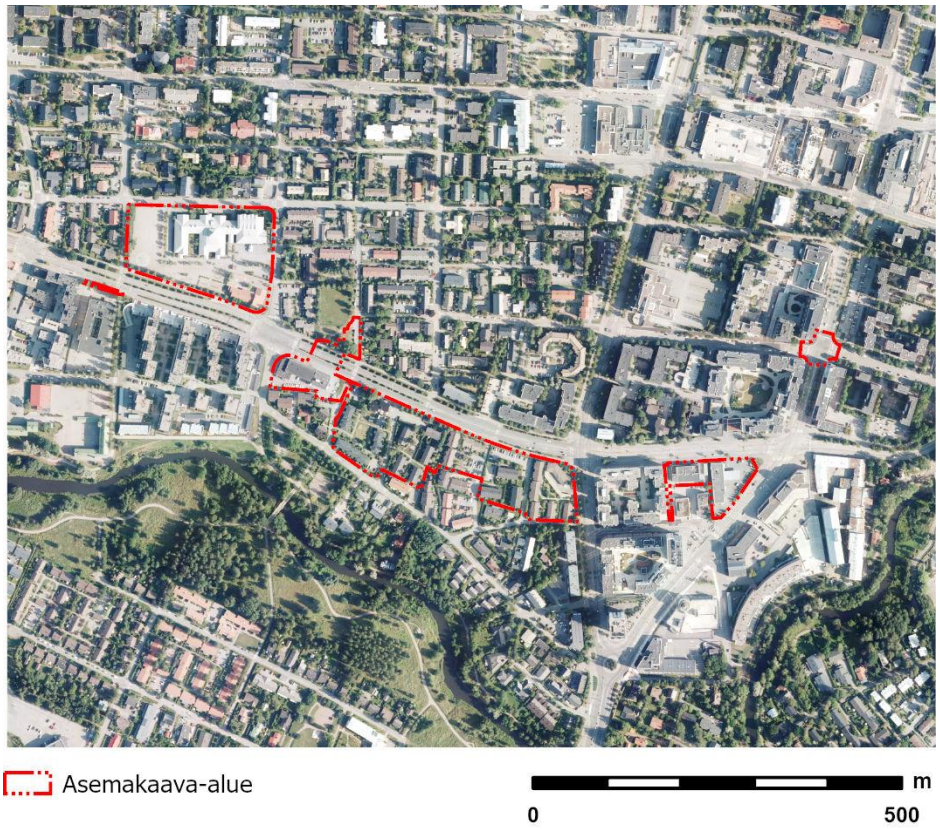
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee noin puolen kilometrin etäisyydellä Tikkurilan asemalta länteen. Helsingin kaupungin raja on lähimmillään noin 150 metrin etäisyydellä. Alueelta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle alle viisi kilometriä. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 6,5 hehtaaria.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

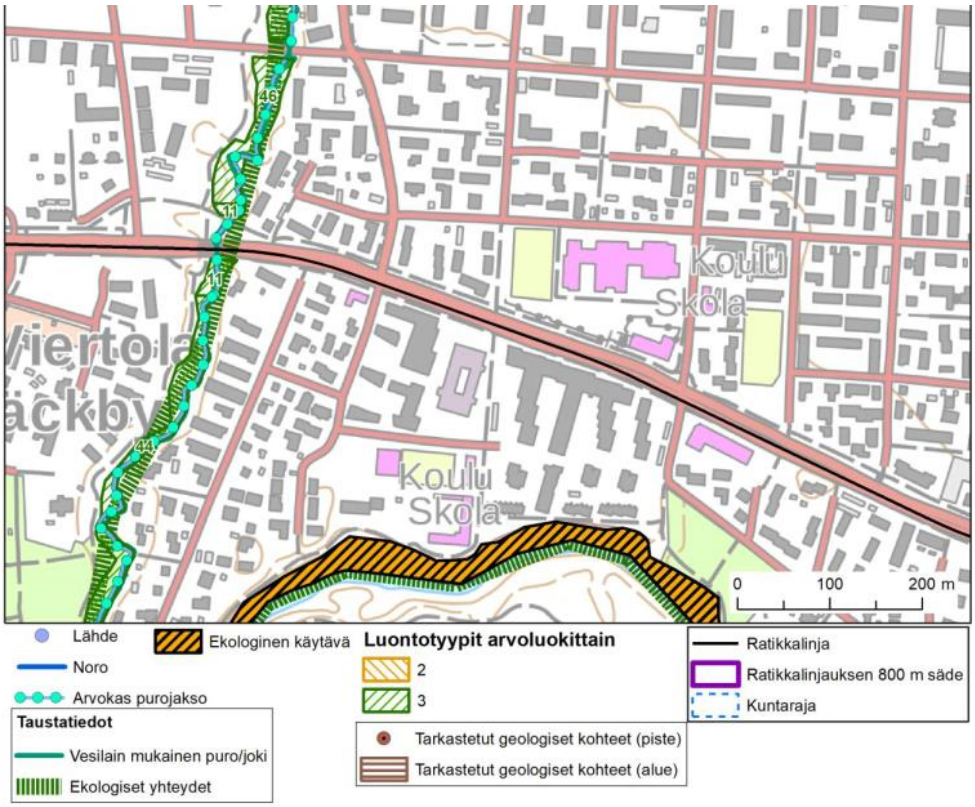
Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Tikkurilantien varteen tiiviisti rakennettuun ympäristöön. Tikkurilantie on maisemallisesti merkittävä tielinja, jonka ympärille muu alue on muodostunut. Tielinjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin sitä ympäröivät alueet olivat pääasiassa peltoa. Peltomaisema on nähtävillä vielä 1970-luvun ilmakuvissa, mutta nykyisin alue on suurelta osin asfalttipäällysteistä ja rakennettua. Puustoa on rakennusten lomassa ja teiden reunamilla.

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*).

Asemakaavamuutosalueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu luontoselvityksen mukaisia arvokkaita luontokohteita.



Kuva 5. Arvokkaat luontokohteet kaava-alueen lähiympäristössä. (Faunatican raportteja 38/2021)

Vesistöt ja vesitalous

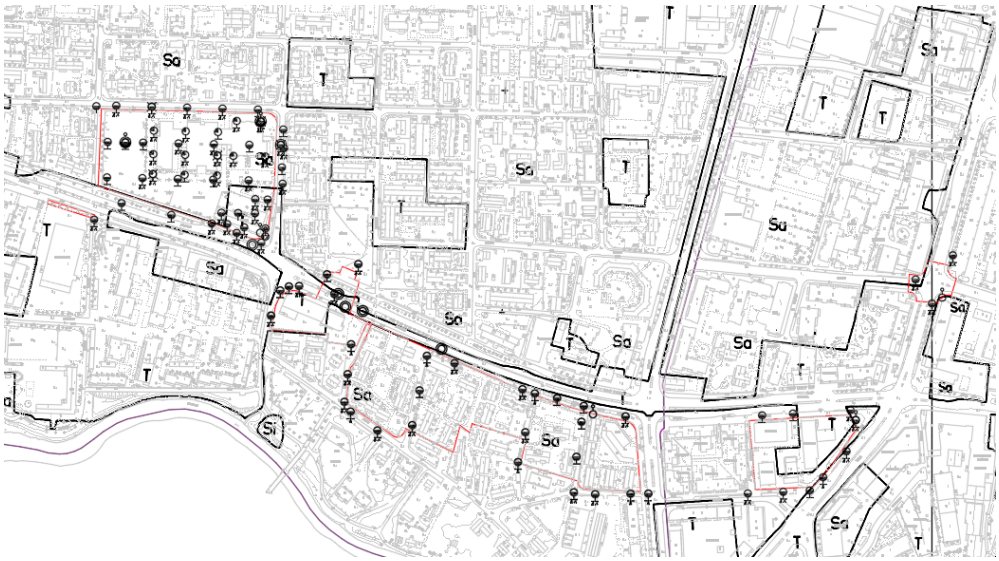
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsee Kylmäoja (pienvesikohde), joka laskee kaavamuutosalueen eteläpuolella virtaavaan Keravanjokeen. Kylmäoja on nostettu esille vesilain mukaisena purona tai jokena Vantaan ratikan luontoselvityksessä (*Faunatican raportteja 38/2021*).

Kaavamuutosalueen hulevedet laskevat Tikkurilan ja Viertolan alueiden hulevesijärjestelmien kautta suoraan Keravanjokeen. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan (kuva 6) mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin savikkoa ja täyttöä. Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään n. 20 m kerros savea. Saven alla maaperä vaihtuu siltin, hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 23,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden pinta on havaittu viimeisimpien mittausten mukaan korkeimmillaan n. 2,4 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 6. Maalaji- ja pohjatutkimuskartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

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

Topografia

Katualue ja rakennetut alueet ovat pääosin melko tasaisia. Kylmäojan kohdalla maasto hieman laskee.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Viertolassa asui vuoden 2019 alussa noin 6100 asukasta ja Tikkurilassa noin 5000. Molempien kaupunginosien väkiluku on kasvanut tasaisesti viimevuosien aikana. Vuoteen 2025 mennessä Viertolan väkiluvun ennustetaan kasvavan noin 7700 asukkaaseen ja Tikkurilassa noin 9000 asukkaaseen. Nykyisin Tikkurilan ja Viertolan alueilla väestö painottuu aikuisiin.

Viertolaan sekä Tikkurilaan rakentui vuoden 2018 aikana molempiin noin 270 uutta asuntoa. Tikkurilan suuralueella asuntotuotannon ennustetaan tulevaisuudessa painottuvan kerrostaloihin.

Asuminen

Kaavamuutos alueella sijaitsee useita asuinrakennuksia. Alueelle sijoittuu yhteensä 19 rivi- ja ketjutaloa tai kerrostaloa.

Sosiaalinen ympäristö

Vantaan alueista Tikkurilan suuralueella on Myyrmäen suuralueen ohella vähiten alle 16-vuotiaita asukkaita. Suuralueella perheitä on vähän ja perheiden koko on Vantaan pienimpiä. Tikkurilan kaupunginosassa asuntokuntien keskikoko on Vantaan alhaisin ja alueella asuu eniten yksinasuvia. Viertolan kaupunginosassa asuu keskimääräistä enemmän yli 65-vuotiaita ja vähemmän alle 16-vuotiaita ja useat alueen asukkaista on lapsettomia pariskuntia.

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueella sijaitsee huoltoasema, useampia toimistoja, pizzerioita ja kauneudenhoidon palveluita. Alueelle sijoittuu Viertolan koulun Liljatien toimipiste ja Jokirannan toimipiste sijaitsee alueen läheisyydessä. Myös Tiedekeskus Heureka sijaitsee muutosalueen läheisyydessä. Tikkurilan keskustan monipuoliset palvelut sijaitsevat alueen välittömässä läheisyydessä.

Tikkurilan suuralue on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Vuonna 2018 tilaston mukaan työpaikat painottuivat eniten tukku- ja vähittäiskaupan työpaikkoihin.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijaitsee Tikkurilan keskustan läheisyydessä ja kaavamuutosalueella on pääasiassa asuinrakennuksia. Palvelut sijaitsevat Tikkurilan aseman tuntumassa. Tikkurilantien pohjoispuolella sijaitsee laaja asumiselle varattu alueen osa. Myös eteläpuolella sijaitsee asumiselle varattuja alueita, jotka rajautuvat Keravanjokeen.

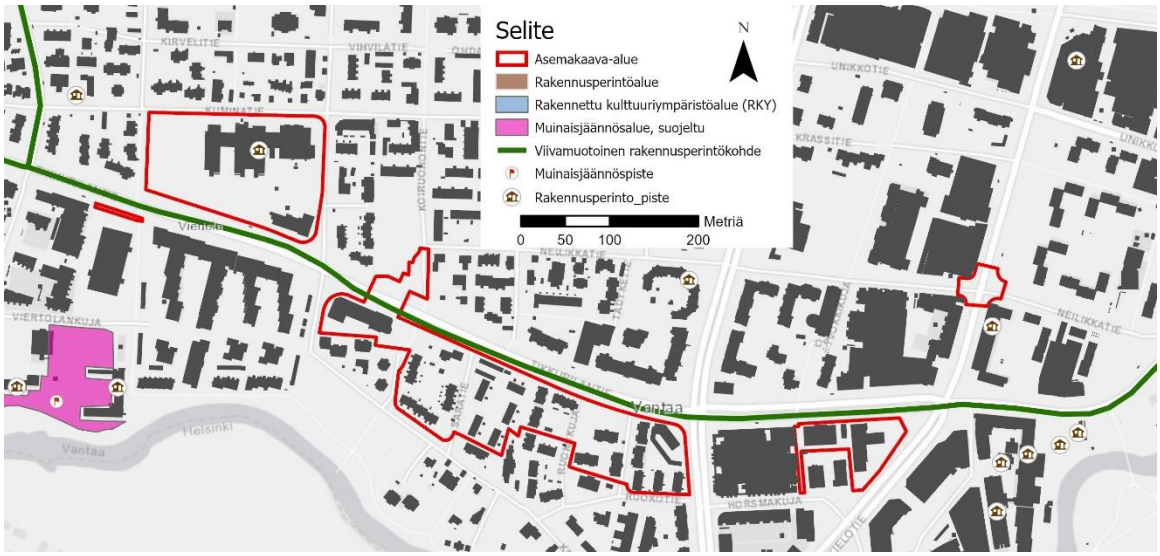
Kaavamuutosalueen kaupunkikuva on pääasiassa tiivistä rakennettua ympäristöä. Rakennuskannasta suurin osa on rivitaloja. Rakentaminen sijoittuu kaupunkikuvallisesti merkittävän Tikkurilantien varteen ja sitä ympäröiville alueille. Alueen eteläpuolella sijaitseva rakentaminen rajautuu Keranvanjoen verralla oleviin viheralueisiin.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Tikkurilantien nykyinen linjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin alue on ollut avointa peltomaisemaa, joka on hiljalleen täydentynyt. Alue oli vielä 1970-luvulle asti selkeästi peltovaltaista, mutta 1980-luvulta lähtien alue on alkanut rakentua nykyiselleen. Vanhoja tielinjoja lukuun ottamatta alueella on vähän historiallista kerrostumaa nähtävissä. Tikkurilantien linja on osa historiallista Suurta Rantatietä (Kuninkaantie). Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla. Tikkurilantie on inventoitu luokkaan R1 eli kohde on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä. Tikkurilantieltä pohjoiseen suuntautuva Osmankäämintie on vanha kylätie.

Viertolan koulu on kaupungin karttapalvelussa inventoitu luokkaan K eli kohteen arvottaminen on kesken. Syksyllä 2022 on suoritettu Vantaan 1980-1990-lukujen rakennuskannan inventointityö, jonka tuloksena Viertolan koulu poistettiin rakennusperintölistaukselta. Kohteella ei ole merkittäviä suojeluarvoja, joiden perustella rakennus tulisi asemakaavassa suojella.

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.



Kuva 7. Kaava-alueen (punainen viiva) läheisyyteen sijoittuvat historialliset rakennuskohteet. Viertolan koulun rakennus näkyi selostuksen kirjoittamisen aikaan vielä keskeneräisenä inventointikohteena.

Virkistys

Kaavamuutosalueelle sijoittuu osa Liljanpuistoa. Kaava-alueelta on yhteydet Vantaan virkistysalue- ja latuverkostoon, kuten Keravanjoen jokirantaan alueen eteläpuolelle. Tikkurilan keskuspuisto sijaitsee alueen pohjoispuolella.

Liikenne

Autoliikenne

Tikkurilantie on alueen pääkatu. Alueelta on yhteydet Kehä III -väylälle.

Julkinen liikenne

Tikkurilan juna-asema sijaitsee reilun puolen kilometrin päästä alueelta. Julkisella liikenteellä sinne pääsee reilussa kymmenessä minuutissa. Lentokentälle aikaa kuluu vajaa puoli tuntia julkisen liikenteen kulkuvälineillä. Tikkurilantien varrella sijaitsee useita paikallisliikenteen bussipysäkkejä.

Kävely ja pyöräily

Tikkurilantien eteläpuolella kulkee pyöräbaana. Alueella on monipuolisesti myös muita kevyenliikenteen reittejä, kuten paikallispyöräteitä.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueet sijaitsevat kokonaan vesihuollon toiminta-alueella.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hiekkaharjussa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 8000 m3, HW = +80 ja NW = +73.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 75 ja ylin on noin + 80. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Alueen jätevedet kootaan Viertolan halki kulkevaan DN1200 jätevesien runkoviemäriin, josta ne johdetaan Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Kaavamuutosalueiden kuivatus perustuu hulevesiviemäröintiin. Hulevedet johdetaan Viertolan ja Tikkurilan alueiden hulevesiviemäreitä pitkin suoraan Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle Kielotietä, Talvikkitietä ja Tikkurilantietä sekä Horsmakujaa, Saratietä, Liljatietä ja Ruokokujaa pitkin.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Kielotietä, Talvikkitietä ja Tikkurilantietä sekä Horsmakujaa, Saratietä, Liljatietä ja Ruokokujaa pitkin.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Alueen läntinen osa on merkitty yleiskaavassa 2020 lentomelun lentomeluvyöhykkeeksi 3 (LDEN 50-55dB). Itäpuoli alueesta ei ole lentomelualuetta.

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.8.2022*) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä on Tikkurilantie ja Kielotie. Tikkurilantien tiemelu päiväaikaan nousee 60–65 dB:n ja Kielotien päivämelu 65–70 dB:n.

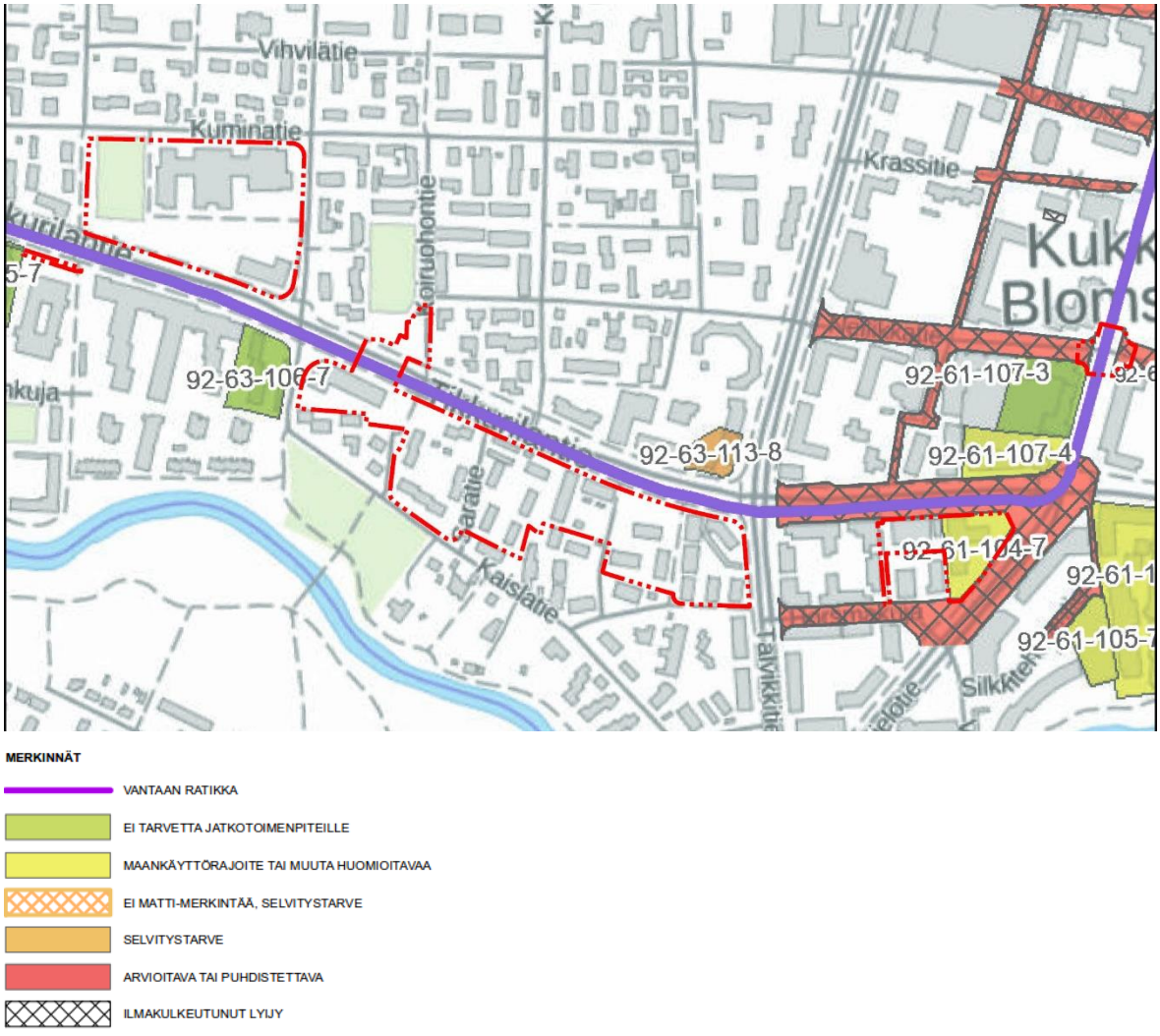


Kuva 8. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

Pilaantuneet maa-alueet

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

Kiinteistöllä 92-61-104-7 on toiminut huoltoasema 1950-luvulta lähtien. Kohteessa on tehty kunnostustöitä vuonna 2000. Kohteesta tulee tarkistaa selvitystarve. Tikkurilantielle välillä Talvikkitie-Kielotie on osoitettu selvitystarve ja tälle alueelle on ilmakulkeutunut lyijyä.

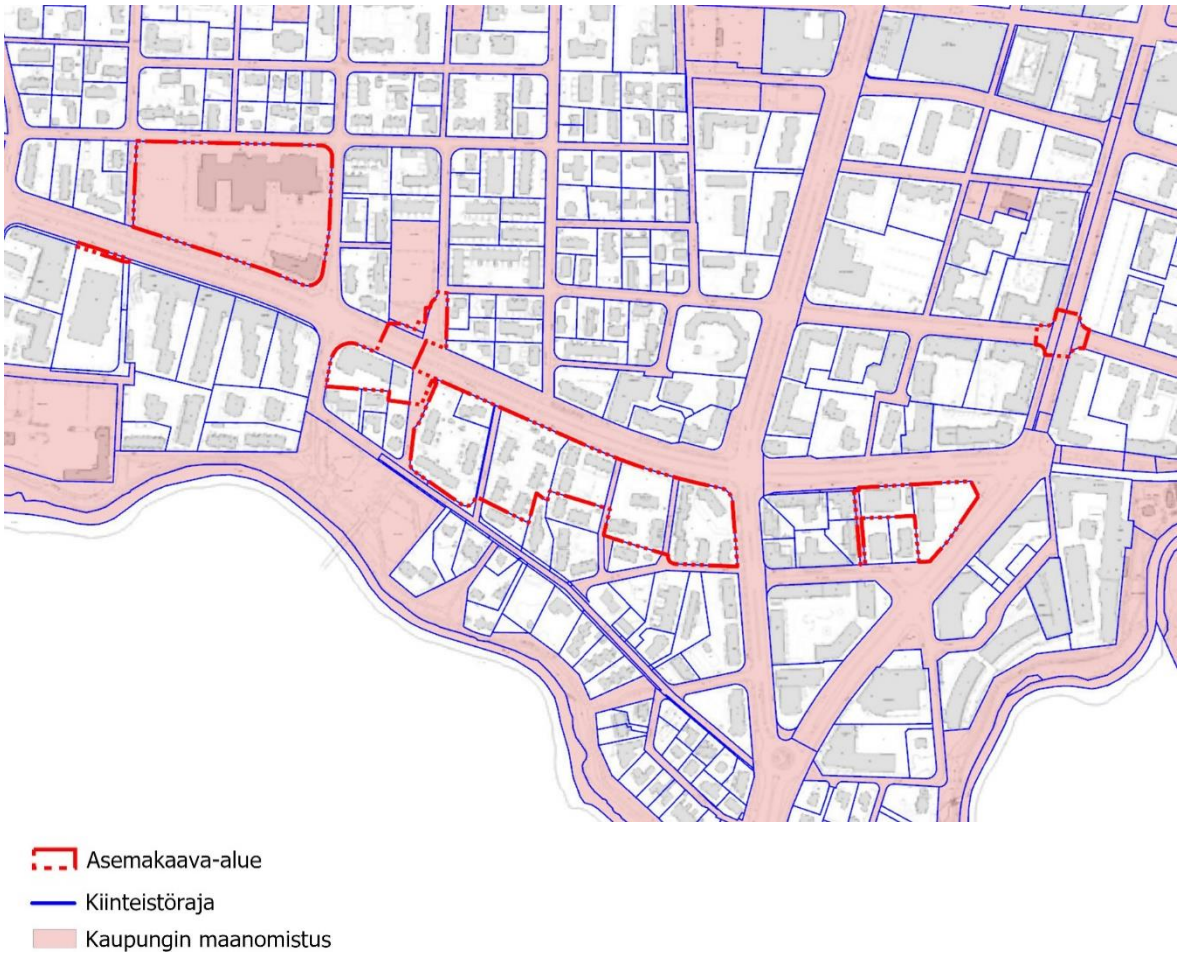


Kuva 9. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet sekä yleisten rakennusten (Y) korttelialueen 92-63-119-1. Muut korttelit ovat yksityisessä omistuksessa. Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 3,01 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 3,46 ha.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
92-63-105-2 Evä-Kara Oy
92-421-12-85 Evä-Kara Oy / Rakennusliike Evälahti Oy
92-63-107-1 Kiinteistö Oy Tikkurilantie 68
92-421-12-419 K ja R Tammela Oy
92-63-108-10 Asunto Oy Saratie 2
92-63-108-11 Asunto Oy Vantaan Saratie 4
92-421-12-78 YIT Suomi Oy
92-63-109-7 Asunto Oy Viertolansara
92-63-109-8 Asunto Oy Paadenkulma
92-63-110-1 Asunto Oy Kuriirinpuisto
92-63-111-1 Asunto Oy Talvikkitie 18
92-61-104-4 Kiinteistö Oy Vantaan Tikkurilantie 48
92-61-104-7 BC Real Estate Oy



Kuva 10. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja

kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

Uusimaa-kaava 2050

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

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

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

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen eteläpuolella kulkee Keravanjoen viheryhteystarve.

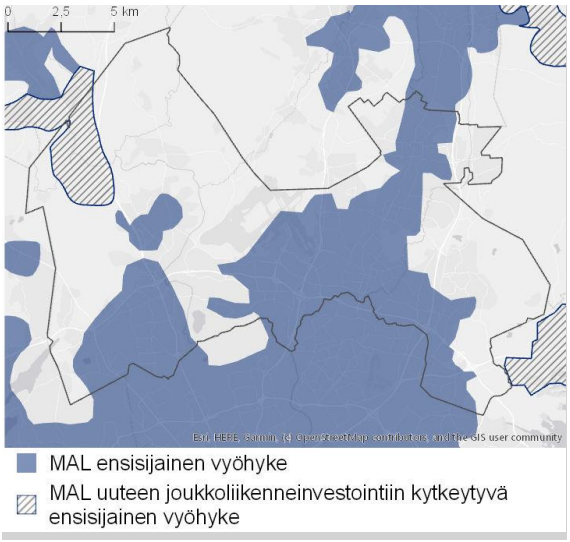
Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Kuva 11. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

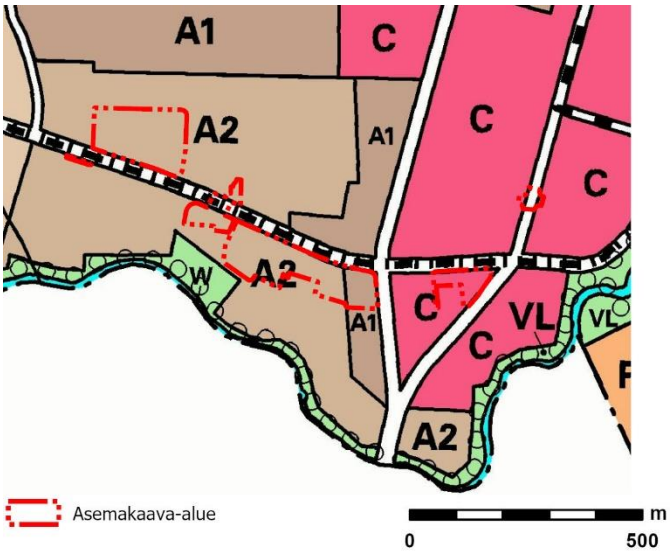
MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSLn toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.



Kuva 12. *Ote MAL 2019 -suunnitelmasta*.

Yleiskaava 2007



Voimassa olevassa yleiskaavassa suunnittelualue on tehokasta asuntoaluetta (A1), matalaa ja tiivistä asuntoaluetta (A2), pientaloaluetta (A3) ja itäosassa keskustatoimintojen aluetta (C). Tikkurilantielle on merkitty historiallinen tie ( ) sekä ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys ( ). Länsiosa alueesta kuuluu lentomeluvyöhykkeelle 3, LDEN 50-55 dB (m3).

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

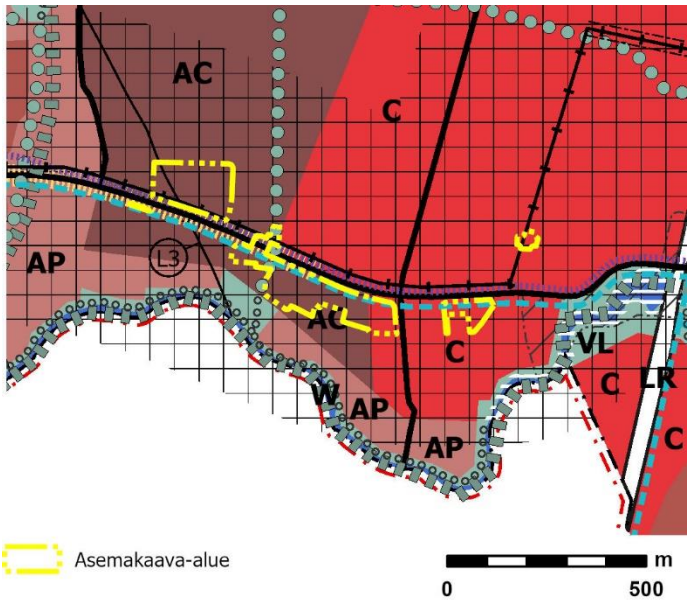
Kuva 13. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2007.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on kaupunkikeskustan aluetta (C), asuntovaltaista keskusta-aluetta (AC) sekä asuinaluetta (A). Lisäksi koko alue on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeeksi ( ). Tikkurilantielle on osoitettu pyöräliikenteen baana ( ), raitiotien reitti ( ), suuri rantatie ( ) sekä osalle matkaa katukuvan kehittämisvyöhyke ( ). Lisäksi kaavamuutosalueen halki kulkee pohjois-etelä suuntaisesti virkistysalueyhteystarve ( ) ja lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55dB) ( ). Kaavahanke on yleiskaava 2020 mukainen.

Vantaan uusi yleiskaava ei ole vielä lainvoimainen. Yleiskaavasta valitettiin Helsingin hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi 28.6.2022 päätöksen myötä useimmat yleiskaavasta annetut valitukset. Kaavakartasta kumottiin valitusten johdosta osittain kaksi aluevarausta (osa asuinaluevarauksesta (A) Santaradan radanpidon alueelta Hakkilassa sekä osa luonnonsuojelualuevarauksesta (SL) Myllykyläntien varresta Kiilan kaupunginosassa) sekä osan kaupallisten palveluiden alueen (KM) kaavamääräyksestä. Päätöksestä on valitettu korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Kaupunginhallitus voi

päättää kaavan osittaisesta voimaantulosta alueilla, joita valitukset eivät koske. Lainvoiman kaava saa valituksenalaisilla alueilla vasta, kun jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.



Kuva 14. *Ote yleiskaavasta 2020. Kaava ei ole saanut lainvoimaa.*

Asemakaava



Kuva 15. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, moottoriajoneuvojen huoltoaseman korttelialuetta (LH/AM), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT-1), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), teollisuus- ja/tai liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (TK), asuntorakennusten korttelialuetta (A) sekä puistoaluetta (VP).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaava Tikkurila-Viertola 630100 (KV 18.6.1973).
- Asemakaava kortteli 63110-63111 ja katualueet 630200 (KV 16.11.1979).
- Asemakaavan muutos kortteli 63105 000197 (KV 17.8.1981).
- Asemakaava Tikkurila VIII 610400 (KV 15.3.1982).
- Asemakaavan muutos kortteli 61104 000342 (KV 30.7.1984).
- Asemakaavan muutos kortteli 63106 sekä katu- ja virkistysalueet 001788 (KV 13.6.2005).
- Asemakaavan muutos kortteli 61141 sekä katualueita 001945 (KV 2.3.2009).
- Asemakaavan muutos osa korttelia 63107 sekä katualuetta 002045 (KV 15.11.2010)
- Asemakaavan muutos osa korttelia 61110 sekä katualuetta 002142 (KV 7.4.2014).

Rakennuskielto

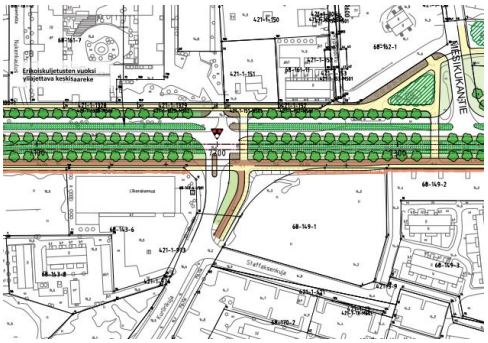
Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

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

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



Kuva 16. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä (WSP Finland 2019).*



Kuva 17. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä (WSP Finland 2019). Viertolan raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.*



Kuva 18. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä ja Kielotiellä (WSP Finland 2019). Silkkitehtaan raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

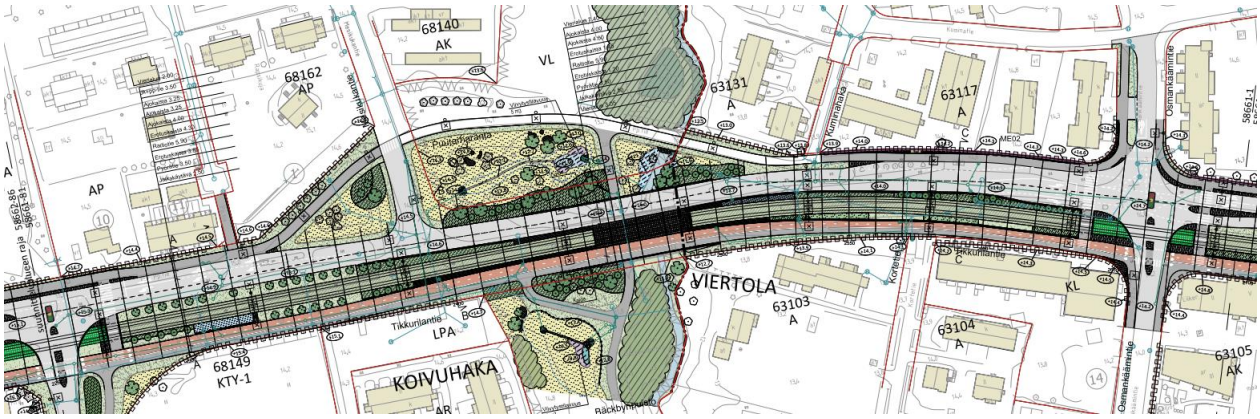
Katu- ja puistosuunnitelmat

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

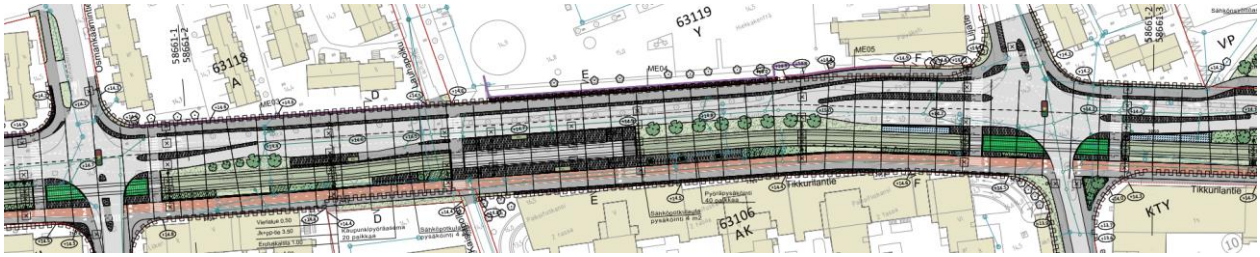
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2022 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Viertolan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 12.1.2022 ja 27.1.-9.2 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



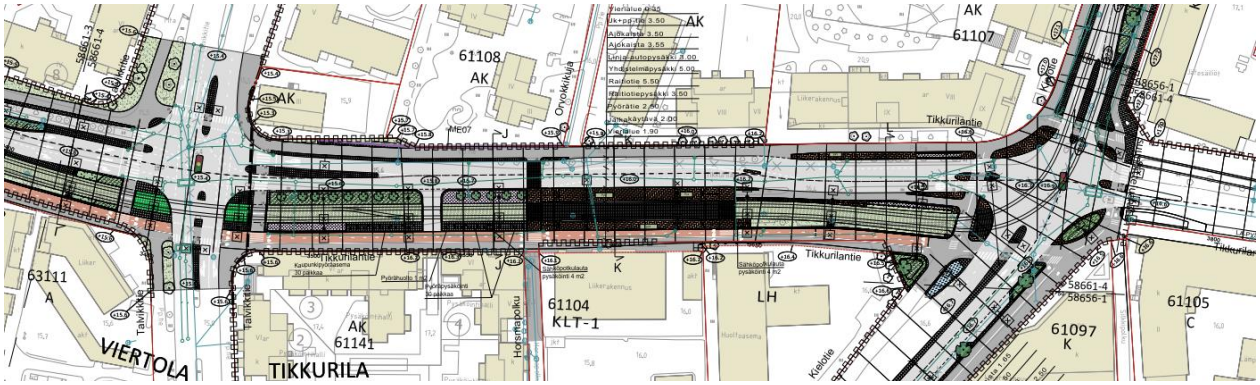
Kuva 19. Tikkurilantie välillä Kuriirikuja – Osmankäämintie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)



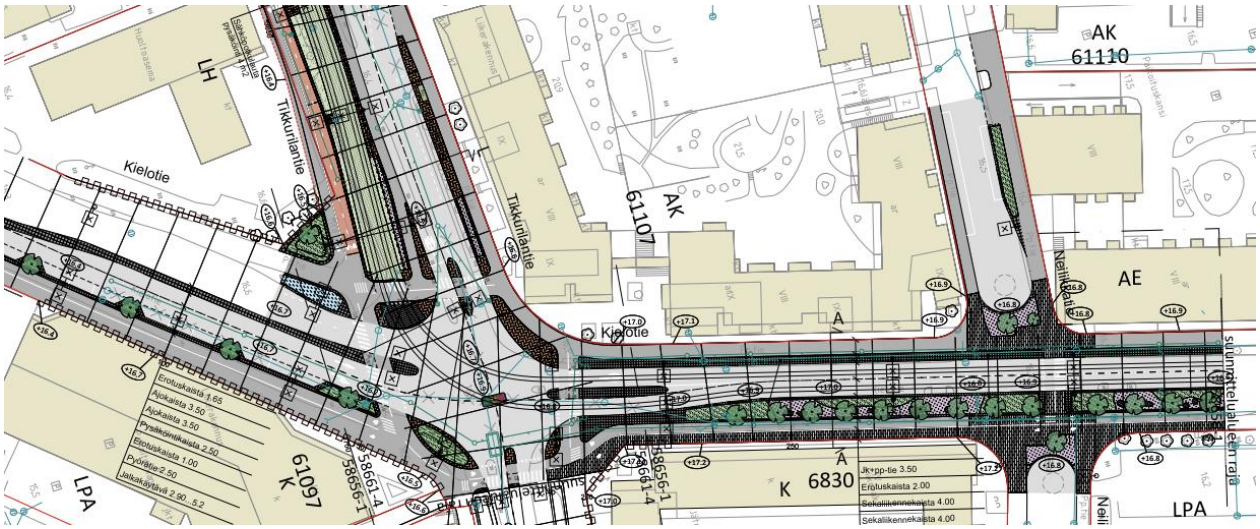
Kuva 20. Tikkurilantie välillä Osmankäämintie – Liljatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)



Kuva 21. Tikkurilantie välillä Liljatie – Talvikkitie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)



Kuva 22. Tikkurilantie välillä Talvikkitie – Kielotie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)



Kuva 23. Kielotie välillä Virnatie – Neilikkatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Ratikan kaavarunko

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

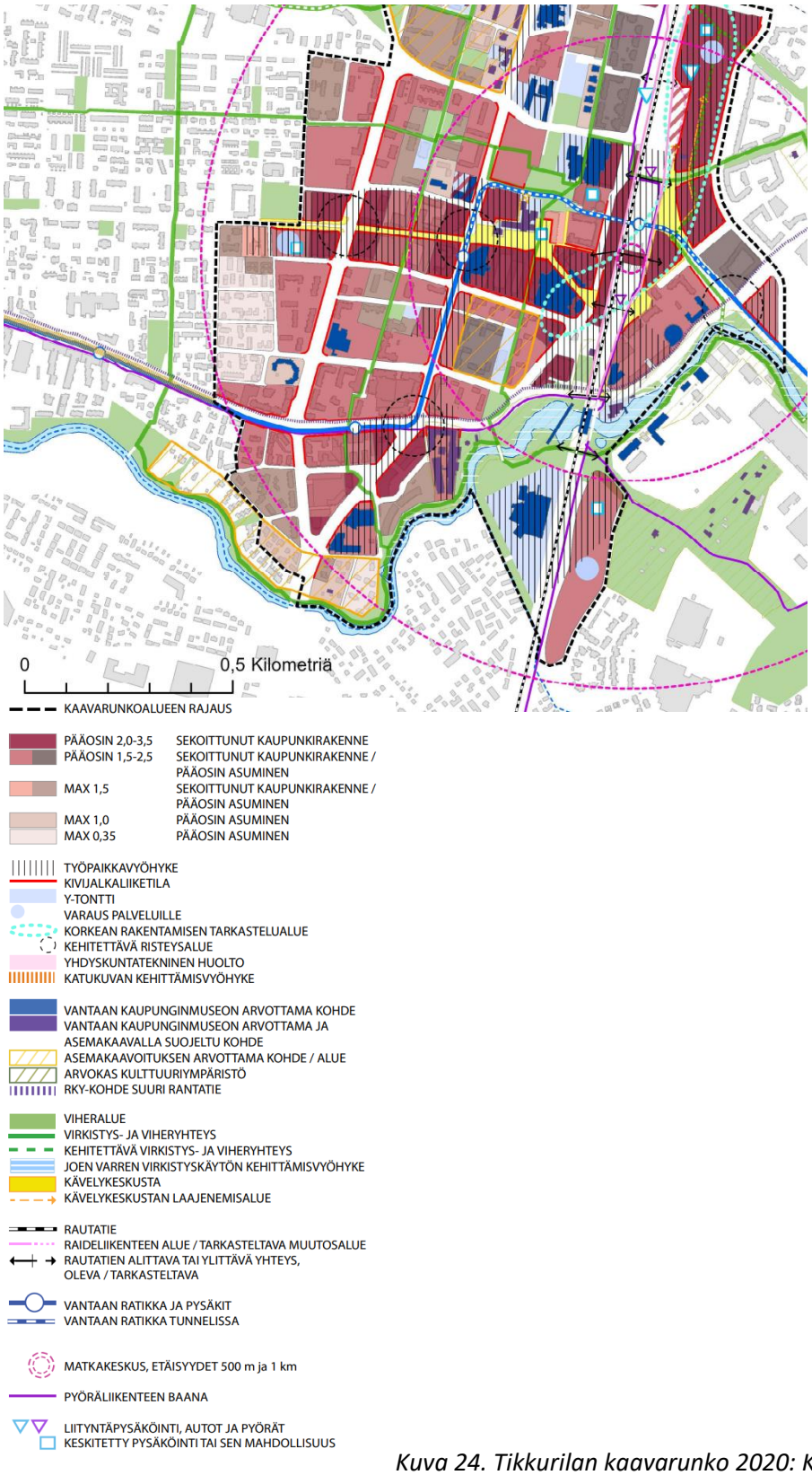
Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset.

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

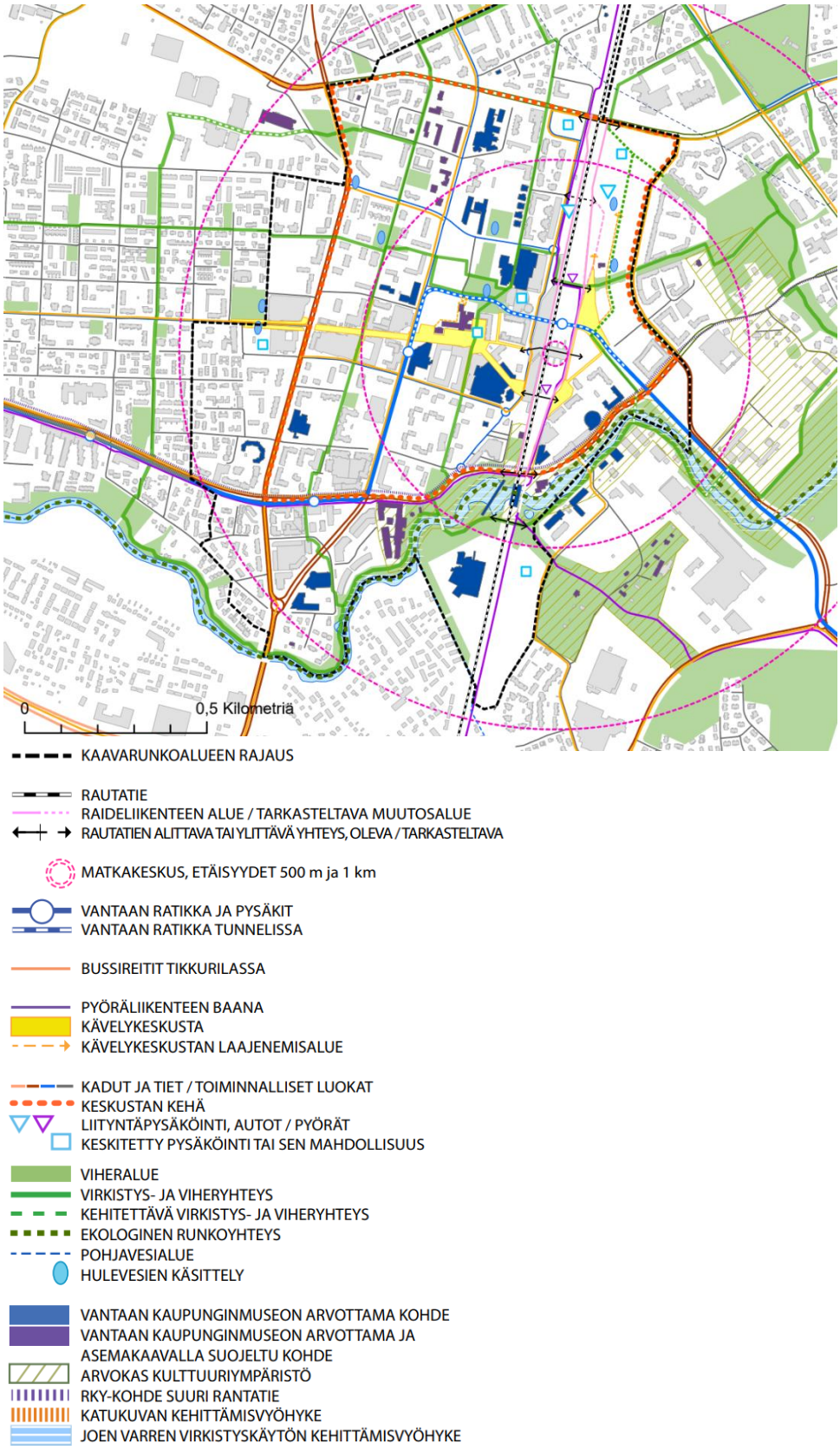
Tikkurilan kaavarunko

Tikkurilan kaavarungon päivitys on käynnissä. Kaavarunko ohjaa asemakaavoitustyötä ja antaa suuntaa alueen kehitykselle. Kaavarungon suunnittelualue kattaa Tikkurilan kaupunginosan ja osan Hiekkaharjusta, Jokiniemestä, Kuninkaalasta ja Viertolasta. Kaavamuutosalueen itäosa kuuluu Tikkurilan kaavarungon alueelle. Kaavarunko tarkastelee Tikkurilan keskustan kehitystä vuoteen 2040 saakka. Se mahdollistaa 10 000 asukkaan ja 4 000 työpaikan lisäyksen alueelle.

Tikkurilan kaavarungossa (9.8.2021) on osoitettu Vantaan ratikan linjaus sekä pysäkit. Tikkurilantien ja Kielotien risteys on osoitettu kehitettävänä risteysalueena. Tikkurilantien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana. Horsmapolun ja Orvokkikujan välillä kulkee virkistys- ja viheryhteystarve.



Kuva 24. Tikkurilan kaavarunko 2020: Kaupunkikuva ja –rakenne, asuminen ja työ. (Vantaan kaupunki)



Kuva 25. Tikkurilan kaavarunko 2020: Liikenne, viheralueet ja hulevedet. (Vantaan kaupunki)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

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

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002458.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

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

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

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

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

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Viertolan kaavamuutoksen alueelta ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

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

17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

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

Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 (koko ratikan linja).

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.6.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.6.-24.6.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.6.2022 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; 10.6.2022 ja 16.6.2022. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin yhteensä 3.

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

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettyinä)

BC Real Estate Oy:
BC:llä on omistuksessaan huoltoasemakäyttöön kaavoitettu (LH) tontti. Neste-K- konseptin käytössä oleva tontti toimii huoltoasemakiinteistönä. Mikäli ehdotettu liittymäkielto toteutusisi, pääsisi tontille kulkemaan ajoneuvoilla ainoastaan yhdestä suunnasta. Tikkurilantielle esitetty liittymäkielto heikentää merkittävästi tontilla olevan Neste-K- huoltoaseman toimintaedellytyksiä.

Katualueeksi muutettavaksi ehdotetulla alueella sijaitsevat tällä hetkellä Nesteen omistamat ja sen liiketoiminnan käytössä olevat polttoainesäiliöt. Niiden siirtäminen toisaalle aiheuttaisi merkittävän kustannuksen säiliöiden omistajalle Neste Markkinointi Oyj:lle.

BC:n näkökulmasta tontin pienenemisellä on huomattava kiinteistön arvoa alentava vaikutus myös kiinteistön rakennusoikeuden pienenemisen vuoksi.

Kaavoittajan vastaus:

Liittymät ja liikennöinti tontille ja sieltä kadulle on tarkistettu katusuunnittelun toimesta. Katualueen raja on tarkistettu ja säiliöt mahtuvat kaavassa osoitetulla tontille kokonaisuudessaan. Kielotien puolelta avataan tontille toinen liittymä korvaamaan Tikkurilantien puoleisen liittymän poistumista. Tontin pinta-alan pieneneminen ei vähennä tontin rakennusoikeutta, sillä tontin tehokkuusluku on muutettu rakennusoikeusluvuksi.

Neste Markkinointi Oy:
Neste Markkinointi Oy hallinnoi pitkäkestoisen vuokraoikeuden perusteella määräalaa huoltoasemakäyttöön kaavoitetusta tontista osoitteessa ….. . Tontin omistaa BC Real Estate Oy. Tontilla harjoitetaan polttonesteiden jakelun lisäksi myymälä-, kahvila- ja autonpesuliiketoimintaa.

Nesteen tarkoituksena on ollut jatkaa ja kehittää polttonesteiden jakelua nykypaikalla pitkälle tulevaisuuteen. Esitetyssä asemakaavan muutoksessa huoltoasemakiinteistön Tikkurilantien puoleiselle kiinteistön sivulle on esitetty liittymäkieltoa, josta tällä hetkellä on voimassa olevan asemakaavan sallima ajoliittymä. Huoltoasematoiminnan kannalta molempien ajoliittymien säilyttäminen on aivan olennainen asia. Kielotien kaistoja jakaa keskikoroke eikä kehätieltä lähestyttäessä huoltoasemakiinteistölle ole mahdollista kääntyä vasemmalle.

Säiliöautologistiikka toimittaa polttoaineet jakeluasemalle ja se edellyttää toimivia, turvallisia liikenneyhteyksiä katuverkolta tontille ja sieltä pois. Säiliöauto käyttää Tikkurilantien puoleista ajoliittymää poistuakseen tontilta ja ajoliittymän poistaminen ei mahdollistaisi säiliöauton ulosajoa. Osa tontista lunastettaisiin katualue käyttöön. Nesteen polttoainesäiliöt sijaitsevat osittain tuolla lunastettavaksi suunnitellulla alueella.

Kaavoittajan vastaus:
Liittymät ja liikennöinti tontille ja sieltä kadulle on tarkistettu katusuunnittelun toimesta. Katualueen raja on tarkistettu ja säiliöt mahtuvat kaavassa osoitetulla tontille kokonaisuudessaan. Kielotien puolelta avataan tontille toinen liittymä korvaamaan Tikkurilantien puoleisen liittymän poistumista.

Asunto-osakeyhtiö:
Asuntojen sisäänkäynnit ovat Tikkurilantien puolella. Jos nykyinen tila rakennuksen seinästä tontin rajaan jäisi alle kaksi metriä, niin rakennuksen ovelle ei pääse enää pelastusajoneuvolla tai muuttoautolla. Lumenauraus ei onnistu koneellisesti Lumen sijoittelu tontilla tulee mahdottomaksi

Kaavoittajan vastaus:
Rakennus on rakennettu aivan kiinni voimassa olevan asemakaavan osoittaman rakennusalan Tikkurilantien puoleiseen reunaan. Voimassa olevassa asemakaavassa Tikkurilantien puoleisella tontin sivulla tontin rajan ja rakennusalan väliin on osoitettu istutettavaksi tarkoitettu alueen osa. Pelastusajoneuvojen reittiä tai huoltoajoreittiä ei ole voimassa olevassa kaavassa osoitettu mielipiteessä esitetylle alueelle. 002458 asemakaavamuutoksen myötä istutettavaksi tarkoitettu alueen osa supistuu Tikkurilantien puoleisella rajalla. Pelastusreitti ja huoltoajot tontille kulkevat Ruokokujan kautta. Pelastuksen voi toteuttaa tontin pihan puolelta. Lumien sijoittelu ratkaistaan tontin sisäisillä järjestelyillä.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalin mielipiteiden perusteella kaavaan tehtiin yksi korjaus korttelissa 61104, jossa Kielotien puolelta poistettiin osa voimassa olevan asemakaavan ajoliittymäkiellosta.

Viranomaisyhteistyö

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

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

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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

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

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

MAL-tavoitteet:

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

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

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

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

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

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

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

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

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

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

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

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

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

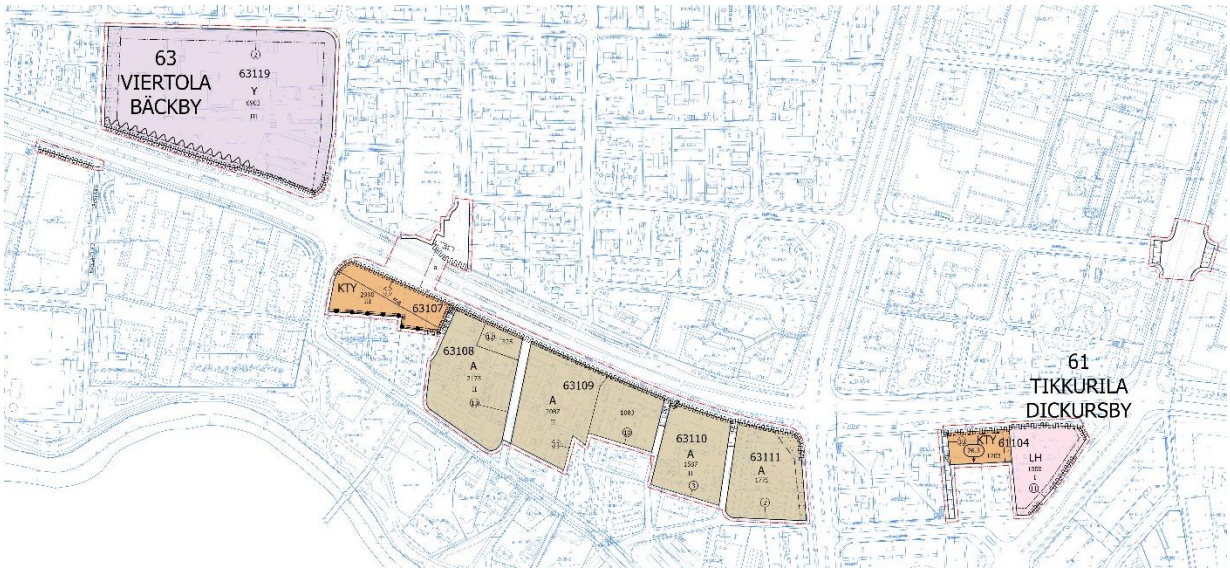
Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Viertolan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 12.1.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä muuttamalla osia korttelialueista sekä puistoalueesta katualueeksi. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Katualueen muutokset perustuvat 12.1.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin.

Asemakaavan muutoksella muutetaan korttelien tehokkuuslukuja rakennusoikeusluvuksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Ajoyhteys- ja ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan kortteleissa 61104. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin Melumääräyksiä on lisätty korttelin 61104 tontille 10. Kortteliin 63119 merkitään meluseinä. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Ruokokujan päähän Tikkurilantien katualueelle on osoitettu ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 26. Kuva kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

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

Kaava-alueen pinta-ala on 64 590 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 21 628 k-m².

Asuinrakennusten korttelialueita (A) kaava-alueella on yhteensä 24 748 m². Rakennusoikeus on yhteensä 9 032 k-m².

Yleisten rakennusten korttelialueita (Y) on yhteensä 22 797 m². Rakennusoikeus on yhteensä 6 903 k-m².

Toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) alueita on yhteensä 5 081 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 4 693 k-m².

Liikennealueita on yhteensä 11 964 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 2 077 m².

Virkistysalueiden (VP) määrä pienenee kaavamuutoksen myötä 297 m²

Maanalaisia tiloja on yhteensä 3 236 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

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

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän

uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu asuntorakentamisen korttelialueista (A), yleisten rakennusten korttelialueesta (Y) sekä toimitilarakennusten korttelialueista (KTY). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

A, asuntorakennusten korttelialue
Korttelialueiden rajauksia on tarkistettu ja Tikkurilantiehen rajautuvia tontin osia on muutettu katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Tonttinumerot on tarkistettu. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

KTY, toimitilarakennusten korttelialue
Korttelialueen 61104 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja. Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. Ajo tontille tapahtuu Horsmapolun kautta. Uusi tonttinumero on 10. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Korttelialueen 63107 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Uusi tonttinumero on 11. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

LH, huoltoasemien korttelialue

Korttelialueen 61104 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Kielotien puolelta on avattu uusi ajoneuvoliittymä poistamalla ajoliittymäkieltomerkinnästä osa. Uusi tonttinumero on 11. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Y, yleisten rakennusten korttelialue

Korttelialueen 63119 rajausta on tarkistettu ja tontista 2 muutetaan osa katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Korttelin Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu määräys meluesteen rakentamisesta. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla. Opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 24 dB.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 12.1.2022 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Neilikkatien läpiajo Tikkurilantieltä on estetty muuttamalla osa Neilikkatien-Tikkurilantien risteyksestä jalankululle varatuksi kaduksi. Ajo kortteliin 61104 osoitetaan jatkossa Horsmakujan kautta. Liljapuiston eteläpuolelle katualueelle on osoitettu ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) katualueen sähkönsyöttöasemaa varten. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

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

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

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

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

Yhdyskuntarakenne

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

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Tikkurilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 100 000 k-m^2. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

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

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

Kaavassa on osoitettu varaus meluesteelle korttelin 63119 kadun puoleiseen osaan. Melueste tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi. Liljapuiston eteläpuolelle Tikkurilantien katualueelle on osoitettu varaus sähkönsyöttöasemalle (et). Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia.

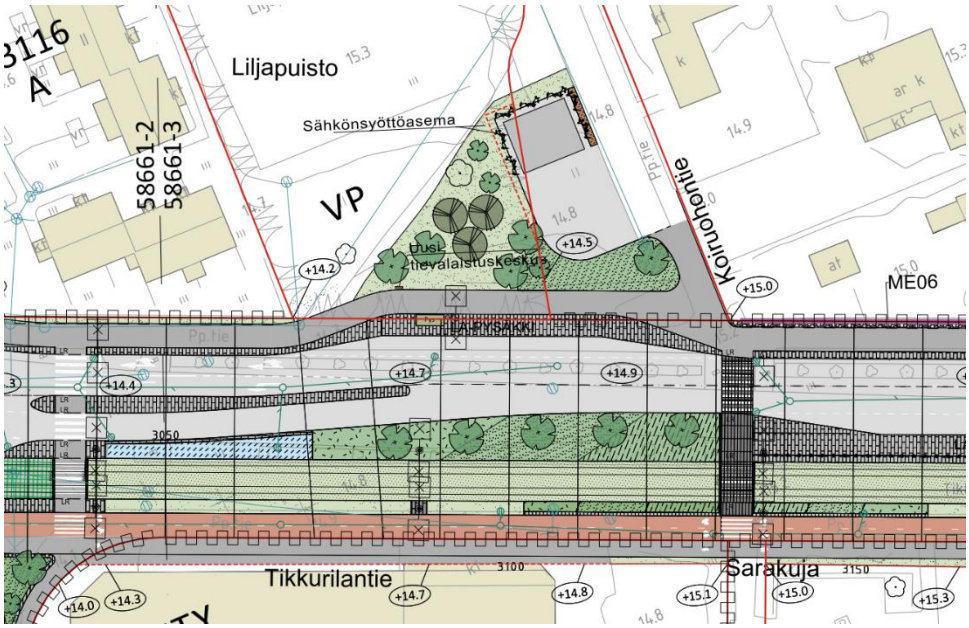
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Sweco 12.1.2022*) perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia.

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



Kuva 27. Raidealueen esimerkkitoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).



Kuva 28. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Liljatie-Talvikkitie. Kuvassa näkyy Liljapuiston yhteyteen suunniteltu sähkönsyöttöasema. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista. Nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

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 toteuttamisen investointikustannuksia on arvioitu ratikan yleissuunnitelman yhteydessä (*Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset)*. Ratikan kustannukset muodostuvat radan rakentamiskustannuksista sekä liikennöintikustannuksiin sisältyvistä varikko- ja kalustokustannuksista. Vantaan ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 393 miljoonaa euroa. Kustannusarvio käsittää ratikan toteuttamisen vaatiman katukäytävän uudelleenrakentamisen sekä esimerkiksi samalla toteutettavia pyöräilyn laatukäytäviä ja kävely-yhteyksien parantamista.

Vantaan ratikkatalouden tiivistelmän (Vantaan kaupunki 2021) mukaisesti Vantaan ratikan varren alueiden maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot sekä kiinteistöverokertymä ovat suuremmat kuin ratikan rakentamiskustannukset. Seuraavan 40 vuoden aikana tuloja arvioidaan olevan yhteensä 425 miljoonaa euroa, joka koostuu maanmyynti- ja maankäyttösopimustuloista 270 miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymän kasvusta 120 miljoonaa euroa ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta 35 miljoonaa euroa. Tulot 40 vuoden aikana olisivat siis 158 miljoonaa euroa enemmän kuin Vantaan rakentamiskustannukset. Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

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

Virkistys

Kaavan toteuttaminen muuttaa pienen osan Liljapuiston puistoaluetta katualueeksi. Muutoksella ei ole merkittävää vaikutusta puistoalueen nykyiseen käyttöön.

Ratikan toteuttaminen parantaa yleisesti nykyisten virkistysalueiden saavutettavuutta kuten suunnittelualueen eteläpuolelle sijoittuvan Keravanjoen jokirannan saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäännöksiin. Viertolan koulu on syksyllä 2021 suoritetun Vantaan 1980-1990 toimitilarakennusten inventoinnin perusteella todettu suojeluarvoiltaan vähäiseksi, eikä kohteella ole suojelutarvetta.

Liikenne

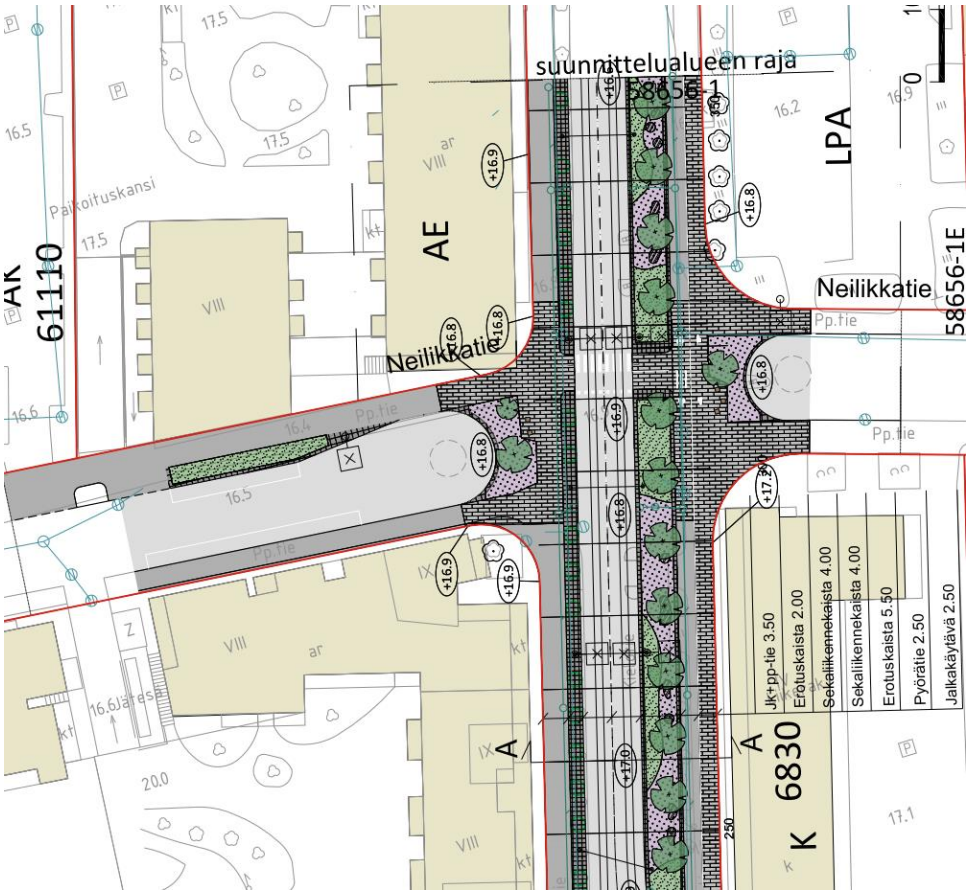
Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kielotiellä, Neilikkatiellä sekä Tikkurilantiellä. Kielotiellä raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen keskellä ajoväyliä pitkin yhdessä ajoneuvoliikenteen kanssa samalla kaistalla. Ajo Neilikkatieltä Kielotielle katkaistaan. Osa Neilikkatiestä Kielotien risteyksen kohdalla muutetaan kevyen liikenteen kaduksi. Tikkurilantiellä raitiotie kulkee katualueen eteläosassa, ajoneuvoliikenteestä erotettuna.

Kaava-alueen itäosassa korttelissa 61104 huoltoasematontin (LH) ja toimitilarakennusten tontin (KTY) nykyiset liittymät Tikkurilantieltä poistuvat käytöstä kaavan toteuttamisen myötä. LH-korttelin nykyinen liittymä Kielotien puoleisella rajalla säilyy ennallaan ja Kielotielle osoitetaan toinen uusi liittymän paikka korvaamaan Tikkurilantien liittymän poistuminen. Yhdistelmäperävaunujen kääntymisen ajourat on tarkistettu tontilla ja Kielotien katualueella. KTY-korttelissa uusi liittymä on osoitettu korttelin länsipuoleisen Horsmapolun kautta. Muilta osin kaava-alueen liittymät säilyvät ennallaan. Ajoneuvoliittymäkieltoja lisätään korttelissa 61104 sekä Tikkurilantien vastaisille kevyen liikenteen kaduille.



Kuva 29. Asemakaavan toteutuessa Neilikkatien läpiajo Kielotien läpi estyy. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Virnatie-Neilikkatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

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

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle korttelin 61104 pohjoispuolelle sijoittuu Silkkitehtaan pysäkki ja Viertolan koulun eteläpuolelle Viertolan pysäkki. Arvioidut matka-ajat Silkkitehtaan ja Viertolan pysäkeiltä Lentoasemalle, Jumbolle ja Tikkurilan on esitetty alla olevassa taulukossa.

Matka-aika ratikalla	Lentokenttä	Jumbo	Tikkurilan asema
Silkkitehdas	23 min	12 min	3 min
Viertola	22 min	10 min	5 min

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 82 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän jo 100 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).*

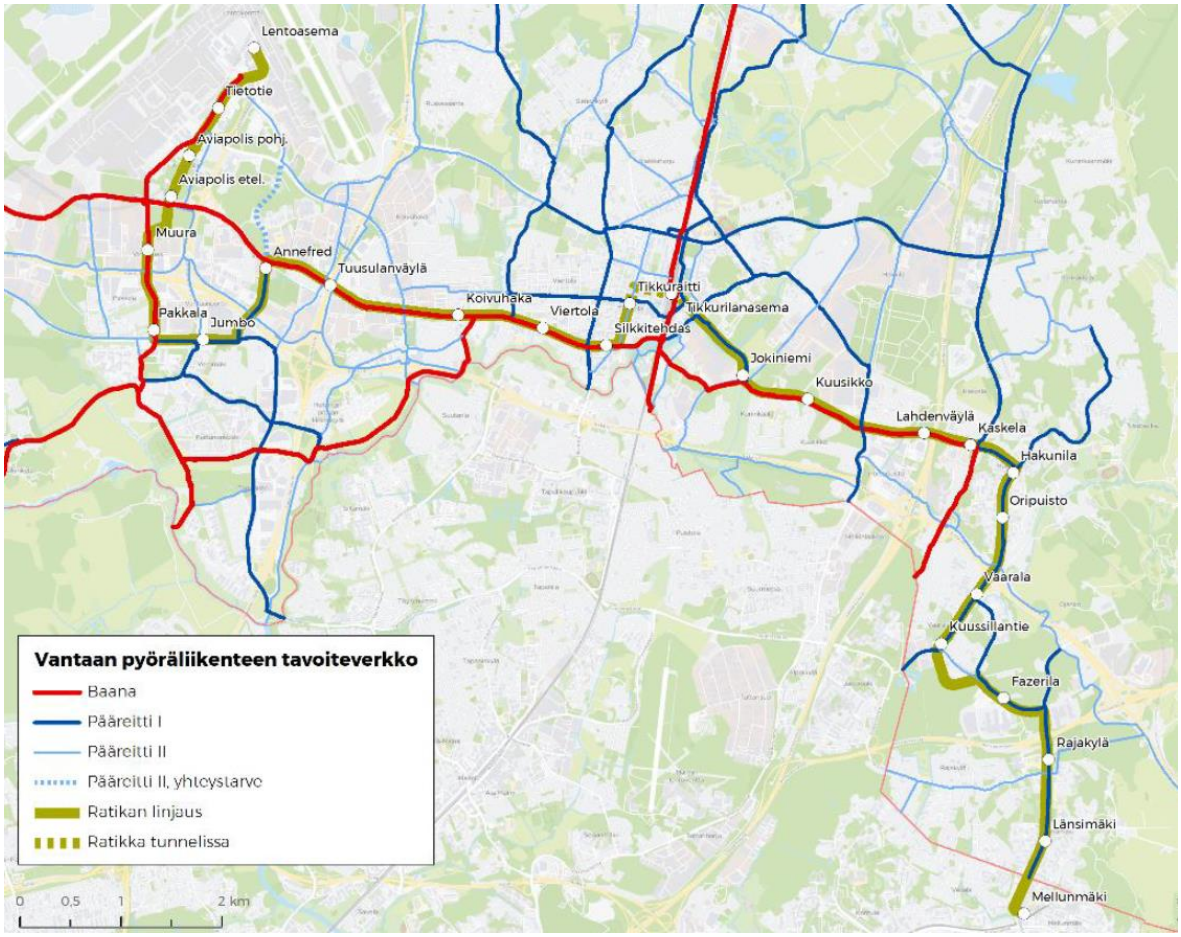
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (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 Tikkurilantien eteläpuolelle on määritelty pyöräilyn baana, joka mahdollistaa nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Katusuunnitelmaluonnosten mukaan Silkkitehtaan pysäkin yhteyteen on esitetty 30 paikkainen kaupunkipyöräasema, 30 paikkainen pyöräpysäköinti sekä 2 kpl 4 m2:n suuruista sähköpotkulauta-aluetta. Viertolan pysäkin yhteyteen on osoitettu 20 paikkainen kaupunkipyöräasema, 40 paikkainen pyöräpysäköinti sekä 2 kpl 4 m2:n suuruista sähköpotkulauta-aluetta.



Kuva 30. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020).

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

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

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi.

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

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

Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.8.2022 *(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).

Tikkurilantien varrella välillä Talvikkitie-Kielotie (paaluväli 8400–8700) on rakennuksia lähimmillään 10 metrin etäisyydellä kadusta tai radasta. Nykytilanteessa tien eteläpuolen oleskelualueet eivät sijoitu ohjearvot (55 dB) ylittävälle melualueelle. Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaava-alueen julkisivulla on päivällä 63 dB ja yöllä 58 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurimmat julkisivun keskiäänitasot päivällä ja yöllä ovat 60 ja 59 dB. Julkisivuihin kohdistuva suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on 74 ja 75 dB. Sisämelutason ohjearvot LAeq7-22 45 dB ei ylity kaava-alueella ennustetilanteessa. Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Selvityksen perusteella Tikkurilantielle välille Talvikkitie-Kielotie ei kohdistu meluntorjuntatarvetta kaava-alueella.

Tikkurilantien varrella välillä Liljatie-Talvikkitie (paaluväli 8000–8400) nykytilanteessa päiväajan melun yli 55 dB alueet ulottuvat useille oleskelupihoille. Päiväajan melun yli 55 dB ja yöajan melun yli 50 dB alueet ulottuvat noin 60 metrin etäisyydelle Tikkurilantiestä. Ennustetilanteessa ilman torjuntaa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 65 dB. Ohjearvot ylittyvät osalla oleskelualueita. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 60 dB. Julkisivuihin kohdistuva suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on kaava-alueella 77 dB. Tikkurilantietä lähimpänä olevien oleskelupihojen melutasot ylittävät paikoin melun ohjearvot. Raitioliikenteen vaikutus oleskelupihojen meluarvoissa on alle 2 dB. Keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo

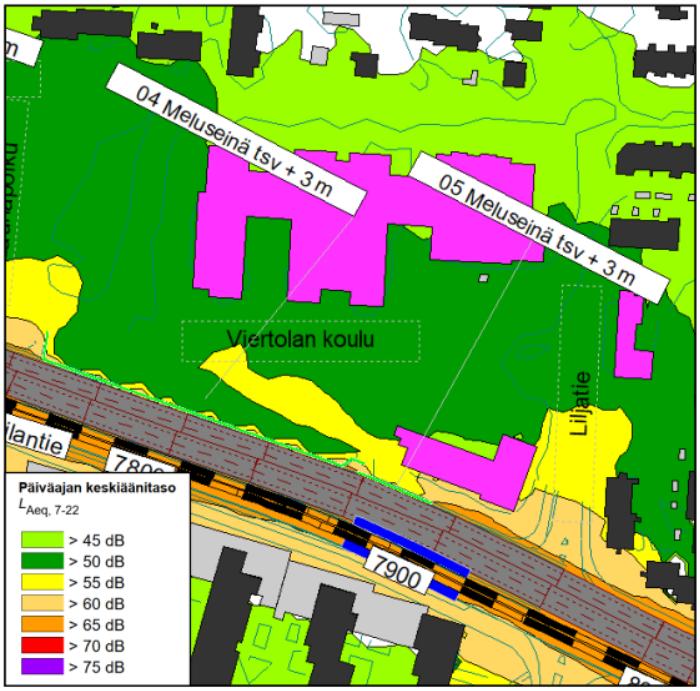
45 dB eivät ylity kaava-alueella, kun oletetaan rakenteiden ääneneristyksen olevan tavanomainen 30 dB ja kaavamääräysten mukainen 32 dB ja 34 dB niissä rakennuksissa, joita kaavamääräys koskee. Selvityksen perusteella Tikkurilantielle välille Liljatie-Talvikkitie ei kohdistu meluntorjuntatarvetta kaava-alueelle.

Tikkurilantiellä Viertolan koulun (paaluväli 7700–8000) ulko-oleskelualueet ovat kadun ja koulun välissä 50–65 dB päivämelualueella. Nykytilanteessa päiväajan melutasot ylittyvät osalla koulun oleskelualueilla. Ennustetilanteessa ilman torjuntaa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 63 dB. Ennustetilanteessa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun päiväajan melutasot ylittyvät koulun oleskelualueilla. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 56 dB ja raitiotien aiheuttama suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on kaava-alueella 68 dB. Raitioliikenteen aiheuttamat päiväajan melutasot ylittyvät koulun oleskelualueilla. Tiemelu on kuitenkin noin 3 dB voimakkaampi kuin raitioliikenteen melu. Kohteessa on meluntorjuntatarve koulun oleskelualueella. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB. Selvityksen perusteella meluntorjuntaratkaisuksi on esitetty kahta meluseinää pituudeltaan noin 160 metriä ja molempien korkeus on tsv +3m (kadun tasausviivasta). Torjunnan sijoittelun haasteena on tasoliittymät, kevyenliikenteenväylät, suojatiet, puusto, risteysalueiden näkemävaatimukset, bussipysäkit sekä kaavan mukaiset kävelyyhteydet. Kulkuyhteysaukot heikentävät suojaustehoa siten, että ohjearvo hieman ylittyy myös meluntorjunnan kanssa. Torjuntaa voidaan tarvittaessa tehostaa joko korottamalla meluseinää tai mikäli mahdollista, lomittaa melueste kulkuaukon kohdalta.

Meluselvityksen 2022 (*Sitowise Oy*) pohjalta asemakaavassa korttelin 61104 tontille 10 on annettu melumääräys, jonka mukaan toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Yleisten rakennusten korttelialueelle on annettu melumääräys, jonka mukaan opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB ja toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 24 dB. Yleisten rakennusten korttelialueen kadun puoleiselle rajalle on annettu määräys, jonka mukaan alueelle on rakennettava melueste.



Kuva 31. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Tikkurilantiellä. (Sitowise 31.8.2022) Kaava-alue näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



Kuva 32. Tikkurilantien päivämelutilanne jatkosuunnitteluun esitettävällä meluntorjunnalla Viertolan koulun kohdalla. (Sitowise 31.8.2022)

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (*Sweco, 23.5.2022*) mukaan kaava-alueeseen kuuluvat rakennukset Kielotien varrella sijoittuvat runkomelun riskialueen (45 dB) välittömään läheisyyteen.

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

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



Kuva 33. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Tikkurilantiellä Kielotien ja Viertolan koulun välillä. (Sweco, 23.5.2022)



Kuva 34. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Tikkurilantiellä Viertolan koulun ja Backbynpuiston välillä. (Sweco, 23.5.2022)

Ilmanlaatu

Kaava-alueen asuinkortteleissa määrätään koneellisten ilmanvaihtojärjestelmien asentamisesta. Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

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

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen *(Golder Associates Oy 2020)* mukaan huoltoaseman korttelissa (LH) maaperän tila tulee selvittää. Korttelille on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperän tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Keravanjokeen aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

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

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

Katusuunnitelmaluonnoksissa (*Sweco 12.1.2022*) katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen katuvihreän määrä vähenee. Osa Liljapuiston puistoalueesta muutetaan katualueeksi. Muutos on puiston kokoon nähden vähäinen.

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

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia. Kokonaisuudessaan kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

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

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

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

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

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

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

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

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

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

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

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

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

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

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

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Hellén	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Lari Jaakkola	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 15. päivänä marraskuuta 2022

Marjaana Yläjääski	Anna Hellén
aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	**092 Vantaa**	**Täyttämispvm**	**27.10.2022**
Kaavan nimi	002458 Viertola 63 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	**23.11.2020**
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	**092002458**
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	**6,5494**	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	**0,3236**	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	**6,5494**

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,5494**	**100,0**	**21628**	**0,33**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	2,4748	37,8	9032	0,36	-0,1055	0
P yhteensä						
Y yhteensä	2,2797	34,8	6903	0,30	-0,0213	0
C yhteensä						
K yhteensä	0,5081	7,8	4693	0,92	-0,0512	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0297	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,2868	19,6	1000	0,08	0,2077	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

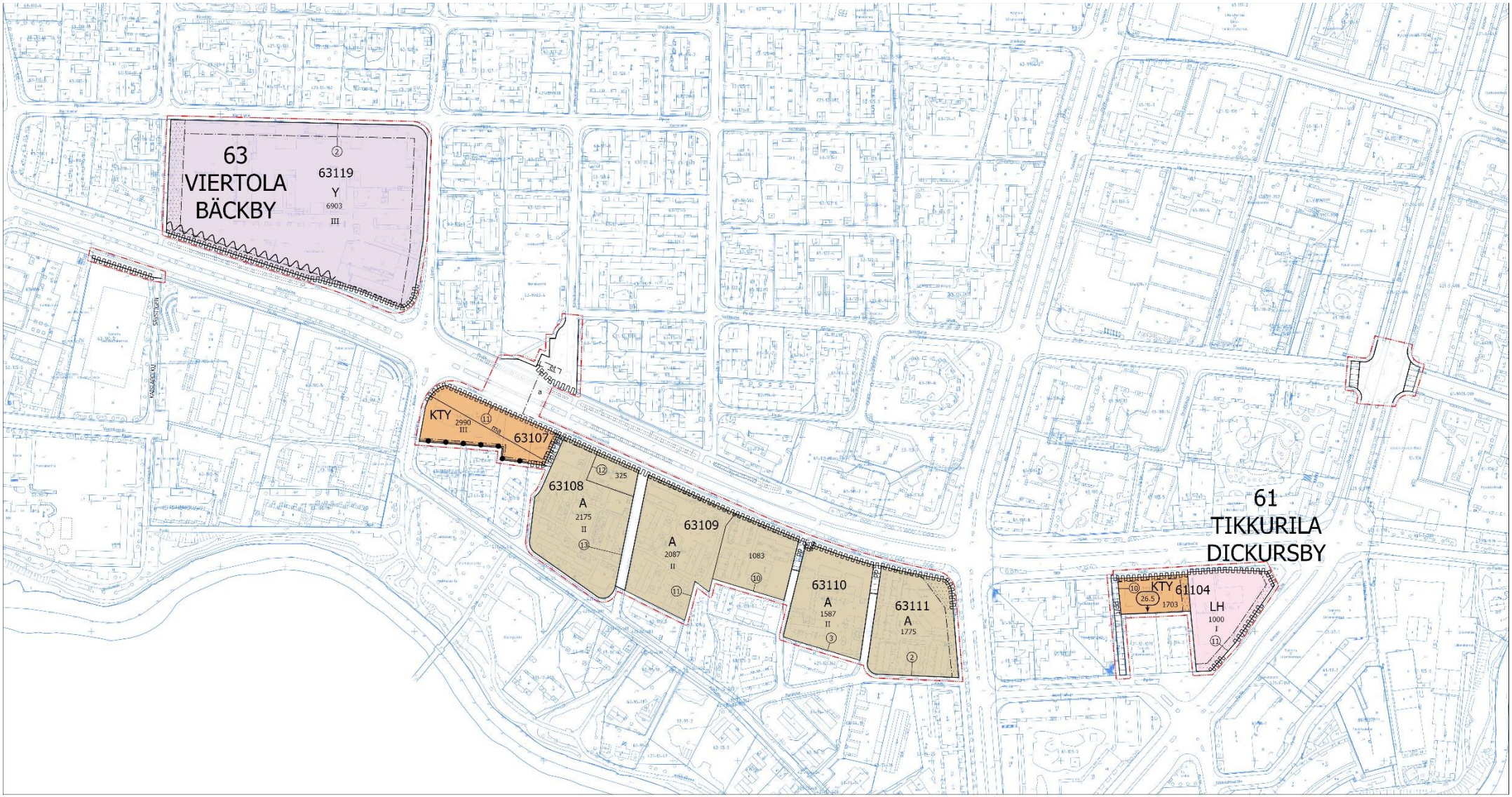
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3236**	**4,9**	**0**	**-0,0313**	**0**

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

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,5494**	**100,0**	**21628**	**0,33**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	2,4748	37,8	9032	0,36	-0,1055	0
A	2,4748	100,0	9032	0,36	-0,1055	0
P yhteensä						
Y yhteensä	2,2797	34,8	6903	0,30	-0,0213	0
Y	2,2797	100,0	6903	0,30	-0,0213	0
C yhteensä						
K yhteensä	0,5081	7,8	4693	0,92	-0,0512	0
KLT-1	0,0000		0		-0,1703	-1703
KTY	0,5081	100,0	4693	0,92	0,1191	1703
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0297	0
VP	0,0000		0		-0,0297	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,2868	19,6	1000	0,08	0,2077	0
Kadut	0,8393	65,2	0		0,1977	0
Kev.liik.kadut	0,1082	8,4	0		0,0233	
LH	0,3393	26,4	1000	0,29	-0,0133	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3236**	**4,9**	**0**	**-0,0313**	**0**
ma	0,3236	100,0	0	-0,0313	0



Asemakaavan muutosehdotus

Metriä
0 25 50 100


63
VIERTOLA
BÄCKBY
TIKKURILA
DICKURSBY
Poistettavat merkinnät
Metriä
0 25 50 100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002458	15.11.2022

Vantaan kaupunki

002458 - Vantaan ratikka: Viertola

Kaupunginosa 61, TIKKURILA

Asemakaavan muutos

Osa korttelia 61104 ja katualueet.

Kaupunginosa 63, VIERTOLA

Asemakaavan muutos

Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 sekä katualueet.

Tonttijaon muutos

Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 61104, 63107, 63109 ja 63110.

1:2000

Vanda stad

002458 - Vandaspåran: Bäckby

Stadsdel 61, DICKURSBY

Ändring av detaljplanen

Del av kvarteret 61104 och gatuområde.

Stadsdel 63, BÄCKBY

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 63107, 63109, 63110 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 61104, 63107, 63109 och 63110.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Asuinrakennusten korttelialueella saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että pääväylän puoleisten, pääväylän reunasta alle 50 m etäisyydellä olevien asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB(A).

Asuinrakennusten julkisivujen välisen kotisuoran etäisyyden tulee olla eri kerrosluvuilla vähintäänseuraavaa:

Kerrosluku:	etäisyys metreissä:
3	25
4	30
6	35

Sen estämättä, mitä edellä on määrätty, saadaan kaksi rakennusta sijoittaa enintään 15 metrin julkisivun pituudelta vähintään 20 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osalle sijoiteta asuinhuoneiden pääikkunoita sekä enintään 15 metrin pituudelta vähintään 10 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoiden sekä 10 metriä lähemmäksikin toisistaan, mikäli kummankaan rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita, tai jos rakennuksissa ei tällä osin ole ikkunoita.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för bostadshus.

På kvartersområdena för bostadsbyggnaderna får byggas affärs-, kontors- och arbetsrumsutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

Bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda, att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i de bostadsrum, som befinner sig under 50 meters avstånd från kanten av leden, är minst 34 dB(A).

Vinkelräta avståndet mellan bostadsbyggnadernas fasader med olika våningsantal bör vara minst följande:

Våningsantal:	avstånd i meter:
3	25
4	30
6	35

Det oaktat, vad som ovan förordnats, kan två byggnader förläggas på ett avstånd av minst 20 meter från varandra, dock icke mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke bostadsrums huvudfönster förläggs till denna del av den andra byggnaden, samt på ett avstånd av minst 10 meter från varandra, dock inte mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke andra, än fönster till klädes- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av den andra byggnaden, samt även på ett avstånd mindre än 10 meter, såvitt icke andra, än fönster till klädes- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av båda byggnaderna, eller såvitt fönster saknas i denna del av byggnaderna.

002458 2/5

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu, asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m.	Varje bostad bör ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat, utrymme för utomhusvistelse, vars kortaste sida bör vara minst 3 m.
Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.	På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadrameter tomtyta.
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Toimistot: 1 ap/50 k-m²	Kontor: 1 bp/50 m²-vy
Liikehuoneistot: 1 ap/35 k-m²	Affärslokaler: 1 bp/35 m²-vy
Asunnot: korttelissa 63108 ja 63109 1,5 autopaikkaa asuntoa kohti korttelissa 63110 ja 63111 1 ap/85 k-m²	Bostäder: I kvarteren 63108 och 63109 1,5 bilplats per bostad I kvarteren 63110 och 63111 1 bp/85 m²-vy
Kortteleissa 63108 ja 63109: Pientalotonteilla 1,5 autopaikkaa asuntoa kohti. Kerrostalotonteilla 1 autopaikka kerrosalan 70m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.	I kvartererna 63108 och 63109: På tomterna för småhus 1,5 bilplats per bostad. På tomterna för bostadshöghus 1 bilplats per 70m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad.
Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin asunnon lattiakorkeus.	Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmade än 15 m från bostadsbyggnadens fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.
A-aluetta kortteleissa 63110 ja 63111 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller A-området i kvarterna 63110 och 63111:
Rakennuslupajaosto voi myöntää lykkäystä 25 %:lle autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta autopaikkatarpeen mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.	Bygglovssektionen kan efter bilplatsbehovet ge uppskov till 25 % angående skyldigheten att bygga bilplatser med högst fem år per gång.
A-aluetta kortteleissa 63108 ja 63109 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller A-området i kvarterna 63108 och 63109:
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	60 % av bilplatserna bör byggas genast. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuulelta että liikennemelulta.	Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller.
Y	
Yleisten rakennusten korttelialue.	**Kvartersområde för allmänna byggnader.**
Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuulelta että liikennemelulta.	Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller.
Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.	På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadrameter tomtyta.
Opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 24 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i undervisnings- och samlingslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i kontorslokaler och motsvarande arbetslokaler minst 24 dB.
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser:
Toimistot: 1 autopaikka kerroalan 50 m² kohti	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta
Oppi- ja hoitolaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti	Läro- och vårdanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti	Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser
Vapaa-ajan tilat: 1 autopaikka 5 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti	Fritidsplatser: 1 bilplats per 5 besökare eller publikplatser
Urheilutilat: 1 autopaikka 3 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti	Idrottsplatser: 1 bilplats per 3 besökare eller publikplatser
Asuntolat, vanhusten talot: 1 autopaikka 3 asuntoa kohti	Internat, hus för åldringar: 1 bilplats per 3 bostäder
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	60 % av bilplatser bör byggas genast. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin asunnon lattiakorkeus.	Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmade än 15 m från bostadsbyggnadens fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

002458
KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja.

KTY-aluetta korttelissa 63107 koskevat määräykset:

Yleistä

Tontteja ei saa käyttää ulkovarastointiin.

Rakennusoikeudesta enintään 800 k-m2 saa käyttää ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja varten.

Maan alle saa sijoittaa autopaikkoja.

Teknisiä tiloja saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ne eivät mitoita autopaikkoja.

Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys tieliikennemelua vastaan on oltava 30 dB.

Uudisrakennuksen tulee sijoittua Tikkurilantien ja Kaislatien reunaan rajaamaan katutilaa.

Arkkitehtuuri

Räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset tilat ja laitteet tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.

Rakennusten, rakennelmien ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja moderneja.

Yritysten mainoslaitteet on sijoitettava esteettisellä tavalla osaksi julkisivua. Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä yleissuunnitelma yritysten mainoslaitteiden sijoittamisesta.

Pihat, auto- ja polkupyöräpaikat

Naapuritontteihin rajautuvilla tontin osilla tulee olla vähintään 1,7 m korkea aita.

Katualueisiin rajautuvat tontin osat on kivettävä ja/tai istutettava.

Istutettavalle tontin osalle tulee istuttaa aidanteeksi vähintään 3 m korkuisiksi kasvavia pensaita tai pienpuita.

Jätesäiliöt tulee sijoittaa jätesuojiin.

Polkupyöräpaikkoja on varattava vähintään 1 pp/100 k-m².

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

-liiketilat: 1 ap/35 k-m²

-toimistotilat: 1 ap/50 k-m²

-teollisuus- ja varastotilat: 1 ap/120 k-m²

KTY-aluetta korttelissa 61104 koskevat määräykset:

Korttelialue, jonka asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta saadaan vähittäiskaupan myymälätilojen rakentamiseen käyttää enintään 500 m² kerrosalaa.

Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB.

Autopaikat

Autopaikkojen vähimmäismäärät

Liikehuoneistot: 1 ap/35 k-m²

Teollisuus: 1 ap/150 k-m²

Autopaikoista on 75 % rakennettava heti. Rakennuslautakunta voi antaa autopaikkojen rakentamiseen lykkäystä muilta osin siksi ajaksi, kun autopaikkoja ei tarvita.

Istutukset

Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin 1000 m² kohti.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.

Affärs- och kontorslokaler samt ickemiljöstörande industri- och lagerlokaler får placeras i området.

Bestämmelser som gäller KTY-området i kvarter 63107:

Allmänt

Tomterna får inte användas som utomhuslager.

Högst 800 m2-vy av byggrätten får användas för icke-miljöförstörande industri- och lagerlokaler.

Bilplatser får placeras under jorden.

Utöver byggrätten får tekniska utrymmen byggas. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser anvisas.

Ljudisoleringen mot trafikbuller ska i kontorslokaler och motsvarande arbetsrum vara 30 dB.

Nybyggnaden ska placeras i kanten av Dickursbyvägen och Sävvägen för att avgränsa gatuområdet.

Arkitektur

Tekniska utrymmen och anordningar som placeras ovanför takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur.

Byggnader, konstruktioner och staket ska till sin arkitektur och till sina material hålla hög kvalitet och vara moderna.

Företagens reklamanordningar ska utplaceras på ett estetiskt sätt så att de bildar en del av fasaden. I samband med bygglovet ska en översiktsplan presenteras om placeringen av företagens reklamanordningar.

Gårdsplaner, bil- och cykelplatser

Tomtdelar som gränsar till granntomterna ska ha ett minst 1,7 m högt staket.

Tomtdelar som gränsar till gatuområden ska stenläggas och/eller förses med planteringar.

På den del av tomten som ska förses med planteringar ska buskar eller småträd som blir mints 3 meter höga planteras i form av en häck.

Avfallsbehållare ska placeras i sopskydd.

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst 1 cp / 100m²-vy.

Minimiantalet bilplatser:

-affärslokaler 1 bp/35 m²-vy

-kontorlokaler: 1 bp/50 m²-vy

-industri- och lagerlokaler: 1 bp/120 m²-vy

Bestämmelser som gäller KTY-området i kvarter 61104:

Kvartersområde av vars i stadsplanen anvisad byggnadsrätt får som affärsutrymmen för detaljhandel byggas högst 500m ² våningsyta.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller ska i kontorslokaler och motsvarande arbetsrum uppgå till minst 30 dB.

Bilplatser

Minimiantalet bilplatser

Affärslokaler: 1 bp/35 m²-vy

Industri: 1 bp/150 m²-vy

Av bilplatserna bör 75 % byggas genast. Byggnadsnämnden kan beträffande byggandet av bilplatser medge uppskov för den tid som resterande bilplatser inte behövs.

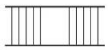
Planteringar

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per 1000 m² tomtyta.

002458 4/5

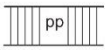
LH	**Huoltoaseman korttelialue.**	**Kvartersområde för servicestation.**
	Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.	På kvartersområden bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadrameter tomtyta.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: - autohuoltoasemat 5 ap/huoltopaikka ja 1 ap/1,5 työntekijää	Minimiantalet bilplatser: - bilservicestationer 5 bp/ serviceplats och 1 bp/1,5 anställda
	Rakennuslautakunta voi myöntää lykkäystä 25 %:lla autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta autopaikkatarpeen mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.	Byggnadsnämnden kan efter bilplatsbehovet ge uppskov till 25 % angående skyldigheten att bygga bilplatser med högst fem år per gång.
	Pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.	Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
3	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
61	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
TIKKU	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
63107	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
TIKKURILANTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
26.5	**Rakennuksen julkisivun enimmäiskorkeus metreinä.**	**Fasadens högsta höjd i meter.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
et	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
	Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa in i stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
ma	**Maanalainen tila**	**Underjordiskt utrymme**
	Rakennettava aita.	**Ett staket som ska byggas.**
a	**Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.**	**Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.**
	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.

002458 *5/5*



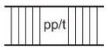
Jalankululle varattu katu.

Gata reserverad för gångtrafik.



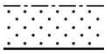
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.



Istutettava alueen osa.

Del av område som ska planteras.

Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.
Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi.

Området ska förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.
Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller en hög nivå stadsbildsmässigt.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

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

Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör föredras vid hantering och ledandet av dagvatten.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Kervo ån, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.

Byggnaderna ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

10 § **Asemakaava ja asemakaavamuutos 721400 sekä tonttijako, 72 Asola / Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle / TLA**

VD/1696/10.02.04.00/2022
TLA/MJA/MHK/VIK

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella osoitetaan uusi katualue (Elmonkuja) Asolanväylän ja Elmon urheilupuiston autopaikkojen korttelialueen (LPA) välille muuttamalla osa Haxberginmetsän virkistysalueesta (VL) katualueeksi. Lisäksi asemakaavalla osoitetaan Valtimotien pohjoispuolelle liikerakennusten korttelialue (KL), jolle asemakaava mahdollistaa 2 500 k-m2, korkeintaan 2-kerroksisen liikerakennuksen. Kaavamääräyksissä kiinnitetään huomiota esimerkiksi kaupunkikuvalliseen laatuun, vihertehokkuuteen, hulevesien hallintaan sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuuteen.

Asemakaava
Kortteli 72218, kaupunginosassa 72, Asola.

Asemakaavamuutos
Osuus Asolanväylän katualueesta ja pieniä osia puistoalueista kaupunginosassa 72 Asola.

Tonttijako
Kortteli 72218, kaupunginosassa 72, Asola.

Kaksiosainen kaava-alue sijaitsee Asolassa, pääradan länsipuolella, n. 400 m Rekolan asemasta luoteeseen. Etelässä alue rajautuu Valtimotiehen, lännessä Elmontiehen ja Elmon urheilupuistoon sekä idässä Haxberginhaan puistoon.

Kaavan hakija
Kaavan hakijoina ovat Vantaan kaupunki sekä Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät.

Maanomistus
Elmon liittymän osalta Vantaan kaupunki ja Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät sekä liiketilatontin osalta Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaavatyö on tehty kaupungin työnä. Maanomistajan edustaja on osallistunut kaavavalmisteluun tulevan KL-korttelin osalta.

Kaavaan liitetyt hakemukset
Päivittäistavarakauppaa koskeva maanomistajan jättämä kaavoitushakemus (30.11.2021) ja Vantaan kaupungin kaavahakemus (22.12.2021) on molemmat ensin kirjattu kaavamuutosnumerolla 002509, mutta kaava on saanut vireille tullessaan 9.2.2022 uuden numeron 721400. Kaavoitusohjelmassa vuodelle 2022 kaava on esitetty vielä numerolla ja nimellä ”002509 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle.

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

Yleiskaava
Voimassa olevassa yleiskaavassa (Kv 2007) Elmon liittymän asemakaavamuutosalue on merkitty pääosin palvelujen alueeksi (P1), katualueeksi ja pieneltä osin matalaksi ja tiiviiksi asuntoalueeksi (A2) ja lähivirkistysalueeksi (VL). Alueen kautta kulkee ohjeellinen ulkoilureitti ja 110 kV:n voimansiirtolinja, ja sen itä- ja koillispuolella luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo). Liiketilakortteliksi asemakaavoitettava alue on yleiskaavassa matalaa ja tiivistä asuntoaluetta (A2), jolla on merkintä keskustatoimintojen alakeskus. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021, mutta ei ole vielä voimassa. Kaava-alue sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle, jolla asuminen tukeutuu joukkoliikenteen runkoverkostoon. Elmon liittymän asemakaavamuutosalue on merkitty palveluiden ja hallinnon alueeksi (P) sekä pieneltä osin asuinalueeksi (A) ja lähivirkistysalueeksi (VL). Alueen läpi kulkee voimajohto. Liiketilakortteliksi asemakaavoitettava alue on merkitty asuinalueeksi (A). Kaavahanke on yleiskaavan 2020 mukainen.

Asemakaava ja asemakaavan muutos
Asemakaavan muutoksella osoitetaan uusi katualue (Elmonkuja) Asolanväylän ja Elmon urheilupuiston autopaikkojen korttelialueen (LPA) välille muuttamalla osa Haxberginmetsän virkistysalueesta (VL) katualueeksi. Muutoksella mahdollistetaan liittyminen Asolanväylältä Elmon urheilupuistoon. Lisäksi pieniä osia Haxberginhaan puistosta (VL) muutetaan katualueeksi. Asemakaavamuutos perustuu alustaviin katusuunnitelmiin. Kaavamuutoksella mahdollistetaan katu- ja puistosuunnitelmien toteutus.

Asemakaavalla mahdollistetaan 2 500 kerrosalaneliömetrinen, korkeintaan 2-kerroksinen liikerakennus liikerakennusten korttelialueelle (KL). Liikerakennuksen pysäköinti on osoitettu korttelin länsireunaan ja ajoliittymä Elmontieltä. Kaavassa edellytetään 1 ap /60 k-m2 autopaikkaa (liiketilat ja toimistot). Kaavassa annetaan määräyksiä muun muassa kaupunkikuvallisesta laadusta, katuympäristön viihtyisyydestä, viereisen Lipstikanvarren puiston ja Lipstikkaojan rakentamisenaikaisesta suojaamisesta sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuudesta ja toimivuudesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien hallinnasta korttelialueella. Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikkaojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 9.2.2022.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin yhteensä 11 kpl. Mielipiteissä nousi esiin seuraavat teemat:

- Elmon liittymän turvallisuus ja liikenteen sujuvuus
- liikerakennuksen autopaikat
- vähittäiskaupan myymälän tontin kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuus

Mielipiteet on otettu kaavatyössä huomioon. Kaavamuutosta esiteltiin 6.9.2022 etäyhteyksin järjestetyssä Elmon asukastilaisuudessa.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7)

Kaavatyö kohdistuu Vantaan kaupungin ja yksityisten maanomistajien omistamille maille.

Sopimus
Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Asemakaavan laatimisesta aiheutuvat kustannukset maksavat hakijat Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät, ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1100 €), yhteensä 11 100 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 15.11.2022 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 721400 sekä tonttijakoehdotus, 72 Asola / Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakijat Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät maksavat asemakaavan laatimisesta aiheutuvat kustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1100 €), yhteensä 11 100 €.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Tarja Eklund poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi ja että hänen paikkansa kokouksessa otti varajäsen Maiju Atzmon.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että sosialidemokraattien lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmistoliiton ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: ”Pyydämme lisäselvitystä liikenneympyrävaihtoehdosta asemakaavan jatkotyöstöä varten.”

Liitteet:
- Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus 15.11.2022
- asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus– ja valituskielto

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

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

721400

Päiväys
Datum

15.11.2022

Vantaan kaupunki

721400 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle

Kaupunginosa 72, ASOLA

Asemakaava
Kortteli 72218.

Asemakaavan muutos
Katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako
Kortteli 72218.

1:2000

Vanda stad

721400 - Anslutning till Elmo och affärsbyggnad vid Pulsvägen

Stadsdel 72, ASOLA

Detaljplan
Kvarteret 72218.

Ändring av detaljplanen
Gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning
Kvarteret 72218.

1:2000





	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	**DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:**
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
KL	**Liikerakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för affärsbyggnader.**
	Arkkitehtuuri ja kaupunkikuva	**Arkitektur och stadsbild**
	Korttelialue tulee rakentaa korkeatasoista arkkitehtuuria ja korkealuokkaista rakennustapaa noudattaen.	Kvartersområdet ska byggas så att den arkitektur och det byggnadssätt som används håller hög klass.
	Rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista Asolanväylän, Valtimotien ja Elmontien suuntaan.	Byggandet ska bidra till att skapa en trivsam gatubild mot Asolaleden, Pulsvägen och Elmovägen.
	IV-konehuoneet, tekniset laitteet sekä aidat ja muurit on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan.	Ventilationsmaskinrum, tekniska anordningar samt inhägnader och murar ska anpassas till husets arkitektur och stadsbilden.
	Julkisivut	**Fasader**
	Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista.	Byggnadernas fasader skall byggas av högklassiga material.
	Rakennusoikeus ja rakennusala	Byggrätt och byggnadsyta
	Rakennukseen liittyvät katokset saavat ulottua rakennusalan rajan yli.	Skyddstak får nå ut över gränsen för byggnadsytan.
	Alueelle tulee varata tilavaraus muuntamolle. Muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle. Muuntamo tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan.	På område skall reserveras plats för en transformator. Transformatorn får byggas utanför den anvisade byggnadsytan. Transformatorn ska anpassas till arkitektur och gatubild.
	Pihat	**Gården**
	Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.
	Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
	Rakentamisenaikaiset työmaavedet on laskeutettava altaissa ennen johtamista Lipstikkaojaan, jotta kiintoaineita tai haitta-aineita ei kulkeudu Lipstikkaojaan. Puhdistetuista työmaavesistä ei saa aiheutua haittaa vesiluonnolle.	Vatten som under byggnadstiden uppstår på byggplatsen ska sedimenteras i bassänger innan det leds ut i Libersticksbäcken, så att inte fasta partiklar eller skadliga ämnen rinner ut i Libersticksbäcken. Det renade vattnet från byggnadsplatsen får inte orsaka skada på vattennaturen.
	Tontilla tulee säilyttää puita mahdollisuuksien mukaan. Säilytettävät puut tulee suojata rakentamisen aikana.	Träd ska bevaras på tomten i mån av möjlighet. De träd som ska bevaras måste skyddas under byggandet.
	Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
	Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikanojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa.	Den växtlighet som planteras på tomten ska stödja den biologiska mångfalden i grönförbindelsen utmed Libersticksbäcken och den kvalitativa hanteringen av dagvattnet på tomten.
	Rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin lähivirkistysalueen ja sen puuston säilyttämiseksi.	Man bör sträva efter att utföra byggandet helt och hållet från tomten för att bevara närrekreationsområdet och dess trädbestånd.
	Rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojattava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella on korjattava huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla.	Under byggandet ska träden i parken Liberstickssstjälken skyddas mot skador. Eventuella skador på rekreationsområdet måste noggrant repareras med nya planterade träd och andra planteringar.
	Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tontilla tulee järjestää turvallisesti.	Fotgängar- och cykelförbindelserna på tomten ska ordnas på ett säkert sätt.
	Energia	**Energi**
	Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Lösningar som producerar förnybar energi ska föredras.
	Meluntorjunta	**Bullerbekämpning**
	Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.	Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktvärdet (kl 7-22) 45 dB för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) i affärs- och kontorslokaler.
	Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät	**Minimiantalet cykelplatser**
	Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia. Polkupyöräpaikat sijoitetaan pääsisäänkäynnin yhteyteen.	Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsnming. Cykelplatserna placeras i anslutning till huvudenrén.
	Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 60 k-m²	Minst 1 cp / 60 m²-vy ska reserveras för cykelplatser.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät	**Minimiantalet bilplatser**
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Liiketilat ja toimistot 1 autopaikka /60 k-m2	Minimiantalet bilplatser: Affärslokaler och kontor 1 bilplats /60 m2-vy.
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
1	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
72	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
ASOL	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
72218	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
ASOLANVÄYLÄ	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**

2500	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
vih	**Viher- tai kasvikatto.**	**Grön- eller växttak.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Katu.	**Gata.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
va	**Vaara-alue.**	**Faroområde.**
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Mari Jaakonaho, Aluearkkitehti, 2.11.2022 10.24

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

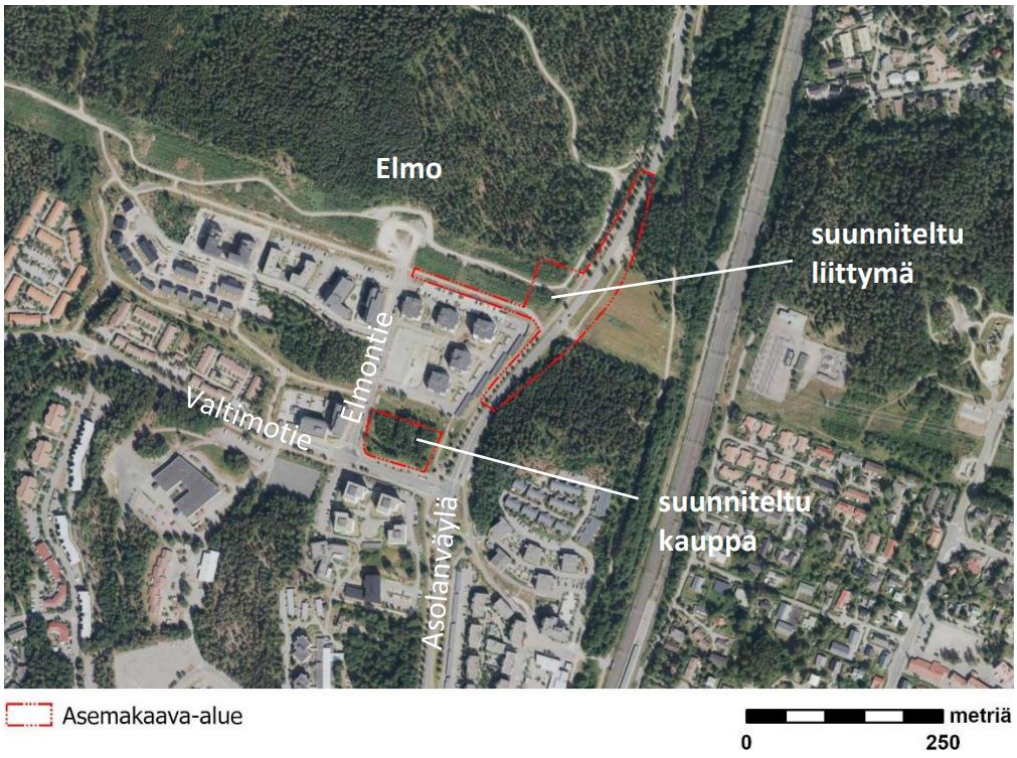
Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

721400 LIITTYMÄ ELMOON JA LIIKETILA VALTIMOTIELLE

ASOLA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 15.11.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 721400. Kaavoitus on tullut vireille 9.2.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

Kortteli 72218 kaupunginosassa 72 Asola.

Asemakaavan muutos:

Osuus Asolanväylän katualueesta ja pieniä osia puistoalueista kaupunginosassa 72 Asola.

Tonttijako:

Kortteli 72218, kaupunginosassa 72, Asola.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella osoitetaan uusi katualue Asolanväylän ja Elmon urheilupuiston autopaikkojen korttelialueen välille muuttamalla osa Haxberginmetsän virkistysalueesta katualueeksi. Lisäksi asemakaavalla osoitetaan Valtimotien pohjoispuolelle liikerakennusten korttelialue, jolle asemakaava mahdollistaa 2 500 k-m2, korkeintaan 2-kerroksisen liikerakennuksen.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatijat:
Milja Halmkrona, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki;
mailto:milja.halmkrona@vantaa.fi, puh. 040 536 9606.

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

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Asemakaavan muutosalue sijaitsee Asolassa, rautatien länsipuolella, n. 400 m Rekolan asemasta luoteeseen. Alue rajautuu idässä Haxberginhaan puistoon, lännessä Elmontiehen, korttelin 72212 ja Elmon urheilupuiston pysäköintialueisiin ja Haxberginmetsään. Alue kattaa pohjois-eteläsuunnassa noin 300 m matkan Asolanväylää. Alue on nykyisin Asolanväylän katualuetta ja VL-aluetta.

Asemakaavoitettava alue sijaitsee Elmon liittymän lounaispuolella ja rajautuu etelässä Valtimotiehen, lännessä Elmontiehen sekä idässä ja pohjoisessa Lipstikanvarren puistoon. Suunnittelualueiden yhteenlaskettu pinta-ala on 2,06 ha, josta ennestään asemakaavoittamattoman alueen osuus on noin 0,49 ha.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Päivittäistavarakauppaa koskeva maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 30.11.2021. Uuden liittymän kaavoitus on käynnistetty Vantaan kaupungin aloitteesta.
- Kaavatyö on Vantaan kaupunkisuunnittelun kaavoitusohjelmassa vuodelle 2022. Kaavoitusohjelmassa kaava on esitetty numerolla ja nimellä ”002509 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle”.
- Kaavoitus tuli vireille 9.2.2022 ja sai numeron 721400.
- Mielipiteet pyydettiin 11.3.2022 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 11 kappaletta.
- Kaavamuutosta esiteltiin 6.9.2022 järjestetyssä asukastilaisuudessa.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 5
2.2 Suunnittelutilanne 13
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 22
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 24
4. Asemakaavan kuvaus 27
4.1 Kaavan rakenne 27
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 28
4.3 Aluevaraukset 28
4.4 Kaavan vaikutukset 29
4.5 Ympäristön häiriötekijät 35
4.6 Nimistö 35
5. Asemakaavan toteutus 35
6. Kaavatyöhön osallistuneet 35
7. Asemakaavan seurantalomake 37
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 39

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERI-

AALISTA

- Hiilineutraaliusselvitys, Lidl Asola - Hiilijalanjälkitarkastelu, Sweco Talotekniikka Oy, 29.9.2022
- Hulevesisuunnitelma, Rejlers, 6.5.2022.
- Vantaan hulevesiohjelma 2009
- Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli 2014
- Vihertehokkuuslaskelma, Vahanen suunnittelupalvelut Oy, 29.9.2022.
- Viitesuunnitelma (tontinkäyttösuunnitelma), Arkkitehtitoimisto Innovarch Oy, 8.9.2022.
- Elmon urheilupuiston yleissuunnitelma, Ramboll, 5.2.2021
- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys, WSP, 15.9.2022
- Asolanväylän ja Elmonkujan liittymän katusuunnitelman luonnos, Ramboll, LUONNOS 21.9.2022, piirustus 59166-1
- Haxberginhaan puistosuunnitelman luonnos, Ramboll, LUONNOS 5.10.2022, piirustus 59169-1

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella osoitetaan uusi katualue (Elmonkuja) Asolanväylän ja Elmon urheilupuiston autopaikkojen korttelialueen (LPA) välille muuttamalla osa Haxberginmetsän virkistysalueesta (VL) katualueeksi. Lisäksi asemakaavalla osoitetaan Valtimotien pohjoispuolelle liikerakennusten korttelialue (KL), jolle asemakaava mahdollistaa 2 500 k-m2, korkeintaan 2-kerroksisen liikerakennuksen. Tehokkuusluvuksi KL-korttelialueella muodostuu e=0,51. Pysäköinti sijoittuu maantasoon uuden liikerakennuksen länsipuolelle ja ajo tontille tapahtuu sen länsipäädystä. Kaavamääräyksissä kiinnitetään huomiota esimerkiksi kaupunkikuvalliseen laatuun, vihertehokkuuteen, hulevesien hallintaan sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuuteen.

Elmon urheilupuiston yleissuunnitelma valmistui vuonna 2021. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa laaditaan urheilupuiston rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittava asemakaavamuutos perustuu alustaviin katusuunnitelmiin. Jo Elmon urheilupuiston rakentamisaikana liikenteen määrä Elmontiellä tulee lisääntymään, ja sen valmistuttua alkaa Elmon asiakasliikenne. Siksi liikenne halutaan ohjata liikuntapuiston alueelle suoraan Asolanväylältä, jolloin liikennemäärät Elmontiellä pysyvät maltillisina. Vähittäiskaupan myymälä puolestaan täydentää kehittyvän Asolan alueen palvelutarjontaa.



Arkkitehdin näkemys: Katunäkymä Valtimotieltä kohti koillista, Innovarch Oy, 27.9.2022.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

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

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaava-alueet sijoittuvat Rekolanojan ja siihen laskevan Lipstikkaojan laakson savi- ja silttialueille laajojen kallio- ja moreeniselänteiden väliin. Vuonna 1870-1871 mitatussa Senaatin kartassa näkyy, että alue on ollut pääosin peltoa ja pieneltä osin pohjoisemman alueen osalta metsänreunaa. Vuoden 1976 ilmakuvan perusteella alueen pellot näyttäisivät olleen viljelyssä vielä 1970-luvulla, jolloin kuvissa näkyy ensimmäisen kerran myös voimalinja. Asolanväylä on rakennettu 1980-luvulla, ja 1986 ilmakuvasta näkyy, etteivät pellot ole enää tuolloin viljelyssä. Nykyään suurin osa entisistä peltoalueista on rakennettu, lukuun ottamatta Rekolanojan varren peltoja, jotka ovat kasvaneet umpeen monimuotoiseksi puronvarsilehdoksi. Valtaosa vuonna 1954 otetussa ilmakuvassa metsänä näkyvistä alueista on edelleen metsää. Suurin osa pääradan ja nykyisen Asolan-

väylän välisestä alueesta on kuitenkin - Haxberginhaan metsäselännettä lukuun ottamatta - ollut vielä 1950-luvulla avointa peltomaisemaa.

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei sijaitse valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita.

Luonnon monimuotoisuus

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole erityisiä luontoarvoja. Heti Elmon liittymän kaavamuutos-alueen itäpuolella on kuitenkin Rekolanojan varressa arvokkaaksi luontotyypiksi määritelty kostea lehto (Korsonojan purolaakso 3), joka on uhanalainen luontotyyppi. Hieman tiiviimmin Rekolanojan varteen rajautuvat Rekolanojan yläjuoksun maakunnallisesti arvokas virtavesien elinympäristö, Rekolanojan keskijuoksun LUO-alue ja Rekolanpuron tiheä ja monipuolinen linnustoalue. Noin 80 metriä Elmon liittymän kaava-alueen pohjoispuolella kulkee Asolanväylän yli itä-länsisuunnassa määritelty maakunnallinen ekologinen yhteys ja yleiskaavan 2020 runkoyhteys.

Lipstikkaoja laskee Rekolanojaan. Rekolanojan alajuoksulle sijoittuu mm. laaja Rekolanojan alajuoksun LUO-alue, arvokas luontotyyppi Rekolanojan varren tuore lehto (lsl 10 §) sekä erityisesti suojellun (direktiivilaji) halavasepikän elinalue. Rekolanoja on myös taimenpuro, jonka useita kutusoraikkoja on kunnostettu.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue sijaitsee Rekolanojan valuma-alueella pienvesistön varrella. Maanpinta on nykyisin luonnontilaisena niittynä. Pintavalunta kulkeutuu Rekolanojaan. Eteläisemmältä kaava-alueelta (liiketila Valtimotielle) pintavalunta kulkeutuu Lipstikkaojaan, johon on tehty kunnostustoimenpiteitä Lipstikanvarren puistoalueen rakentamisen yhteydessä. Lipstikkaoja laskee Rekolanojaan.

Kaava-alue ei ole varsinaista pohjavesialuetta, mutta sen eteläpuolella sijaitsee Koivukylän pohjavesialueen muodostumisalue. Pohjaveteen ei saa aiheutua laatumuutoksia eikä pohjaveden korkeuteen pysyviä muutoksia.

Maaperä

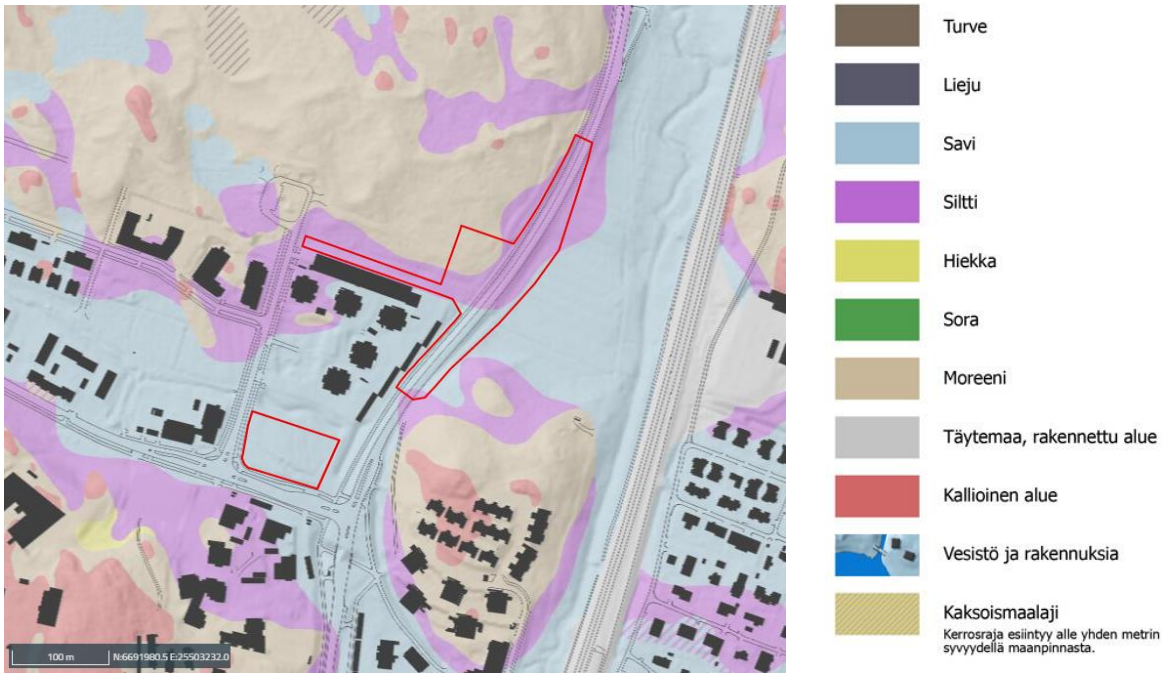
Elmon liittymä

Maalajikartan mukaan Elmon liittymän kaava-alueen maaperä on savea, silttiä ja moreenia. Kaava-alueella on tehty pohjatutkimuksena painokairauksia. Painokairausten mukaan maaperä on pintamaan/täytön alla savea, silttiä, hiekkaa, soraa ja moreenia. Savikerroksen paksuus on pohjatutkimusten perusteella syvimmillään 3,7 m. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 9,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Liiketila Valtimotielle

Maalajikartan mukaan liiketilan kaava-alueen maaperä on savea. Kaava-alueella on tehty pohjatutkimuksena yksi painokairaus. Painokairauksen mukaan maaperä on pintamaan/täytön alla silttiä ja soraa. Painokairaus on ulottunut n. 2,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaus on päättynyt kiveen tai kallioon.

Kaava-alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä.



Maalajikartta, Vantaan karttapalvelut

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan kitkamaa-alueella rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti. Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Erityisesti eteläinen asemakaavoitettava alue (liiketila Valtimotielle) on hyvin tasainen. Sillä maaston korot vaihtelevat hyvin vähän, noin +30,0 ja 31,4 metrin välillä. Pohjoisella kaavamuutosalueella (Elmon liittymä) maaston korkoerot ovat suuremmat – ne vaihtelevat +28,5 ja 36,6 välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

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

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

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Molempien kaava-alueiden ympäristössä kuitenkin on 4-8-kerroksisia asuintaloja, niin tulevan KL-tontin etelä-, länsi- ja pohjoispuolella (Lipstikkaojan toisella

puolella) kuin myös Elmon liittymän lounaispuolella. Asolaan on myös Mikaelintien länsipuolelle kaavoitettu useita asuinkortteleita, joiden rakentamisen myötä alueen asukasmäärä kasvaa. Yleiskaavan 2020 perusteella alueelle on odotettavissa asukasmäärän kasvua myös tulevina vuosina, koska osa seurakuntien omistamasta metsäalueesta on siinä osoitettu A-alueeksi, jolle saa rakentaa maksimissaan kolmikerroksisia rakennuksia.

Palvelut ja työpaikat

Itse kaava-alueella ei ole palveluita eikä työpaikkoja. Asolan kaupunginosassa oli vuonna 2019 noin 1 992 työpaikkaa, ja koko Koivukylän suuralueella 5 109 työpaikkaa. Suuralueella lähes puolet (48 %) työpaikoista oli terveys- ja sosiaalipalvelujen toimialalla. Toiseksi suurin työllistäjä suuralueella on rakennusala. Peijaksen sairaala on Asolan kaupunginosan suurin yksittäinen työllistäjä.

Asolassa on julkisia palveluita, kuten koulu ja päiväkoteja ja lisäksi jonkin verran pienyritysten tarjoamia yksityisiä palveluita. Valtimotielle kaavoitettavasta liikerakennusten korttelialueesta noin kilometrin verran Asolanväylää etelään on K-Citymarket Vantaa Koivukylä, ja sen läheisyydessä Koivukylän keskustassa myös S-Market Koivukylä ja Lidl Koivukylä.

Elmon urheilupuiston valmistuminen tuo Asolaan lisää työpaikkoja. Vähittäiskaupan myymälä tarjoaisi valmistuttuaan noin 30-40 työpaikkaa.

Yhdyskuntarakenne



Kaava-alue sijaitsee Asolan pohjoislaidalla. Rekolan asemalle on asemakaavoitettavalta alueelta noin 400 metriä. Sekä kaavamuutosalue että asemakaavoitettava alue sijaitsevat alueen pääkadun, Asolanväylän varrella. Alueella estevaikutusta muodostavat pohjois-eteläsuunnassa kulkevat päärata, Asolanväylä ja Rekolanoja.

Asolan pohjoisosa (rautatien ja Rekolanojan länsipuolella) on alkanut rakentua 1990-luvun vaihteessa, ja sen rakennustehokkuudet ovat huomattavasti suurempia kuin Rekolan pientaloalueella (rautatien itäpuolella) ja Asolan rintamamiestaloalueella (kaava-alueiden eteläpuolella). Yhdyskuntarakenteessa on aukko asemakaavoittamattomalla alueella Valtimotien varrella.

Kaupunki- ja maisemakuva

Asola on pääosin melko väljää ja maastonmuotoihin sovitettua rakentamista. Tärkeimpiä identiteettitekijöitä ovat avoimet maisematilat puroineen, metsäiset selänteet, pientaloalueet, päärata, Peijaksen sairaala ja korkean selänteen päällä sijaitseva Rekolan kartano. Sekä asemakaavoitettava alue että kaavamuutosalue sijaitsevat pääosin maiseman laaksoalueilla.

Kaupunginosan rakennuskanta on pääosin alle kolmikerroksista, paitsi kerrostalovaltaisilla alueilla Asolanväylän ja Lipstikkaojan ympäristössä, missä kerroskorkeudet vaihtelevat 4–7 välillä. Rautatien itäpuolella, Rekolassa, rakennuskanta on omakotitalovaltaista ja pääosin maksimissaan kaksikerroksista.

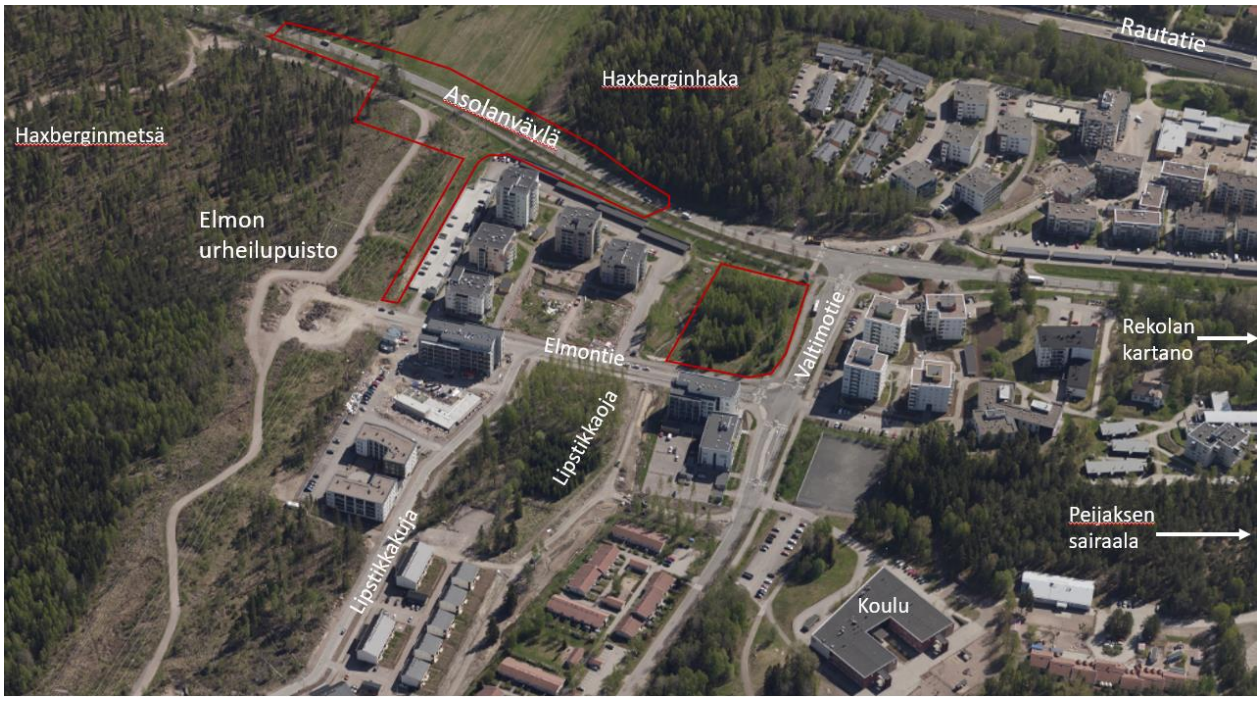
Vanhasta viljelysmaisemasta on melko vähän jäljellä, sillä osa entisistä pelloista on rakennettu ja osa taas on kasvanut umpeen, minkä vuoksi maisematila hahmottuu selkeästi lähinnä Elmon liittymän kohdalla, missä voimalinjan takia maisemaa on säilytetty avoimena.

Myös vähittäiskaupan tontti on 1980-luvulta alkaen umpeenkasvanutta entistä peltoa. Sen puustoisuuden voidaan toisaalta nähdä rikkovan kaupunkikuvan eheyttä ja toisaalta taas tuovan siihen vehreyttä. Liikerakennuksen tontti on kaupunkikuvallisesti keskeisellä paikalla Lipstikan alueen sisääntulon kohdalla Asolanväylältä saavuttaessa.

Rakennettu ympäristö

Kaava-alueilla ei ole rakennusperintökohteita. Liikerakennusten korttelialueeksi asemakaavoitettavasta alueesta noin 200 m etelään sijaitsee Rekolan kartanon päärakennus, joka on asemakaavalla suojeltu rakennusperintökohde. Kartanon ja kaava-alueiden välillä ei kuitenkaan nykyisin ole näköyhteyttä. Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Kaavan osa-alueiden välissä olevat asuinkerrostalot on rakennettu vuosina 2017–2018. Niistä yksi on kahdeksankerroksinen, toinen kuusi- ja loput viisikerroksisia. Elmon liittymän kaava-alueeseen rajautuva 2-kerroksinen pysäköintitalo on rakennettu 2016. Tontin Asolanväylän puoleisessa reunassa pihaa reunustavat 1-kerroksiset 2018 rakennetut varastorakennukset. Päivittäistavarakaupan kaava-alueen länsipuolella, Elmontien toisella puolella, on 2018 rakennetut 6- ja 4-kerroksiset asuintalot, ja eteläpuolella Valtimotien toisella puolella 2016–2018 rakennetut 5–7-kerroksiset asuinkerrostalot.



Virkistys

Elmon urheilupuisto tulee palvelemaan alueellisena liikuntapaikkakeskittymänä erityisesti Koivukylän ja Korson suuralueiden asukkaita. Kaava-alueiden ympärillä sijaitsevat laajoille Rekolan Isoniitun, Haxberginmetsän ja Matarin luonto- ja viheralueille sijoittuvat ulkoilureitit. Näiltä viheralueilta virkistysverkosto jatkuu Kylmäojan ja Rekolanojan varsien ulkoilureittejä pitkin Keravanjoen ja sen jälkeen Vantaanjoen varsien reittejä pitkin aina merelle saakka.

Ulkoilureitistö on itä-länsi-suunnassa vielä nykyisin katkonainen. Lähin jalankulkuyhteys pääradan ali on nykyisin Ilkantien kohdalla, yli 400 metriä varsinaisen virkistysreitin eteläpuolella, ja lähin alikulku ainoastaan Asolanväylän (ei rautatien) ali sijaitsee noin 300 metriä Elmon liittymästä pohjoiseen. Yleiskaavassa 2020 pohjoisemman kaavamuutosalueen (Elmon liittymä) pohjoispuolelle (suunnilleen alikulun kohdalle) sijoittuva virkistysyhteys on merkitty ensisijaisesti kehitettäväksi viheryhteydeksi maakunnallisen ekologisen yhteyden ja yleiskaavan 2020 ekologisen runkoyhteyden kohdalle. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi.

Eteläisemmän kaava-alueen (liiketila Valtimotielle) pohjoispuolella olevassa Lipstikanvarren puistossa virtaa Lipstikkaoja. Puistossa ei kuitenkaan ole ulkoilureittiä, ja sen tarjoamat ekosysteemipalvelut liittyvät ensisijaisesti hulevesien hallintaan ja luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseen.

Liikenne

Asolanväylä on alueen pääkatu, joka yhdistää Korson ja Koivukylän suuralueiden keskustat. Valtimotie ja Elmontie ovat kokoojakatuja, joiden kautta Asolan maankäytön liikenne välittyy Asolanväylälle.

Asemakaava-alue sijoittuu joukkoliikenteen runkovyöhykkeelle. Rekolan asemalta on vähittäiskaupan kaava-alueelle noin 400 m ja Elmon urheilupuistoon noin 800 m. Asolanväylää kulkee useita bussiliikenteen reittejä.

Kahden kilometrin säteellä liittymästä on useita kouluja ja pyöräilyverkosto on kattava. Asolanväylän vartta kulkee pyöräilyn pääreitti. Rekolan asemalla on kaupunkipyöräasema. Pääradan ja Rekolanojan estevaikutus on kuitenkin suuri, ja kohdistuu sekä jalankulkuun että pyöräliikenteeseen.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Alueelle on rakennettu vesihuolto. Vesi tulee Asolanväylän d300 jakelujohdon kautta. Alue saa verkostoveden Helsingin Pitkäkosken vesilaitokselta. Vesi johdetaan Ylästön ja Koivukylän paineenkorotusasemien kautta Korson painepiiriin, jossa alue sijaitsee.

Alueen vesisäiliönä on Korson vesitorni, jonka tilavuus 4000 m³, NW +87.5 ja HW +94.4. Vesijohtoverkon alin painetaso alueella on noin +86.3 ja ylin on noin +101.3. Painetasot on ilmoitettu N_{2000}-korkeusjärjestelmässä.

Jätevesiviemäröinti

Liikerakennusten korttelialueeksi kaavoitettavan alueen itälaidalta lähtee kohti itää jätevesiviemäriputki, joka liittyy Lipstikanvarrenpuiston puolella huoltotien länsireunaa pitkin kulkevaan d200 muoviseen jätevesiviemäriin. Tästä ja tontin itäreunalta jätevedet ohjataan ensin Valtimotien d315 muoviseen jätevesiviemäriin ja sitten eteenpäin pääradan länsipuolella kulkevaan Korso-Tikkurilan d1000 betoniseen pääviemäriin. Sieltä jätevedet ohjataan KUVES:n meriviemärin kautta edelleen Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle. Puhdistettu jätevesi lasketaan Suomenlahteen.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Asolanväylälle ja Valtimotielle rakennetut hulevesiviemärit laskevat Lipstikkaojaan ja Rekolanojaan, jotka johtavat hulevedet edelleen Keravanjoen ja Vantaanjoen kautta mereen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia Elmontien, Valtimotien ja Asolanväylän varressa. Lisäksi Elmon liittymän suunnittelualueella sijaitsee 2 kappaletta Vantaan Energian maanalaisia kaivopumppaamoja, niiden ohjauskaappi, syöttökaapelit ja muuntamo.

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:lle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Elmontien ja Valtimotien varressa, ja keskijännitekaapeleita Elmontien ja Valtimotien varressa sekä Asolanväylän itäpuolella.

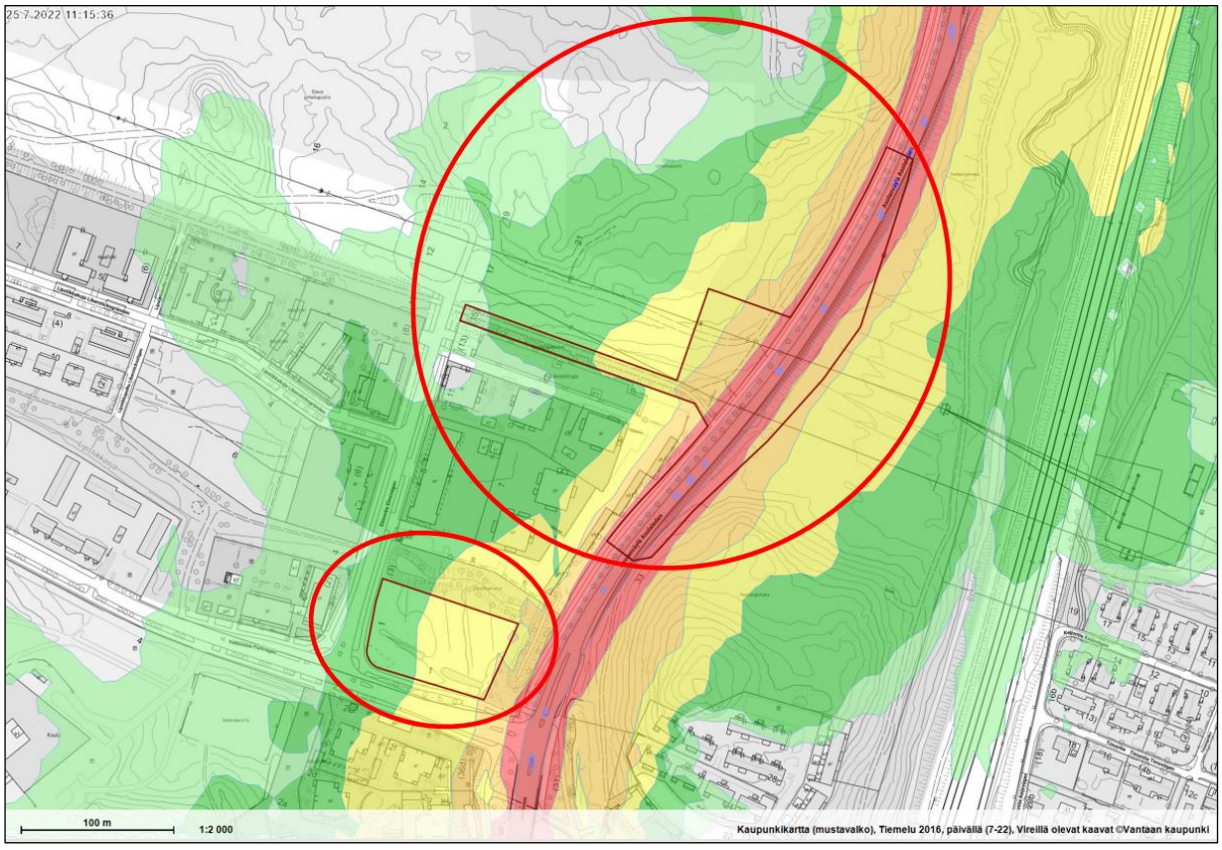
Elmon urheilupuiston suunnitellun tieliittymän kohdalla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kaakko-luodesuuntainen 110kV voimajohto ja samalla johtokadulla Vantaan Energia Sähköverkot Oy johdon eteläpuolella Fingrid Oyj 110kV voimajohto.

Ympäristöhäiriöt

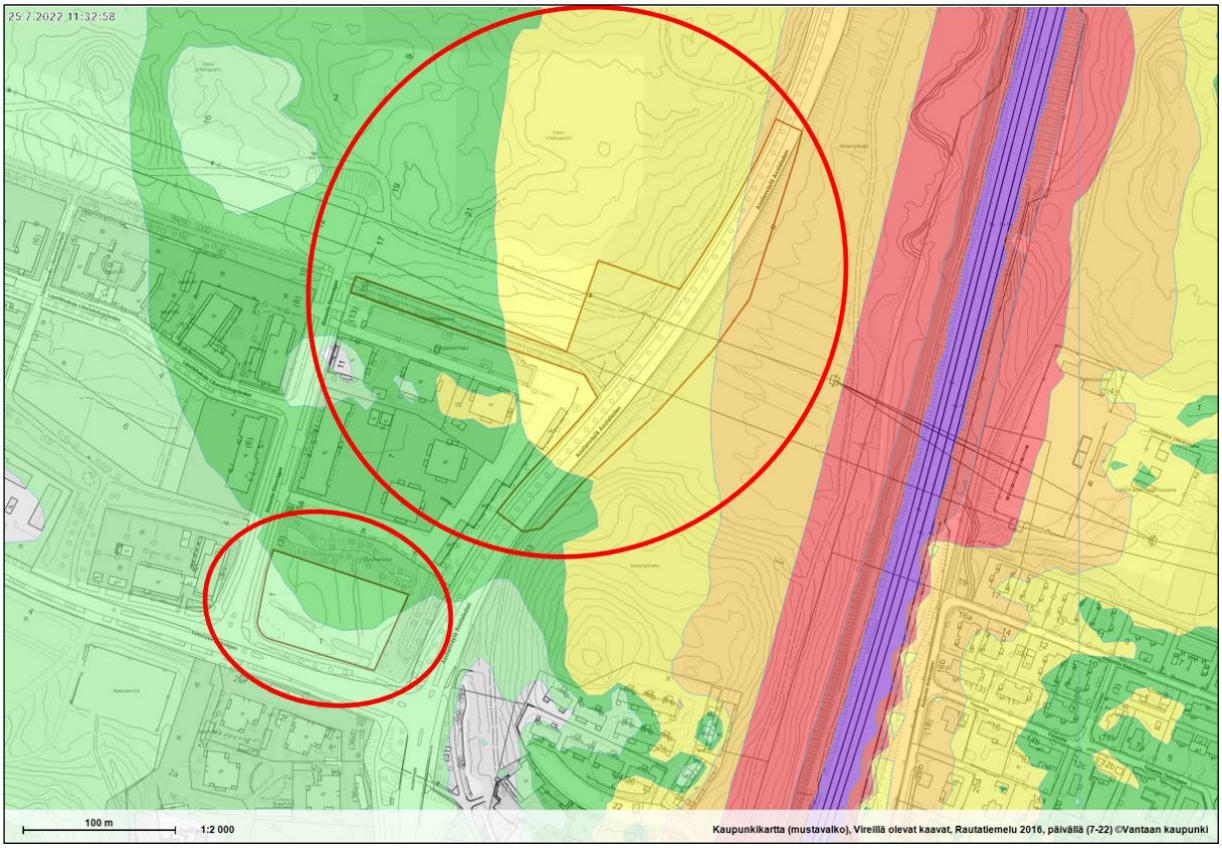
Melu

Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitseva merkittävin tieliikennemelulähde on Asolanväylä. Päärata aiheuttaa raideliikennemelua. Suunnittelualue ei sijaitse lentomelualueella.

Asolanväylä on vilkasliikenteinen katu, joten Elmon liittymäalue on korkean melun aluetta. Melutaso on väylällä pääosin 70–75 dB, paikoin 75 dB ylittyy. Väylän länsipuolella kulkeva pyörätie osuu pääosin 65–70 dB tieliikennemelun alueelle. Kaava-alueen länsireunan pitkällä puistokaitaleella tieliikennemelutaso laskee ollen sen länsipäässä enää alle 50 dB. Vähittäiskaupan kaava-alueella tieliikennemelutaso on pääosin 50–60 dB. Aivan alueen itäreunalla on kuitenkin kohtia, joissa tieliikennemelu nousee 60–65 dB:iin. Melulaskennassa on vuoden 2016 liikennetiedot ja maastomalli, mutta olevia rakennuksia ja meluesteitä ei ole huomioitu (kuva alla).



Suunnittelualueelle ulottuu päivällä (7–22) pääosin 50–65 dB suuruista rautatiemelua (v. 2016, Vantaan karttapalvelu). Päivittäistavarakaupan tontin eteläosa osuu alle 50 dB:n melualueelle. Voimakkain rautatiemelu, päivällä (7–22) 60–65 dB, osuu suunnittelualueen pohjoisosaan Asolanväylälle ja sen itäpuolelle. Melulaskennassa on vuoden 2016 liikennetiedot ja maastomalli, mutta olevia rakennuksia ja meluesteitä ei ole huomioitu (kuva alla).



Muut ympäristöhäiriöt

Suunnittelualueelle ei sijoitu pilaantuneita maa-alueita.

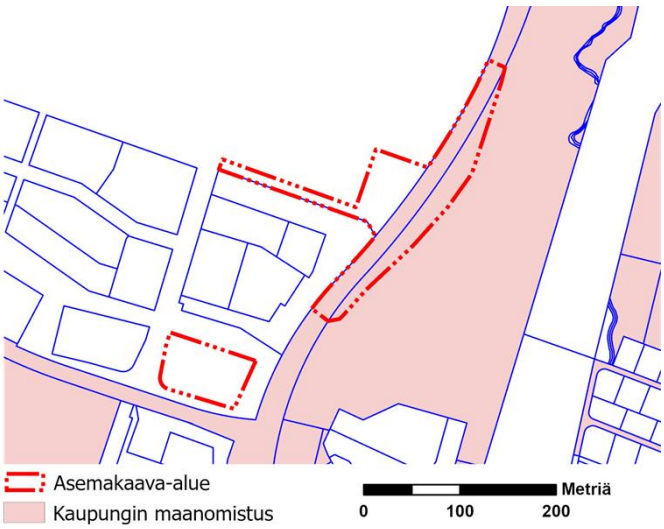
Erityistoiminnat

Asemakaava-alueella sijaitsee Fingrid Oyj:n 110 kV (kilovoltin) voimajohto Porvoo - Ruotsinkylä. Samalle yhteiselle voimajohtoalueelle sijoittuu Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 110 kV voimajohtoja. Asemakaava-alueella 110 kV voimajohtoja varten on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus sijainnista riippuen pääosin 65,5–87 metriä leveälle johtoalueelle, jolloin johtoalue muodostuu 45,5–67 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä, joilla puuston kasvua on rajoitettu. Fingridillä on pitkän aikavälin tavoitteena päivittää rakennusrajat reunavyöhykkeiden ulkoreunaan siten, että rakennusrajoitus koskee koko johtoaluetta. Kaavoituksessa on suositeltavaa, että voimajohtoa varten varattuna alueen osana käytetään johtoalueen kokonaisleveyttä eikä tälle alueelle osoiteta rakennusaloja.

2.1.4 Maanomistus

Asemakaavoittamattoman alueen Valtimotien varressa (kiinteistö 92-407-13-7) omistavat Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät. Uuden liittymän kaavoitus on käynnistetty Vantaan kaupungin aloitteesta.

Voimassa olevan asemakaavan mukaiset VL-alueet Asolanväylän länsipuolella (myös kapea VL-aluekaistale Elmon LPA-alueen ja korttelin 72212 LPA-alueen välissä, joka on kaupungin määräala, tunnus 92-407-13-7-M534) omistavat Vantaan ja Helsingin seurakuntayhtymät ja ne kuuluvat kiinteistöön numero 92-407-13-7. Asolanväylän katualueen sekä väylän itäpuolella olevan VL-alueen omistaa Vantaan kaupunki. Katualueen kiinteistötunnus on 92-72-9901-0 ja puistoalueen 92-72-9903-8.



092-407-0013-0007	Yksityinen maanomistaja	1,0
Puisto- ja katualue	Vantaan kaupunki	1,1
Yhteensä		**2,1**

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

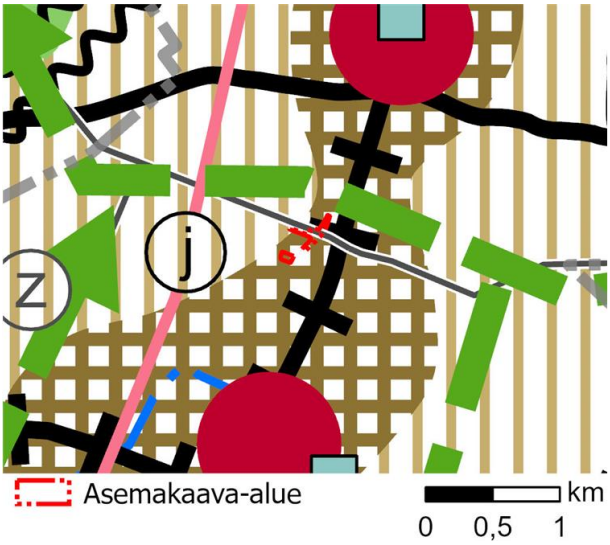
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Maakuntakaava

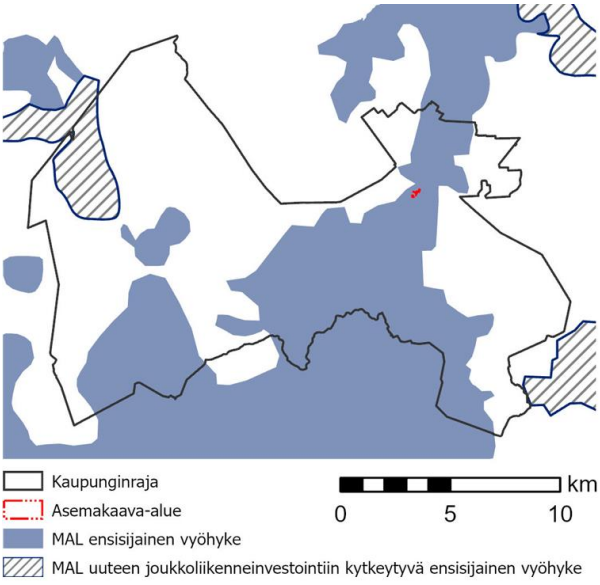


Alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050, joka korvaa kaikki muut voimassa olevat maakuntakaavat paitsi Östersundomin alueen kaavaa. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti voimaantulosta 7.12.2020. Kaavasta valitettiin, minkä vuoksi Helsingin hallinto-oikeus kielsi päätöksen täytäntöönpanon. 24.9.2021 hallinto-oikeus totesi, ettei täytäntöönpanokieltoa ollut enää aihetta pitää voimassa siltä osin kuin valitukset oli hylätty, ja kaavakokonaisuus tuli pääosin voimaan.

Uusimaa-kaavassa 2050 alue on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä (ruskea ruuturasteri). Alueen läpi kulkee itä-länsisuuntainen voimajohto ja sen pohjoispuolella samansuuntainen viheryhteystarve. Alueen itäpuolitse kulkee päärata ja se sijaitsee Korson ja Koivukylän keskustatoimintojen alueiden, keskusten (punaiset ympyrät) välissä. Kaavahanke on voimassa olevan maakuntakaavan mukainen.

MAL 2019 -suunnitelma

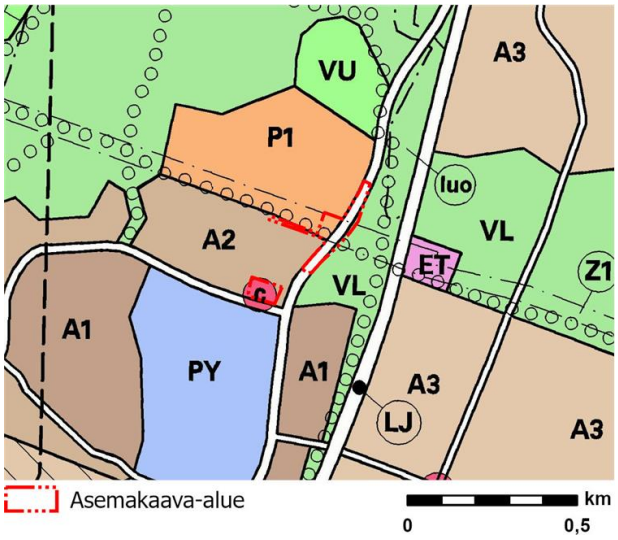
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.



Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

Kaava-alue (punainen piste) sijaitsee MAL-sopimuksen ensisijaisella vyöhykkeellä.

Yleiskaava



A2 — **Matala ja tiivis asuntoalue**

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pienkerrostaloja ja kytkettyjä pientaloja. Alueella voidaan sallia asuinympäristöön soveltuvia työtiloja.

P1 — **Palvelujen alue**

Alue varataan yksityisille ja julkisille palvelutiloille. Alueella voidaan sallia urheilulaitoksia, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

VL — **Lähivirkistysalue**

Alue varataan yleiseen virkistystoimintaan ja lähiulkoluun. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattava toimenpide on luvanvaraista kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

PY — **Julkisten palvelujen ja hallinnon alue**

Alue varataan julkisille palveluille ja hallinnolle. Alueelle saa sijoittaa palveluasuntoja.

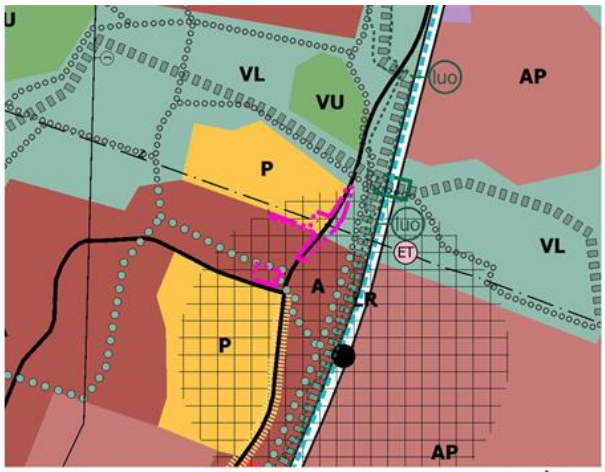
C — **Keskustatoimintojen alakeskus**

Lähipalvelujen keskus, jonne saa sijoittaa merkitykseltään paikallisia päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 3500 k-m2. Alueelle ei saa sijoittaa muita vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Vantaan yleiskaavassa (Kv 2007) pohjoisempi alue (Elmon liittymä) on merkitty pääosin palvelujen alueeksi P1, katualueeksi ja pieneltä osin matalaksi ja tiiviiksi asuntoalueeksi A2 ja lähivirkistysalueeksi VL. Eteläisempi alue on matalaa ja tiivistä asuntoaluetta A2, jolla on merkintä keskustatoimintojen alakeskus (C punaisessa ympyrässä). Pohjoisemman kaava-alueen kautta kulkee ohjeellinen ulkoilureitti ja 110 kV:n voimansiirtolinja, ja sen itä- ja koillispuolella luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo).

Kaikkia Asolan itäosissa sijaitsevia yleiskaavan mukaisia A2-asuntoalueita ei ole vielä asemakaavoitettu, eikä jo asemakaavoitettua A1-asuntoaluetta ole vielä kokonaan rakennettu. Näiden rakentuminen luo jatkossa lisätarvetta lähipalveluille. Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009, 3.6.2009 ja 13.1.2010. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Vantaan uusi yleiskaava 2020



Katukuvan kehittämisvyöhyke

Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen.

Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.

Kestävän kasvun vyöhyke

Joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Kaupan rakentuminen raitiotien vaikutusalueella tulee kytkeä raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen.

A **Asuinalue**

Alue varataan monipuoliseen asumiseen.

P **Palveluiden ja hallinnon alue**

Alue varataan monipuolisille julkisille ja yksityisille palvelutoiminnoille, sekä niitä palveleville asuin- ja huoltotiloille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Alueella olevaa asumista saa ylläpitää ja täydentää harkitusti.

VL **Lähivirkistysalue**

Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Virkistysalueyhteys

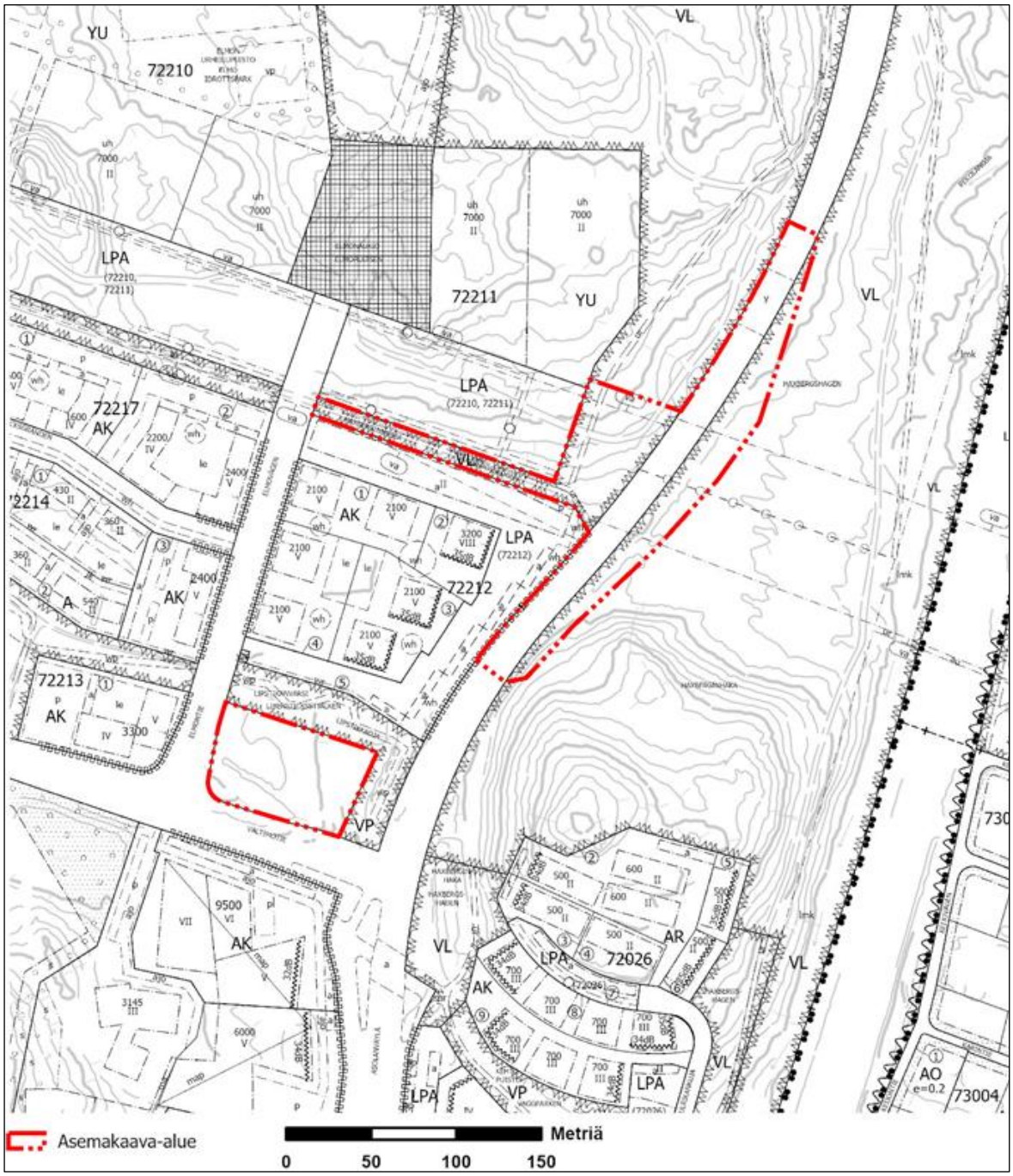
Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021, mutta ei ole vielä voimassa. Kaava-alue sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle, jolla asuminen tukeutuu joukkoliikenteen runkoverkostoon. Erityisesti asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta.

Pohjoisempi alue (Elmon liittymä) on merkitty palveluiden ja hallinnon alueeksi (P) sekä pieneltä osin asuinalueeksi (A) ja lähivirkistysalueeksi (VL). Alueen läpi kulkee voimajohto.

Eteläisempi alue (liiketila Valtimotielle) on merkitty asuinalueeksi (A), jota kuvataan seuraavasti: *”Alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. - - Alueelle saa sijoittaa asuinympäristöön ja paikalliseen alakeskukseen soveltuvia palveluita sekä toimitilaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.”* Alueen pohjoispuolelle on merkitty virkistysalueyhteys. Eteläisemmän alueen kaakkoiskulmasta kohti etelää on Asolanväylän varrelle merkitty katukuvan kehittämisvyöhyke.

Tullessaan voimaan, uusi yleiskaava 2020 mahdollistaa Asolassa sekä nykyisten jo rakennettujen asuinalueiden täydennysrakentamista että voimassa olevaa yleiskaavaa laajemman uuden asuinalueen rakentamisen Rekolanmäkeen. Lisääntyvä asukasmäärä lisää uusien lähipalveluiden tarvetta. Kaavahanke on yleiskaavan 2020 (ei vielä voimassa) mukainen.

Asemakaava



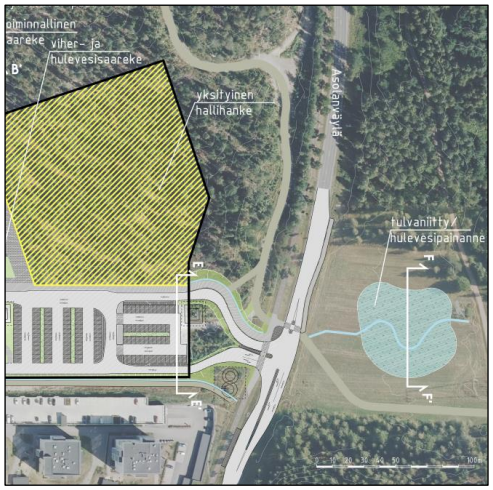
Pohjoisemmalla asemakaava-alueella (Liittymä Elmoon) on voimassa kolme asemakaavaa: 720900 Elmon urheilupuisto (Kv 23.5.2011), 721300 Lipstikka (Kv 17.11.2014) ja Rekolanmäki (29.7.1981, tarkistettu 3.3.1982). Ajantasa-asemakaavassa pohjoisemman asemakaava-alueen (Elmon liittymä) alueet ovat lähivirkistysaluetta (VL) ja katualuetta ja sen läpi kulkee sähkölinjoja varten varattu alueen osa (z). Asolanväylälle, pohjoisemman kaava-alueen pohjoisosaan, on merkitty ohjeellinen kadun tai liikennealueen ylittävä jalankulkutie sekä Asolanväylän länsipuolelle ohjeellisia ulkoilureittejä, ohjeellisia hulevesialueita ja voimalinjan vaara-aluetta.

Eteläisempi kaava-alue (liiketila Valtimotielle) on asemakaavoittamaton. Sitä ympäröi kapea puistoalue (VP) idässä ja pohjoisessa. Puistoalueelle on merkitty ohjeellinen puro tai pienvesialue.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Elmon urheilupuiston yleissuunnitelma

Vuonna 2021 on tehty Elmon urheilupuiston yleissuunnitelma, joka määrittelee alueen toiminnalliset ja tilalliset perusratkaisut, reitistön ja liikennejärjestelyjen kehittämisperiaatteet, hulevesien hallinnan periaateratkaisut, valaistuksen periaatteet sekä alueen yleiset laatutavoitteet muun muassa kasvillisuuden, pintamateriaalien ja rakenteiden osalta. Yleissuunnitelmassa urheilupuiston pysäköintialue on suunniteltu liittyväksi suoraan Asolanväylään pysäköintialueen itäosasta, ja osa hulevesistä ohjataan nykyiselle peltoalueelle Asolanväylän itäpuolelle, Haxberginhaan puistoalueelle.



Ote Elmon urheilupuiston yleissuunnitelman asemapiirustuksesta Elmon liittymän kaavamuutosalueen kohdalla (Ramboll, 2021).

Katu- ja puistosuunnitelmat

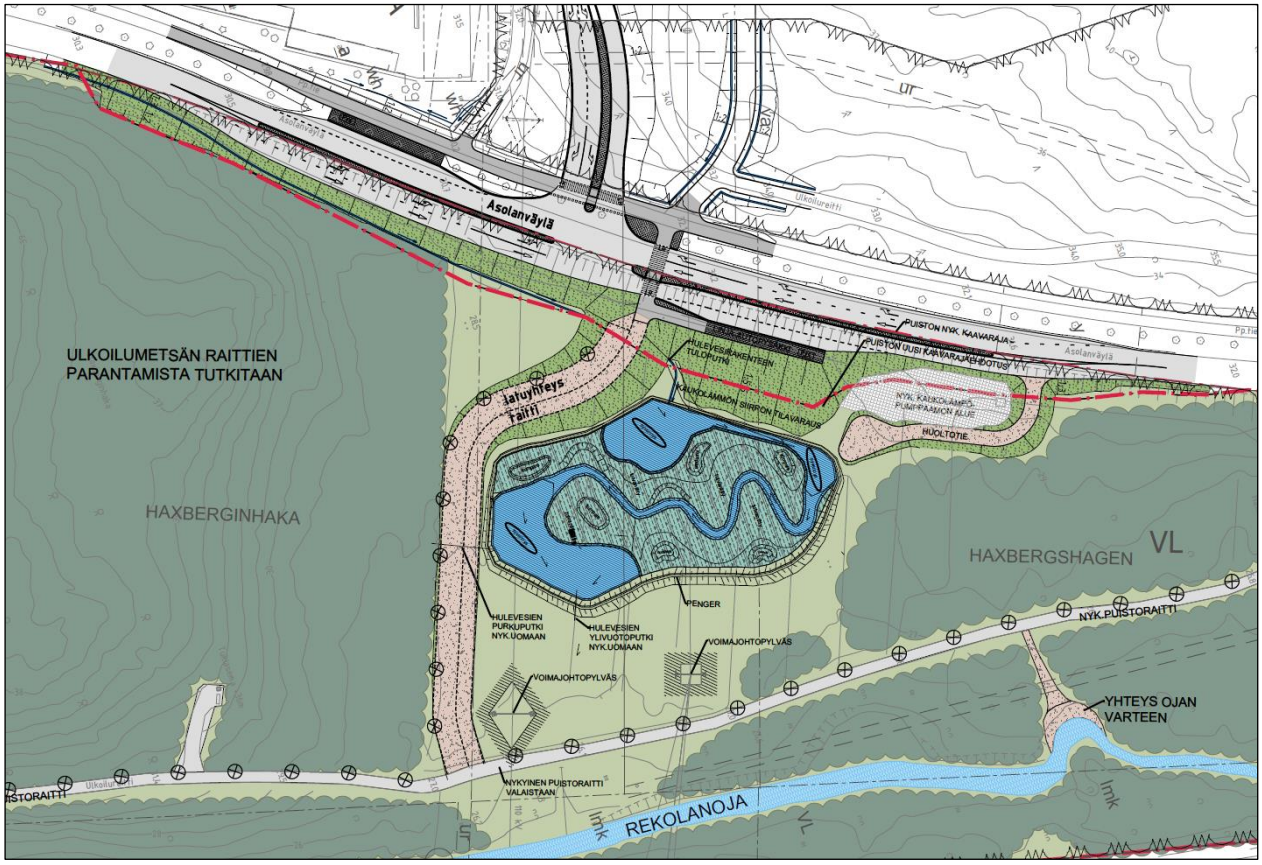
Yleissuunnitelma toimii lähtökohtana Asolanväylän ja Elmonkujan liittymän katusuunnitelmalle ja Haxberginhaan puistosuunnitelmalle, joiden suunnittelu on parhaillaan käynnissä. Suunnittelu alkoi tilavarauksien laatimisella asemakaavoitusta varten.

Katusuunnitelmassa tarkennetaan yleissuunnitelmassa esitettyjä ratkaisuja mm. Elmonkujan ja Asolanväylän liittymän osalta. Mm. jalankulun olosuhteita parannetaan. Katusuunnitelmaehdotukset on tarkoitus asettaa nähtäville yhtaikaa asemakaavan ja -kaavamuutoksen kanssa. Rakennussuunnitelmien arvioidaan valmistuvan kesällä 2023.



Ote Asolanväylän ja Elmonkujan liittymän tekeillä olevasta katusuunnitelmasta, Ramboll, LUONNOS 21.9.2022, piirustusnumero: 59166-1.

Parhaillaan työn alla on myös Haxberginhaan puistosuunnitelma, joka valmistuu syksyn 2022 aikana. Siinä esitetään Elmon urheilupuiston toteuttamiseen liittyvät toimenpiteet (mm. hulevesiallas ja reitit sekä kasvillisuuden, valaistuksen ja kalusteiden kehittämisen periaatteet) puistoalueella. Mm. jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan. Suunnitelmiin pohjautuvan rakennussuunnittelun arvioidaan alkavan jo vuoden 2022 aikana. Toteutus ajoittuu alustavasti vuosille 2024-2025.



Ote Haxberginhaan tekeillä olevasta puistosuunnitelmasta, Ramboll, LUONNOS 5.10.2022, piirustusnumero: 59169-1.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Päivittäistavarakauppaa koskeva maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 30.11.2021. Vantaan kaupungin asemakaavamuutoshakemus, joka käsittää sekä Elmon uuden liittymän asemakaavamuutoksen että liikerakennuksen tontin asemakaavoituksen on kirjattu saapuneeksi 22.12.2021. Kaavatyö on Vantaan kaupunkisuunnittelun kaavoitusohjelmassa vuodelle 2022. Kaavoitusohjelmassa vuodelle 2022 kaava on esitetty numerolla 002509. Kaavamuutos sai numeron 721400 ja tuli vireille 9.2.2022.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Kaavamuutoksesta järjestettiin kaavoittajan puhelinaika. Tiedusteluita tai soittoja ei tänä aikana saatu.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteet pyydettiin 9.2. - 11.3.2022 välisenä aikana.

Mielipiteitä saatiin 11 kappaletta, joista 3 kpl tuli lähiympäristön asukkailta.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy esitti, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Keskijänniteverkon maakaapeleita on Valtimotien pohjoispuolella, Elmontien itäpuolella sekä Asolanväylän itäpuolella. Pienjänniteverkon maakaapeleita on Elmontien itäpuolella. Elmon urheilupuiston suunnitellun tieliittymän kohdalla sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy 110kV voimajohto ja samalla johtokadulla Vantaan Energia Sähköverkot Oy johdon eteläpuolella Fingrid Oyj 110kV voimajohto. Johtojen läheisyydessä tehtävistä muutoksista tulee ennalta pyytää johdon omistajilta risteämälausunnot.

Asemakaavan muutosalueella Valtimotien liiketilan suunnittelualueelle tulee mitoittaa tilavaraus (vm) puistomuuntamolle Valtimotien tai Elmontien puoleiselle laidalle.

Vantaan Energian Kaukolämpöverkko huomautti, että asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia useissa kohdissa, erityisesti Asolanväylän varsilla. Lisäksi Elmon liittymän suunnittelualueella sijaitsee 2 kappaletta Vantaan Energian maanalaisia kaivopumppaamoja, niiden ohjauskaappi, syöttökaapelit ja muuntamo. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien, pumppaamoiden ja ohjaus-

kaapin sijainti. Lisäksi Vantaan Energia Oy haluaa, että Elmon liittymää suunniteltaessa otetaan huomioon Vantaan Energian kaivopumppaamoille kulkemiseen haettu lupa pysyvän tieliittymän rakentamiselle.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) ja Vantaan kaupunginmuseo ilmoittivat, ettei ole huomautettavaa.

Fingrid huomautti, että sillä on pitkän aikavälin tavoitteena päivittää rakennusrajat reunavyöhykkeiden ulkoreunaan siten, että rakennusrajoitus koskee koko johtoaluetta. Kaavoituksessa on suositeltavaa, että voimajohtoa varten varattuna alueen osana käytetään johtoalueen kokonaisleveyttä eikä tälle alueelle osoiteta rakennusaloja. Näin varmistetaan sähköturvallisuuden näkökulmasta, että rakennelmien, rakennusten ja voimajohdon väliin jää riittävä etäisyys.

Fingrid totesi myös, että koska tässä kaavalausunnossa ei voi ottaa kantaa voimajohtoalueelle sijoittuvan liittymän ja sen liikennejärjestelyjen tekniseen toteutukseen, joten asemakaavoituksen taustalla olevista suunnitelmista pitää pyytää Fingridiltä erillinen risteämälausunto. Fingrid pyysi lähettämään tietoa kaavan etenemisestä.

Caruna Oy totesi, ettei kaava-alueella sijaitse Carunan sähköverkkoa.

HSL totesi, että se kannattaa uusien pysäkkien rakentamista, koska ne mahdollistavat hyvät yhteydet ja lyhyen siirtymän Elmon urheilupuistoon. HSL on mielellään mukana pysäkkien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Korson Omakotiyhdistys ry esitti, että se ei pidä uutta liittymää Elmoon turvallisena kaupan ja urheilupuiston lisääntyvän ja monipuolistuvan liikenteen takia, ja ehdottaa yhdeksi ratkaisuvaihtoehdoksi kiertoliittymää.

Rekola – Asolan Omakotiyhdistys ry esitti, että koska liikenne Asolanväylällä tulee lisääntymään merkittävästi, Elmon liittymä tulee rakentaa sujuvaksi, jotta liikenteen hidastumiselta, ruuhkautumiselta ja onnettomuuksilta vältytään. Lisäksi on kaikissa oloissa turvattava hälytysajoneuvojen esteetön pääsy Korson suunnasta Peijaksen sairaalaan. Elmon liittymäratkaisun tulee mm. sisältää riittävät kevyen liikenteen väylät ja varmistaa turvallinen Asolanväylän ylittäminen.

Asukkaat olivat huolissaan siitä, että lisääntyvä liikennemäärä ja uusi liittymä yhdessä aiheuttavat Asolanväylän ruuhkaantumisen. Ratkaisuksi ehdotettiin mm. liikenneympyrää. Lisäksi ehdotettiin bussipysäkin paikan vaihtoehtoista sijaintia ja pohdittiin, onko Lidl yleiskaavan merkinnän A sallima lähialueen asukkaita palveleva kauppa vai houkutteleeko se koollaan ja isolla parkkipaikallaan (yli 60 autopaikkaa) autoliikennettä myös kauempaa? Pohdittiin, voisiko lähialueen asukkaita palvella myös pienemmällä autopaikkamäärällä, mikä mahdollistaisi paremmat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet tontilla.

Asukkaiden mielipiteet on huomioitu kaavatyössä. Liittymään rakennetaan Asolanväylän ylittävä suojatie, joten Asolanväylän nopeusrajoitusta alennetaan nykyisestä 50 km/h:ssa. Kiertoliittymävaihtoehtoa tutkittiin katusuunnittelun yhteydessä, mutta se hylättiin, koska se lisäisi kustannuksia, veisi enemmän tilaa ja liittymä levenisi itään Haxberginhaan puistoon. Liikenteellisesti yksikaistaisena kiertoliittymän häiriöherkkyys olisi suurempi ja kaksikaistaisella kiertoliittymällä puolestaan jalankulkijoiden Asolanväylän ylitysten turvallisuus heikkenisi huomattavasti (alikulkuja ei pystyttäisi toteuttamaan tai se vaatisi taas hurjasti lisää tilaa ja pidentäisi jalankulkijoiden matkoja).

Koivukylän ajankohtaisia kaavahankkeita esiteltiin teams-kokouksena järjestetyssä asukasillassa 6.9.2022 kello 18:00-19:30.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

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

Laadimme Vantaa kaupunkikeskuksille omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut. Tavoitteemme on myös vahvistaa työllisyyttä elinvoiman ja hyvinvoinnin edistämiseksi.

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

Kaavamuutos tukee uuden strategian tavoitteiden toteutumista.

MAL-tavoitteet:

Kaavamuutosalue sijoittuu ensisijaiselle MAL-vyöhykkeelle. Kaavamuutos auttaa toteuttamaan seuraavia MAL-sopimuksen asumiselle ja elinympäristön laadulle asetettuja tavoitteita:

- Erityisesti raideliikenteeseen ja muihin joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden asemiin ja solmukohtiin tukeutuvien vyöhykkeiden maankäyttöä vahvistetaan.
- Seudun liikennejärjestelmää kehitetään siten, että se tukee tiivistyvää yhdyskuntarakenteen kehitystä. Joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden sekä liikenteen solmukohtien palvelutasoa parannetaan. Kävelyn ja pyöräilyn määrää ja kulkutapaosuutta lisätään panostuksilla näiden kulkumuotojen infrastruktuuriin ja olosuhteisiin. Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon parannetaan.
- Torjutaan negatiivista segregaatiota turvaamalla asuinalueiden monipuolinen asuntotarjonta ja kehittämällä liikenneyhteyksiä sekä huolehtimalla kaavoituksessa palvelujen saatavuudesta ja saavutettavuudesta eri väestöryhmille sekä lähivirkistysalueiden saavutettavuudesta ja laadusta.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018–2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 15.9.2022):
  Tavoitteena on saada Asolaan vähittäiskaupan myymälä, ja parantaa alueen palvelutarjontaa ja kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn osuutta kulkumuodoista. Asemakaavamuutosalue on selvityksessä osoitettu ensisijaiseksi päivittäistavarakaupan myymälän paikaksi Asolassa, ja se sijoittuu selvityksen suositusten mukaisesti sisääntuloväylän varrelle ja hyvin näkyvillä ja saavutettavissa.

3.3.2 Muut tavoitteet

Asemakaavoituksen hakijan tavoitteet

Maanomistaja esittää ennestään asemakaavoittamattomalle alueelle enintään 2-kerroksista vähittäiskaupan myymälää pysäköintipaikkoineen.

Kaupungin tavoitteet Elmon urheilupuiston osalta

Kaupungin Elmon urheilupuistolle asettamista tavoitteista voidaan asemakaavoituksella edistää urheilupuiston helppoa saavutettavuutta.

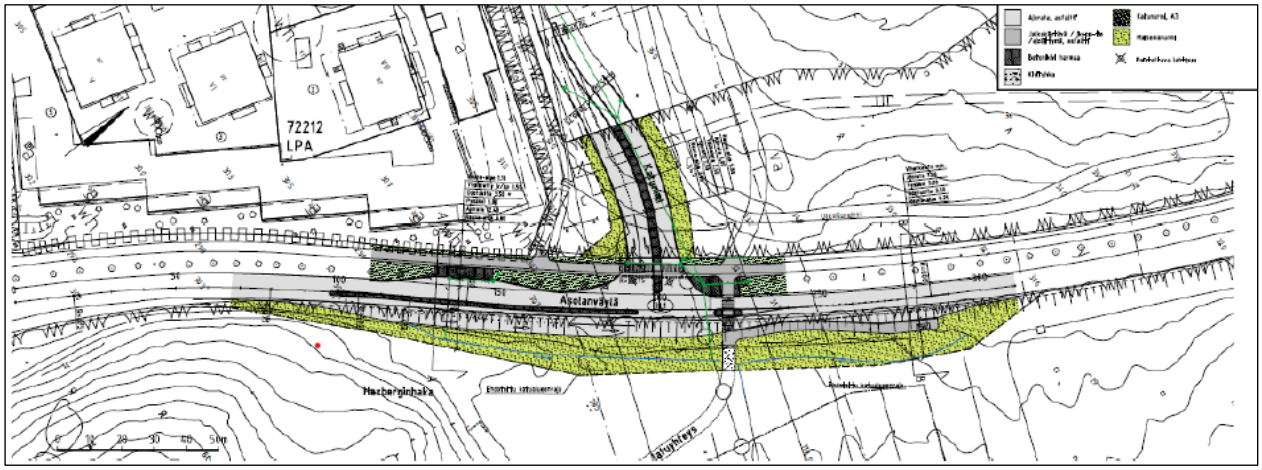
Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Alueen oloista johdetut tavoitteet

Suunnittelussa ja toteuttamisessa edellytetään rakentamisen ja lähiympäristön korkeaa laatutasoa. Alueen sijainti luontoarvoiltaan arvokkaaseen Rekolanojan purolaaksoon laskevan Lipstikkaojan varressa tulee huomioida. Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikkaojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja herkkää puroluontoa tulee suojata niin rakentamisen aikana kuin sen jälkeenkin. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisia yhteyksiä priorisoidaan.

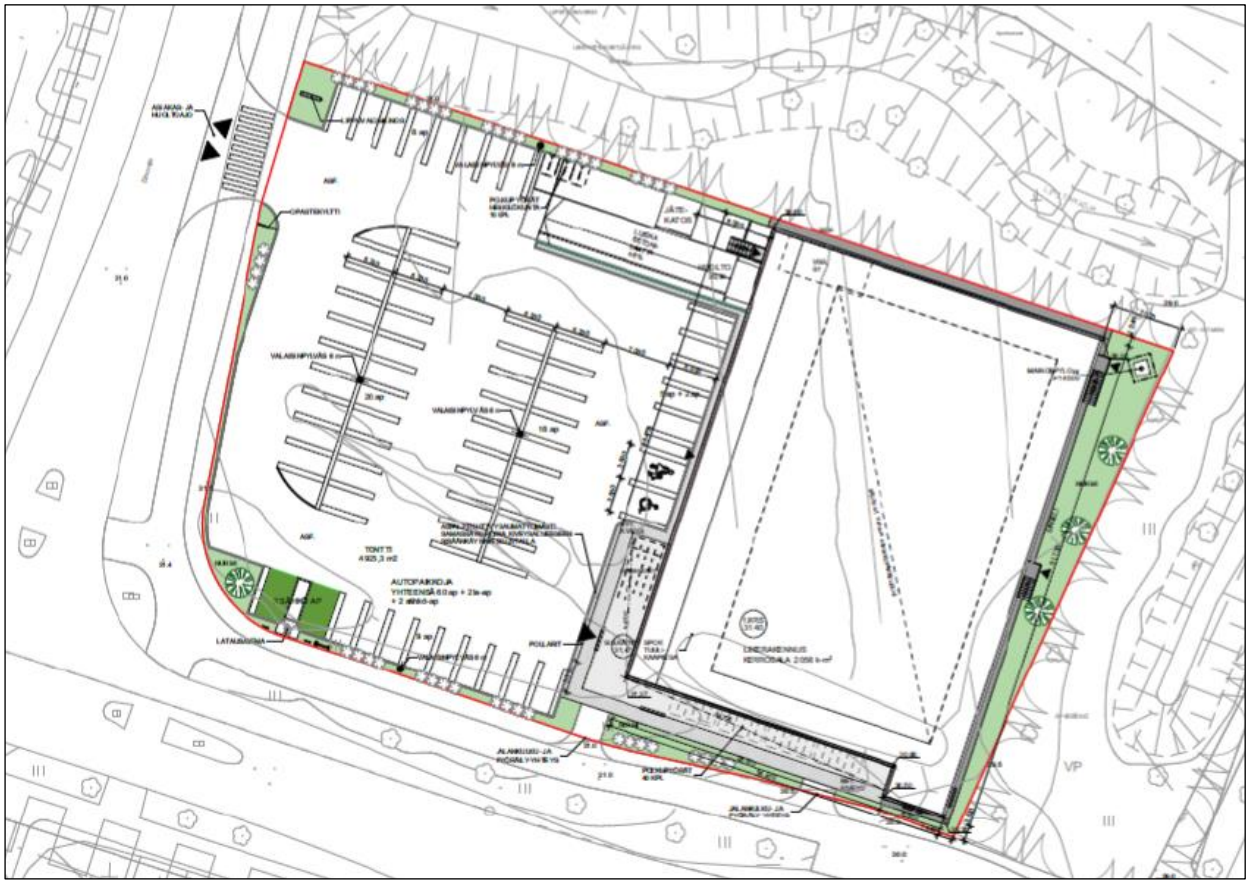
3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT



Alustava luonnos Elmon urheilupuiston liittymästä. Kuva on asemakaavan ja kaavamuutoksen nro 721400 Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (julkaistu 9.2.2022).

Elmon liittymän kaavamuutos perustuu Elmon liittymän katusuunnitelman alustavaan luonnokseen (kuva yllä) joka on julkaistu 9.2.2022 asemakaavan ja kaavamuutoksen nro 721400 Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Kaavassa osoitetaan riittävä tilavaraus katuympäristölle ja tarvittavalle infrastruktuurille leventämällä nykyistä katualuetta. Alustavasta kaavaratkaisusta keskusteltiin ja sitä kehitettiin eteenpäin asemakaavatyöhön osallistuneiden kaupungin työntekijöiden ja konsultin (Ramboll) kanssa.

Valtimotien liiketilan viitesuunnittelussa on ehdotettu vain yhtä vaihtoehtoa kaavaratkaisuksi (kuva alla). Suunnitteluprosessin aluksi eteläisemmälle asemakaavoitettavalle alueelle (liiketila Valtimotielle) tehtiin suunnitelmaluonnos, jossa pysäköinti on osoitettu Elmontien puolelle ja liikerakennus Asolantien puolelle tonttia. Rakennus on esitetty yksikerroksisena ja tasakattoisena. Ajo pysäköintialueille on lännestä Elmontieltä. Alueelle määritelty vihertehokkuustavoite (0,7) ei vielä tässä vaiheessa täyty. Alustavasta kaavaratkaisusta keskusteltiin ja sitä kehitettiin eteenpäin asemakaavatyöhön osallistuneiden kaupungin työntekijöiden, hankkeen ja konsultin (Innovarch) kanssa.

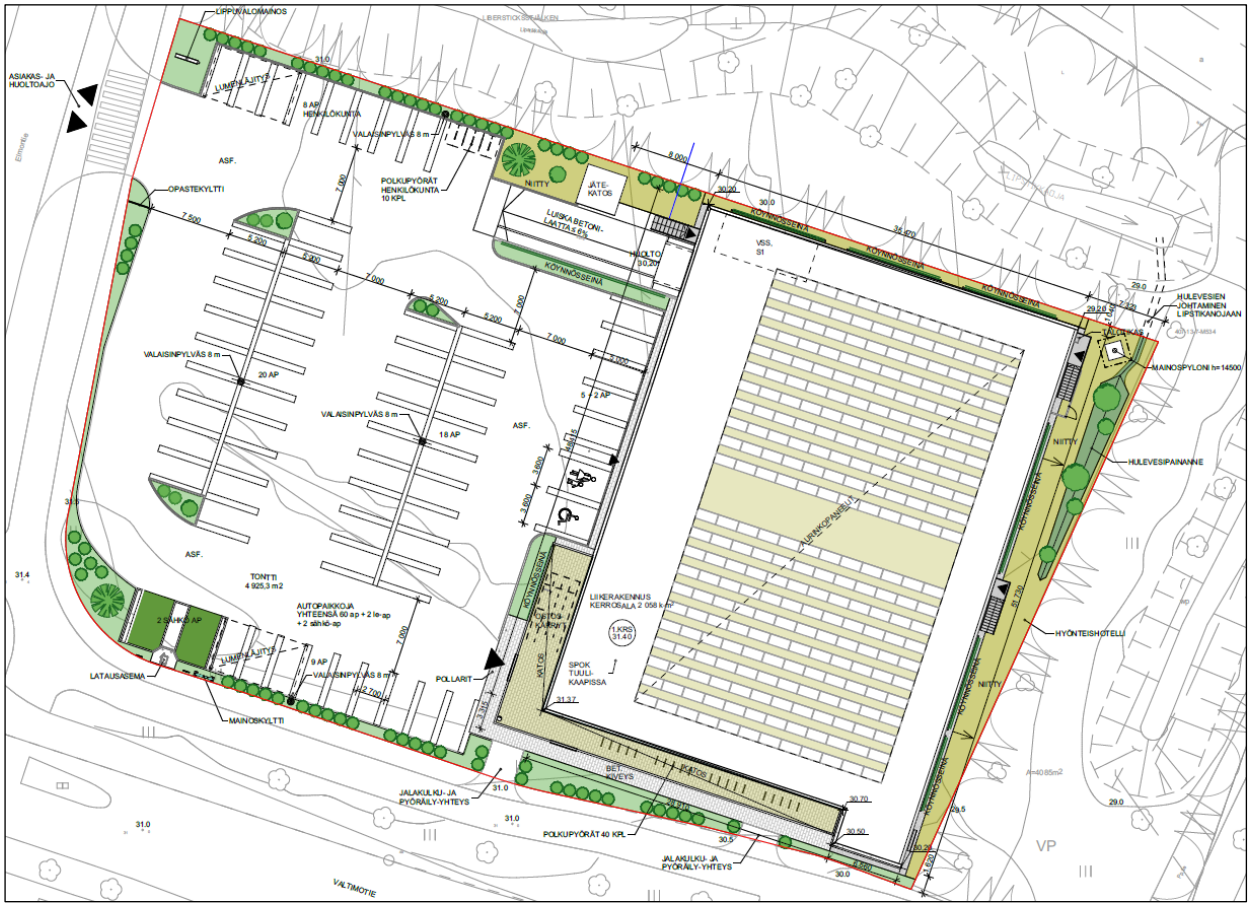


Alustavan tontinkäyttösuunnitelman mukainen asemapiirros. Innovarch, 21.1.2022.

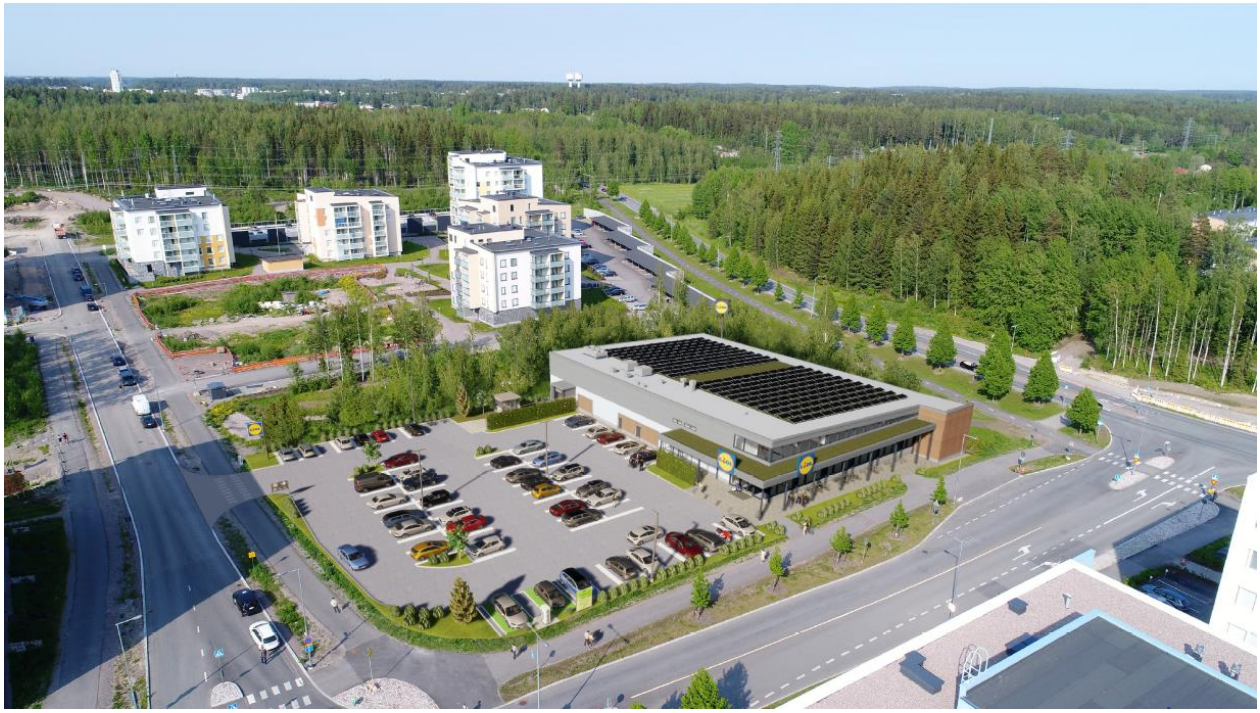
3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Elmon liittymän katusuunnitelman alustavan luonnoksen jälkeen katusuunnittelun reunaehdot ovat tarkentuneet ja sen vuoksi kaavamuutoksen aluerajausta hieman tarkistettiin. Asolanväylän ajoliittymän liittymistä Elmon urheilupuiston pysäköintialueeseen tarkennettiin mm. korkeuserojen tasaamiseksi tarvittavien luiskien osalta. Lisäksi kaavatyön aikana tarkasteltiin vaihtoehtoa esittää liittyminen kaavassa LPA-alueena, mutta päädyttiin kuitenkin esittämään se katualueena (Elmonkuja).

Valtimotien liikerakennusten korttelialueen jatkokehitetyssä tontinkäyttösuunnitelmassa (kuvat alla) asemakaavoitettavan alueen viihtyisyyttä ja vihertehokkuutta on merkittävästi parannettu, kaupunkikuvan laadusta määrätty, hulevesienhallintaratkaisuja tarkennettu ja ratkaisun hiilineutraaliutta tarkasteltu. Vihertehokkuuden tavoiteluku 0,7 saavutettiin lisäämällä rakennuksen katolle aurinkopaneeleille varatulle alueelle maksaruohomatto, muuttamalla nurmialueita niityiksi ja pensaiksi, lisäämällä pensaiden ja köynnösten määrää ja lisäämällä tontin itäreunan istutettavalle alueenosalle kasvipeitteinen hulevesien viivytysallas. Samalla parannettiin hulevesien laadullista hallintaa.



Tontinkäyttösuunnitelma, Innovarch Oy, 16.9.2022.



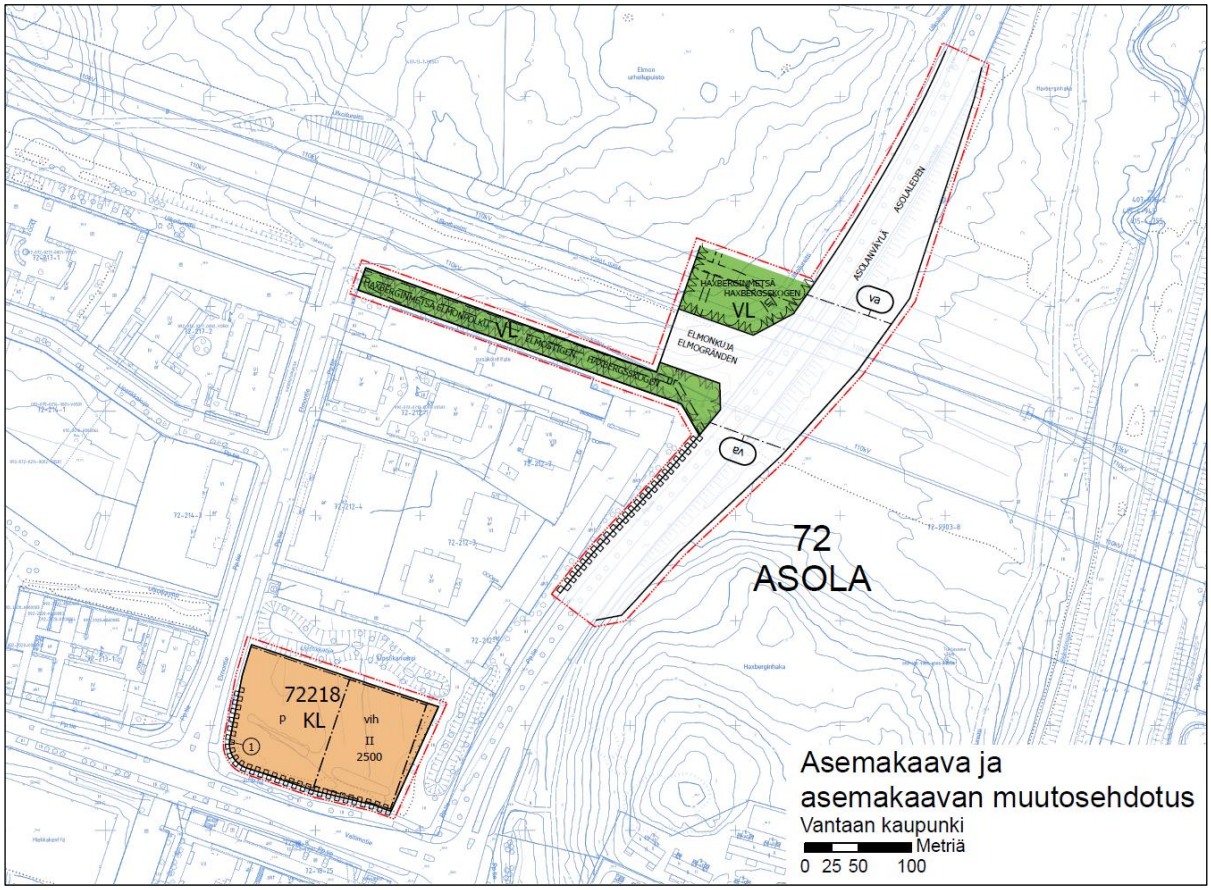
Arkkitehdin näkemys Valtimotien liikerakennuksesta. Havainnekuva kohti koillista, Innovarch Oy, 27.9.2022.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella laajennetaan nykyistä katualuetta Elmon liittymän kohdalla, jolloin pieni osa lähivirkistysalueesta (VL) muuttuu katualueeksi. Valtaosa Haxberginmetsän ja Haxberginhaan puistoista kuitenkin säilyy lähivirkistysalueina (VL). Koska uusi liittymä, Elmonkuja, katkaisee Haxberginmetsän puistoalueen kahtia, nimetään liittymän eteläpuolelle jäävä kapea puistokaistale Elmonpoluksi.

Asemakaavalla muutetaan nykyinen asemakaavoittamaton alue Valtimotien varrella liikerakennusten korttelialueeksi (KL).



Kuva kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Liikerakennusten korttelialue, KL: 0,49 hehtaarin alue. Kaavaehdotuksen mahdollistama rakennusoikeus on 2 500 k-m2. Tehokkuusluvuksi muodostuu e =0,51. Kaava mahdollistaa enintään kaksikerroksista rakentamista tontilla.

Autopaikat: Kaavassa edellytetään 1 ap /60 k-m^2 autopaikkaa (liiketilat ja toimistot).

Pyöräpaikkoja tulee olla vähintään: 1 pp / 60 k-m^2. Ulos sijoitettavien pyöräpaikkojen tulee olla runkolukittavia.

Lähivirkistysalue, VL: yhteensä 0,37 hehtaarin alueet. Kaavamuutoksella muuttuu lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi yhteensä 0,6 hehtaaria.

Katualueet (Asolanväylä ja Elmonkuja): yhteensä 1,19 hehtaarin alueet.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukainen uusi rakentaminen sopeutuu ympäröivän kaupunkirakenteen vaihtelevaan mittakaavaan. KL-korttelin arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Muodostuvan katu- ja kävely-ympäristön laatuun on kaavamääräyksissä kiinnitetty huomiota. Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon. Uusiutuvan energian käyttöön kannustetaan. Myös meluntorjunta ja rakentamisen aikainen hulevesien hallinta on huomioitu. Sekä tontilla säilytettävien että puiston puolella kasvavien puiden rakentamisen aikaisesta suojaamisesta on määrätty. Myös kaava-alueen pohjoispuolella olevalle puistoalueelle tontin rakentamisesta mahdollisesti aiheutuvien vaurioiden korjaaminen on huomioitu kaavamääräyksissä.

Kaavassa määrätään vihertehokkuudesta ja hulevesien hallinnasta korttelialueella. Viitesuunnittelussa esitetyt vihertehokkuusratkaisut ovat kasvikatot/maksaruohokatot, istutettavat uudet puut ja pensaat, istutettavat köynnökset, istutettava nurmi ja niitty sekä kerroksellista kasvillisuutta sisältävä hulevesipainanne. Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaavan mukainen rakentaminen täydentää Asolan yhdyskuntarakennetta ja palvelutarjontaa perustellusti.

4.3 ALUEVARAUKSET

Pääosa alueesta on lähivirkistysalueita (VL), liikerakennusten korttelialuetta (KL) ja katualuetta.

4.3.1 Korttelialueet

KL, liikerakennusten korttelialue

Rakennusoikeus korttelialueella on 2 500 k-m2. Kerrosluku on enimmillään 2 kerrosta. Viitesuunnitelmassa rakennus on esitetty 1-kerroksisena ja tasakattoisena, mutta kaava mahdollistaa myös 2-kerroksisen ratkaisun. Kaavassa määrätään, että rakennukseen liittyvät katokset saavat ulottua rakennusalan rajan yli.

Korttelialue tulee annettujen kaavamääräysten mukaan rakentaa korkeatasoista arkkitehtuuria ja korkealuokkaista rakennustapaa noudattaen. Rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista Asolanväylän, Valtimotien ja Elmontien suuntaan. Tekniset laitteet, IV-konehuoneet, aidat ja muurit on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan. Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista. Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.

Pyöräily- ja jalankulkuyhteydet on viitesuunnitelmassa osoitettu korttelin kaakkoiskulmaan rakennuksen pääoven yhteyteen. Kaavassa määrätään, että jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tontilla tulee järjestää turvallisesti ja että polkupyöräpaikat tulee sijoittaa pääsisäänkäynnin yhteyteen. Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 60 k-m² ja niistä vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Pysäköinti on viitesuunnittelussa osoitettu Elmontien puolelle maantasoon ja liikerakennus Asolantien puolelle tonttia. Ajo pysäköintialueille on luoteesta Elmontieltä, Valtimotien puolella ja Elmontien eteläpäässä korttelia ympäröi ajoneuvoliittymäkielto. Autopaikkanormina on käytetty liiketilojen ja toimistojen normia: 1 autopaikka /60 k-m2.

Liikerakennuksen rakennusala ulottuu korttelin pohjoisreunalla 1 metrin päähän tontin reunasta, samoin pysäköintialueen rakennusala. Kaavassa määrätään, että rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin lähivirkistysalueen ja sen puuston säilyttämiseksi, ja lisäksi rakenta-

misen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojattava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella on korjattava huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla. Tontin itäosaan jää kapea kiilanmuotoinen istutettava alueenosa rakennusalan ja puistoalueen väliin.

Korttelialueen kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta 0,7. Tontilla tulee säilyttää puita mahdollisuuksien mukaan. Säilytettävät puut tulee suojata rakentamisen aikana. Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikkaojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaavassa on ohjeellinen viherkattomerkintä. Mahdollisten aurinkopaneelien alle jääville viherkaton osille sopii maksaruohokatto, muilla katon osilla voidaan käyttää monimuotoisempaa kasvikattoa. Uusiutuva energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tontin itäreunan istutettavalla alueenosalla viivytetään hulevesiä kasvillisuuspintaisessa painanteessa. Rakentamisenaikaiset työmaavedet on laskeutettava altaissa ennen johtamista Lipstikkaojaan, jotta kiintoaineita tai haitta-aineita ei kulkeudu Lipstikkaojaan. Puhdistetuista työmaavesistä ei saa aiheutua haittaa vesiluonnolle.

Alueelle tulee varata tilavaraus muuntamolle liikerakennusta varten. Muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle, mutta se tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan.

4.3.2 Muut alueet

Katu- ja liikennealueet

Pieni osa nykyisestä lähivirkistysalueesta (VL) muuttuu katualueeksi. Kaavoituksella mahdollistetaan ajoneuvoliikenteen liittyminen suoraan Asolanväylältä Elmon urheilupuistoon. Kaavaratkaisussa osoitetaan voimalinjan vaara-alueet. Uuden katualueen nimi liittymän kohdalla on Elmonkuja – Elmogränden. Ajoyhteys Valtimotien KL-kortteliin otetaan Elmontieltä.

VL, lähivirkistysalueet

Osa nykyisestä lähivirkistysalueesta (VL) muutetaan katualueeksi. Kaavaratkaisussa osoitetaan ohjeelliset ulkoilureitit ja voimalinjan vaara-alueet. Liittymän rakentaminen irrottaa Haxberginmetsän puistosta kapean puistosuikaleen, jonka nimi on Elmonpolku – Elmostigen.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Alueen tiivistäminen ja uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Kaavan toteutuminen lisää alueen palvelutarjontaa sekä kaupan kilpailua.

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

Vähittäistavarakaupan myymälä sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä ja tuo alueen asukkaille palveluita. Se sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Uusi ajoneuvoliittymä Asolanväylältä Elmoon parantaa Elmon urheilupuiston saavutettavuutta niin autolla kuin myös jalan, pyöräillen ja julkisilla liikennevälineillä ja pienentää liikenteen aiheuttamia ongelmia Elmontiellä.

Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos täydentää Asolan kaupunginosaa. Kaavamuutos ei itsessään tuota uutta asuinrakentamista, mutta se mahdollistaa yleiskaavan 2020 mukaisesti alueen palveluiden parantamisen, jolloin alueen vetovoima kasvaa ja autolla liikkumisen tarve jonkin verran vähenee.

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Asolan kaupunginosaan, asuinalueelle Korson ja Koivukylän välille. Vähittäiskaupan rakentaminen tiivistää radanvarren väljähköä kaupunkirakennetta. Kauppa tulee palvelemaan nykyisten asukkaiden lisäksi myös alueelle kaavoitettujen tulevien asuinrakennusten asukkaita. Ratkaisu edistää asuinalueen täydennysrakentamista.

Kävelyn ja pyöräilyn reitistön toimivuus sekä mahdollisuudet joukkoliikenteen käyttöön turvataan kaavassa määräämällä jalankulun ja pyöräilyn reittien turvallisuudesta liikerakennusten korttelialueella. Näin ohjataan suosimaan kävelyä, pyöräilyä sekä joukkoliikennettä ilmastovaikutusten pienentämiseksi ja positiivisten terveysvaikutusten aikaansaamiseksi.

Kaava tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja sen vaikutus on yhdyskuntarakennetta eheyttävä.

Kaupunkikuva

Elmon liittymän kohdalla Asolanväylän katualueen leventäminen poistaa muutamia puita nykyisen lähivirkistysalueen puolelta. Kaiken kaikkiaan kuitenkin liittymän rakentamisen vaikutus kaupunkikuvaan on melko pieni.

Valtimotien pohjoispuoli muuttuu vähittäiskaupan rakentamisen myötä yhtenäisemmäksi rakennetuksi kokonaisuudeksi. Uusi liikerakennus sopeutuu ympäröivän kaupunkirakenteen vaihtelevaan mittakaavaan. Koska uusi rakennus on korkeintaan 2-kerroksinen ja sen paikalta poistuva puusto selvästi tätä korkeampaa, ympäröivien tonttien jo rakennettujen rakennusten rooli kaupunkikuvassa korostuu ja vehreys vähenee. Lipstikkaoja tulee esiin aikaisempaa enemmän, ja metsikön sijaan Lipstikanvarren puiston eteläreuna rajautuu liikerakennukseen ja sen pysäköintialueeseen. KL-korttelista saadaan kuitenkin kohtuullisen vehreä määräämällä vihertehokkuudesta. Vihertehokkuuden tavoiteluku korttelissa on 0,7.

Kaavassa on myös annettu kaupunki- ja katukuvan laatua koskevia määräyksiä. Kaavan mahdollistama liikerakennus sijaitsee Lipstikan alueen sisääntulokohdassa, joten vähittäiskaupan tontilla rakennusten arkkitehtoniseen laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kaavassa määrätään, että

korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen, ja että rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista. Lisäksi määrätään, että rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista Asolanväylän, Valtimotien ja Elmontien suuntaan.

Liikerakennusten korttelialueelle tarvitaan muuntamo liikerakennusta varten. Kaavassa on määrätty, että muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle, mutta se tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan. Kaavamuutoksen hakijan tulee huomioida tilavaatimukset tontin käyttöä suunnitellessa. Muuntamolle on hyvä varata noin 5mx5m tila huomioiden muuntamon ympäröivät maadoitukset ja 8 metrin etäisyysvaade rakennuksiin. Muuntamon paikka tulee täsmäyttää rakennuslupavaiheessa, kun tontin tarkempi tilankäyttö on selvillä. Muuntamon sijoittamisesta alueelle tehdään päätös rakennuslupavaiheessa, kun liiketilan sähköliittymän koko tulee Vantaan Energian tietoon.



Arkkitehdin näkemys: Katunäkymä Valtimotieltä kohti koillista, Innovarch Oy, 27.9.2022.

Palvelut ja työpaikat

Vähittäiskauppa itsessään on palveluna alueen asukkaille tärkeä. Kaavamuutos mahdollistaa työpaikkojen lisäämisen alueella ja osana nykyistä yhdyskuntarakennetta. Alueen työpaikkaomavaraisuus lisääntyy. Uusi vähittäiskaupan myymälä tarjoaa valmistuttuaan uusia työpaikkoja 30–40 henkilölle.

Taloudelliset vaikutukset

Uuden liittymän rakentaminen suoraan urheilupuistoon Asolanväylältä lisää kustannuksia, mutta ratkaisu on kokonaisuuden kannalta parempi, koska se vähentää liikennettä Valtimotien ja Elmontien asumista palvelevilla kaduilla. Uusi liittymä ei vie tilaa muilta toiminnoilta.

Päivittäistavarakauppa lisää huomattavasti alueen kaupallisia palveluita ja voi vähentää alueen asukkaiden autolla tapahtuvaa asiointiliikennettä alueen ulkopuolelle. Maanomistaja osallistuu kaavoituksen aiheuttamiin kustannuksiin maankäyttösopimuksessa.

Vantaan kaupungille tai vesilaitokselle ei arvioida syntyvän vesi- ja viemärilinjojen rakentamisen liittyviä kustannuksia. Sen sijaan rakennuskustannuksia syntyy liikekiinteistölle tonttijohtojen liitoksista nykyiseen kunnallistekniikkaan.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle saatava vähittäistavarakaupan myymälä helpottaa asukkaiden elämää vähentämällä auton ja autoilun tarvetta, kun päivittäiset ruokaostokset saa lähempää. Palveluiden parantuminen houkuttelee alueelle myös uusia asukkaita eri tuloluokista. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Nykytilassaan Valtimotien asemakaavoitettavan alueen kasvillisuus tukee yleiskaavan 2020 mukaista, kaava-alueen pohjoispuolella kulkevaa virkistysalueyhteyttä. Koska kaavoituksen myötä alueelta poistuu puusto, tämä virkistysalueyhteyttä tukeva vaikutus heikkenee. Puistoalueella ei kuitenkaan nykyisinkään ole varsinaista virkistysyhteyttä, ainoastaan hulevesirakenteiden huoltoon tarvittava päällystämätön huoltotie. Yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys voikin tarkoittaa myös pelkkää viheraluetta ilman virkistysreittiä. Myöskään voimassa olevassa yleiskaavassa ei ole esitetty tähän ohjeellista ulkoilureittiä eikä voimassa olevassa asemakaavassa ulkoilureittiä. Tontin tiheä metsikkö itsessään ei vaikuta olevan virkistyskäytössä, mutta sen vaikutuspiirissä olevat tontin itä- ja pohjoispuolella kulkeva huoltotie ovat miellyttävää kävely-ympäristöä viereisen varjostavan metsän, monipuolisen niittykasvillisuuden ja Lipstikkaojan virkistysarvon takia. Puuston poistuminen voimistaa lämpösaarekeilmiötä. Kaavassa määrätäänkin, että puustoa tulee tontilla mahdollisuuksien mukaan säilyttää. Puiston puolella puron varressa kasvaa nuoria tervaleppiä, jotka ajan myötä muodostanevat viheralueelle kapean puustoisen yhteyden. Kaavamääräyksen mukaan rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojeltava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella on korjattava huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla.

Liikenne

Elmonkujan uuden liittymän rakentaminen ohjaa urheilupuiston liikenteen suoraan Asolanväylälle Elmontien sijaan. Tämä pienentää Elmontien ja Valtimotien liikennemääriä aiempiin ennusteisiin verrattuna. Asemakaava-alueen liikennetuotoksia on arvioitu matkatuotoskäsikirjan (Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, YM 27/2008) perusteella. Elmon yleissuunnitelmavaiheessa Elmon liikennetuotokseksi on arvioitu noin 4 000 ajoneuvoa /vrk. Vähittäiskaupan rakentaminen Valtimotien varteen puolestaan lisää liikennettä Valtimotiellä ja Elmontiellä. Kaupan on arvioitu lisäävän autoliikennettä Valtimotiellä ja Elmontiellä noin 2 500 ajoneuvoa/vrk. Asemakaavaratkaisun myötä kokonaisliikennemäärä Elmontiellä ja Valtimotiellä vähenee aiempiin ennusteisiin nähden noin 1 500 ajoneuvoa/vrk. Elmonkujan liittymä ohjaa urheilupuiston liikenteen Asolanväylälle pohjoisemmas aiemmista suunnitelmista poiketen. Urheilupuiston suunnitelmien yhteydessä laadituissa liikennetarkasteluissa urheilupuiston liikenteen on ennustettu jakautuvan tasaisesti etelään ja pohjoiseen. Tämän seurauksena ajoyhteyden siirtyminen Valtimotieltä Elmonkujalle ei aiheuta muutoksia Asolanväylän aiempien suunnitelmien mukaisiin liikennemääriin Elmonkujan ja Valtimotien välillä.

Uuden Elmonkujan liittymän yhteyteen toteutetaan uudet linja-autopysäkit Asolanväylälle, mikä parantaa alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Liittymään rakennetaan myös Asolanväylän ylittävä suojatie, jonka takia Asolanväylän nopeusrajoitusta tullaan alentamaan nykyisestä 50 km/h:ssa.

Vesihuolto

Alueelle on rakennettu vesihuolto kohdan 2.1.2. mukaan. Yksittäisen liiketilan toteuttaminen ei kasvata verkostokapasiteettia. Nykyinen johtoverkosto kulkee riittävän kaukana uudesta rakennuksesta.

Hulevedet

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista Lipstikkaojaan. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tontin hulevesisuunnitelma tulee esittää rakennuslupaa haettaessa. Hulevesien hallinnan avulla varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja toteutetaan näin ollen valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Muut johtolaitokset

Tontin vieressä kulkee sähkö- ja telekaapeleita, joita voidaan joutua tarvittaessa siirtämään rakentamisen alta katualueen puolelle. Kaava-alueelle varataan tilavaraus sähkömuuntamolle.

Ympäristöhäiriöt

Kaavan liikennevaikutukset Asolanväylään ovat vähäiset. Liittymämuutos vähentää Elmontien ja Valtimotien liikennettä aiempiin ennusteisiin verrattuna. Kaupan synnyttämä uusi liikenne on vähäisempää kuin Elmontieltä muualle siirtyvä liikenne. Lisäksi Asolanväylän nopeusrajoituksia tullaan alentamaan. Kokonaisuudessaan asemakaavalla ei ole aiempiin ennusteisiin verrattuna merkittäviä vaikutuksia Asolanväylän, Valtimotien tai Elmontien melutasoihin tai alueen ilmanlaatuun.

Suunniteltuun liike- ja toimistotilaan kohdistuva liikennemelu on huomioitu kaavamääräyksellä liike- ja toimistotilojen melutason päiväohjearvosta. Liikenteen hiukkas- tai typpidioksidipäästöt eivät muodosta rajoitetta liike- ja toimistotilojen rakentamiselle.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Asemakaavamuutos mahdollistaa Asolanväylän ja Elmonkujan liittymän katusuunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteuttamisen. Kaavaratkaisun mukaisten katutilan tilavarausten seurauksena Asolanväylän itäpuolelta poistuu muutamia puita, millä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta alueen luonnonympäristöön. Kaava-alueiden ulkopuolella (itäpuolella) on arvokkaita luontoarvoja (LUO-alue, arvokas metsälinnustoalue sekä Rekolan yläjuoksun virtavesien arvokas elinympäristö), jotka sijoittuvat Haxberginhaan ulkoilureitin itäpuolelle, Rekolanojan tuntumaan. Asolanväylän ja arvoympäristöjen väliin jäävä lehtometsä muodostaa luontoarvoja suojaavan puskurivyöhykkeen ja on osa alueen ekologista verkostoa.

Kaavaratkaisun mukainen vähittäistavarakaupan myymälän rakentaminen edellyttää nykyisen puuston poistoa liikerakennusten korttelialueen tontilta. Tontilla ei ole havaittu erityisiä luontoarvoja, mutta puuston poistuminen vähentää eliöiden elinympäristöjä, heikentää elinympäristöjen kytkeytyneisyyttä, voimistaa lämpösaarekeilmiötä ja lisää hulevesien määrää alueella. Kaavaratkaisulla pyritään kuitenkin pienentämään kaavanmukaisen rakentamisen aiheuttamia haittoja esimerkiksi määräämällä vihertehokkuudesta. Korttelialueiden vihertehokkuudella tuetaan hulevesien hallinnan ja muiden ekosysteemipalveluiden toteutumista. Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kaavassa määrätään lisäksi, että tontilla tulee säilyttää puita mahdollisuuksien mukaan, ja että tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikkaojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa. Lisäksi määrätään, että rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin ja rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojeltava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella tulee korjata huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla.

Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Aina rakennettaessa vesistöjen läheisyyteen on riski, että rakentamisen aikana tai sen jälkeen vesistöön päätyy kiintoainetta ja haitta-aineita rakennettavan tontin hulevesistä. Lipstikkaojan alapuolelle Rekolanojan alajuoksulle sijoittuu mm. laaja Rekolanojan alajuoksun LUO-alue, arvokas luontotyyppi Rekolanojan varren tuore lehto (lsl 10 §) sekä erityisesti suojellun (direktiivilaji) halavasepikän elinalue. Rekolanoja on myös taimenpuro, jonka useita kutusoraikkoja on kunnostettu. Kaavamääräysten mukaisesti liikerakennusten korttelialueen hulevedet hallitaan tontilla Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti ennen johtamista vastaanottavaan Lipstikkaojaan. Lisäksi kaavassa määrätään, että alueen rakentamisenaikaiset työmaavedet on laskeutettava ennen johtamista Lipstikkaojaan. Näin pienennetään kaavaratkaisun mahdollisia haitallisia vaikutuksia vesistöön, vesiluontoon ja puronvarsiluontoon.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Kaavaratkaisu tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja tukee kestävien kulkumuotojen käyttöä, mikä tukee resurssiviisauden tavoitteita.

Puuston poistuminen liikerakennusten korttelialueen tontilta ja tontin maaperän muokkaus pienentää alueen hiilinieluja ja -varastoja sekä äärevöittää tontin kosteus- ja lämpötilaoloja. Vihertehokkuuden avulla pyritään pienentämään näitä haittavaikutuksia - hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä. Vihertehokkuuden tavoiteluku korttelialueella on 0,7. Kaavatyön viitesuunnittelun yhteydessä osoitettiin, että jopa tehokkuusluku 0,83 on mahdollista saavuttaa. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella. Vihertehokkuusmenetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuudella vastataan myös Vantaan resurssiviisauden tiekartan asettamiin tavoitteisiin.

Alustavasti perustamistavaksi on arvioitu maanvarainen sokkeli ja anturaperustus paalutuksella 5 m syvyyteen. Puurunkoa ei ole harkittu vaihtoehtona.

Kaavassa liikerakennusten korttelialueeksi muutettavasta alueesta on tehty hiilineutraalisuusselvitys (Sweco Talotekniikka Oy, 29.9.2022). Selvityksessä on huomioitu rakentamisen, energiantuotannon ja -kulutuksen hiilipäästöt sekä hiilikädenjälki. Esirakentamista, hiilinielun poistumista tontilta ja liikenteen päästöjä ei ole huomioitu. Näillä rajauksilla laskennan tuloksissa korostui energian käytön ja rakennustuotteiden hiilijalanjälki rakennuksen elinkaaren aikana (valittu tarkastelujakso 50 vuotta). Laskentamenetelmänä on käytetty Ympäristöministeriön hiilijalanjäljen arviointimenetelmää 2021.

Selvityksen mukaan kohteessa näillä rajauksilla selkeästi suurin hiilijalanjälkeä pienentävä toimenpide olisi maalämpö (vrt. kaukolämpö) ja toiseksi suurin rungon teräksen korvaaminen esim. liimapuulla ja muuten rakenneteräksien kierrätyssisältö. Kaukolämmön korvaaminen maalämmöllä lisäisi hieman verkkosähkön kulutusta. Kolmesta skenaariosta – BAU (ns. perustaso), Lidl Asola (vaakarakenteiden terästä korvattu) ja kaikki parannustoimenpiteet (useiden rakenteiden terästä

korvattu + maalämpö) – maalämpöskenaarion hiilijalanjälki oli pienin 12,31 kgCo2e/m2/a, Lidl Asola-skenaarion toiseksi pienin 15,79 kgCo2e/m2/a ja BAU suurin 16,41 kgCo2e/m2/a. Kaavamääräyksissä kehotetaan suosimaan uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja.

Kaavatyöhön osallistunut toimija kertoo heidän toimintansa olevan hiilineutraalia oman toiminnan (sähkön, kaukolämmön, omien ajoneuvojen polttoaineen ja kylmäaineiden käyttö) osalta. Toimija kertoo pienentäneensä oman toimintansa päästöjä 64 prosenttia vuodesta 2018 ja pyrkivänsä myös vähentämään toimitusketjujen päästöjä.

	BAU	Lidl Asola	Kaikki parannus-toimenpiteet
Perustukset ja maanalaiset rakenteet	0,96	0,96	0,57
Pystyrakenteet ja julkisivu	1,23	1,23	1,00
Vaakarakenteet: pohjat, katot ja palkit	1,66	1,05	0,77
Muut rakenteet ja materiaalit	1,00	1,00	1,00
Alue- ja piharakentaminen	0,24	0,24	0,24
Rakennuksen talotekniikka	1,86	1,86	2,06
Rakennustyömaan skenaariot	1,20	1,20	1,20
Purkuskenaariot (C1)	0,20	0,20	0,20
Kaukolämmön kulutus	3,73	3,73	0,00
Verkkosähkön kulutus	4,33	4,33	5,28
YHTEENSÄ, VERTAILUARVO* (kgCO2e/m2/a)	**16,41**	**15,79**	**12,31**
PARANNUS, VERTAILUARVO* (kgCO2e/m2/a)	**0,62**	**0,00**	**-3,49**

kg CO2e/m2/a

Otteet hiilineutraalisuusselvityksestä, Sweco Talotekniikka Oy, 29.9.2022.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

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

4.6 NIMISTÖ

Muodostuva uusi kapea puistoalue Elmonpolku – Elmostigen sai nimensä nimistötoimikunnalta 20.1.2014. Kaupunkisuunnittelulautakunnan nimistöryhmä hyväksyi nimen Elmonkuja – Elmogränden 20.9.2022. Elmonkuja on uusi ajoneuvoliittymä Asolanväylältä urheilupuistoon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Lidl Suomi:	Maunu Tuomaala	liikepaikkapäällikkö
	Milla Sojakka-Hytönen	construction project manager
Innovarch Oy:	Jari Prittinen	projektipäällikkö

Vantaan kaupunki:

Kaupunkiympäristö,		
asemakaavoitus:	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti, alk. 1.2.2022
	Noora Koskivaara	asemakaava-arkkitehti
	Milja Halmkrona	asemakaavasuunnittelija
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon yleissuunnittelu
	Heikki Väänänen	liikenteen alueinsinööri
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 15. päivänä marraskuuta 2022

Milja Halmkrona	Mari Jaakonaho
asemakaavasuunnittelija	aluearkkitehti

7.ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	06.10.2022
Kaavan nimi	721400 Liittymä Elmoon ja liiketila valimotielle		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	09.02.2022
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092721400
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,0601	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	0,4928
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	1,5673

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,0601**	**100,0**	**2500**	**0,12**	**0,4928**	**2500**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,4928	23,9	2500	0,51	0,4928	2500
T yhteensä						
V yhteensä	0,3753	18,2	0		-0,6023	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,1920	57,9	0		0,6023	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

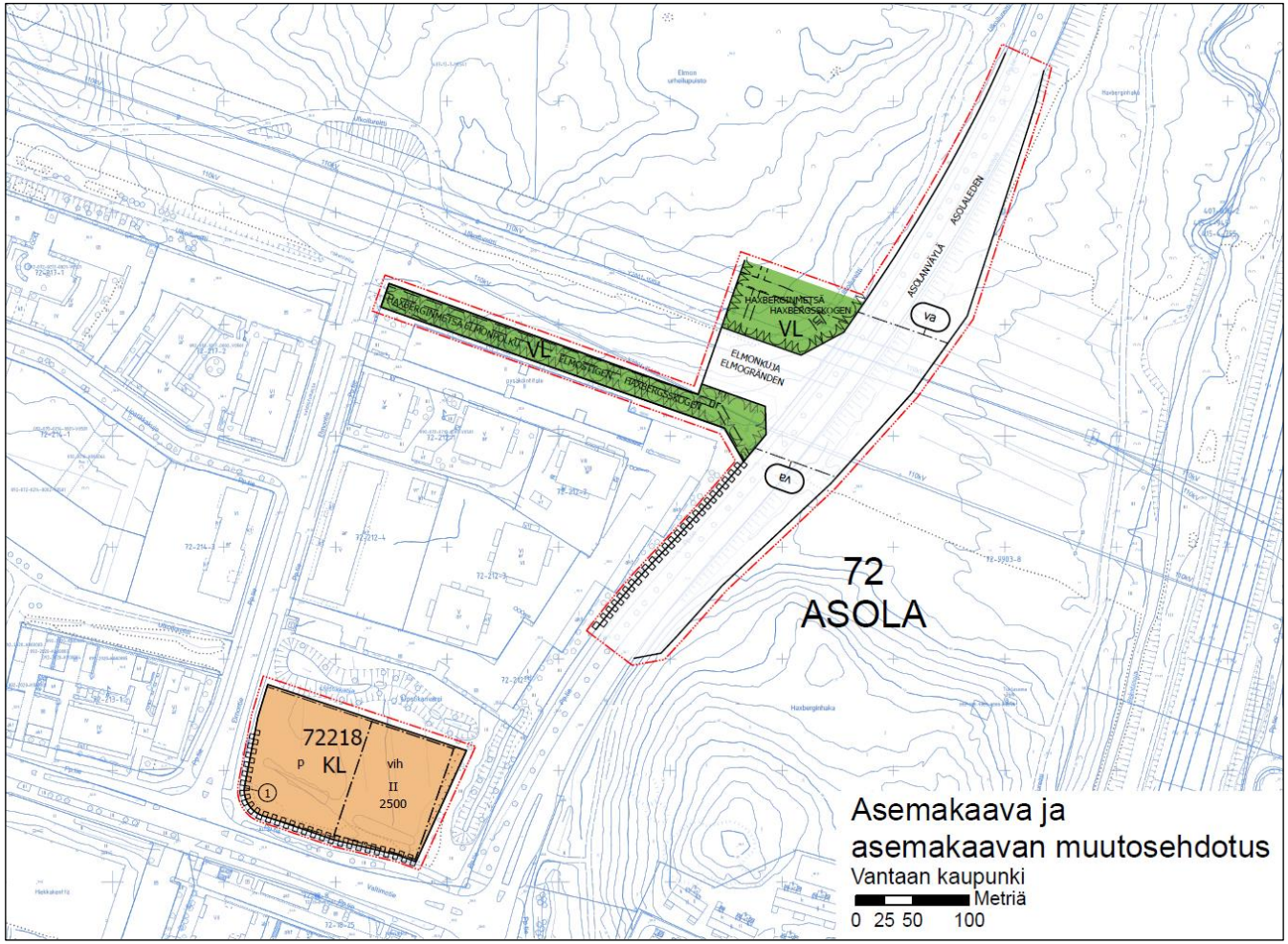
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

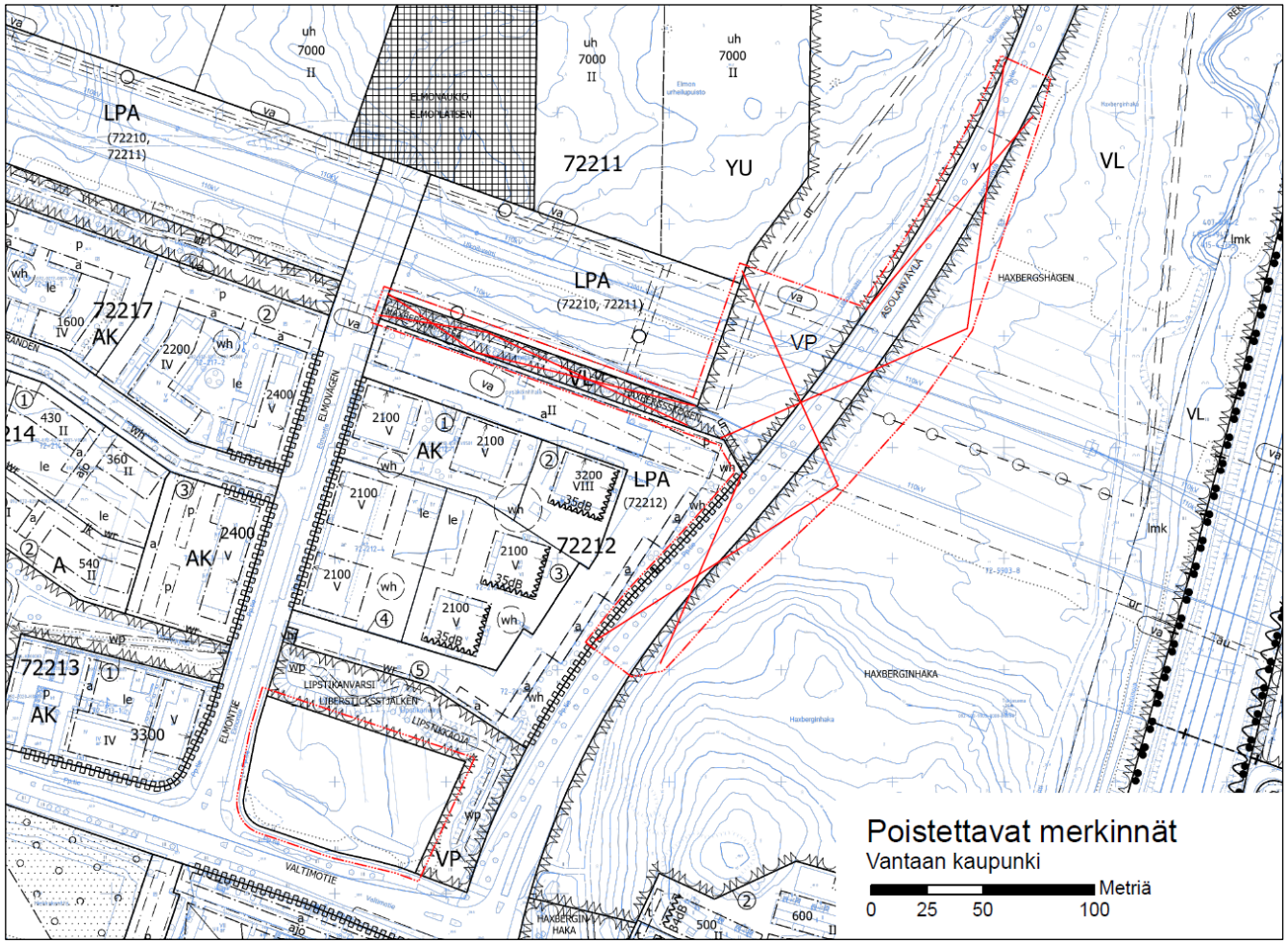
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,0601**	**100,0**	**2500**	**0,12**	**0,4928**	**2500**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,4928	23,9	2500	0,51	0,4928	2500
KL	0,4928	100,0	2500	0,51	0,4928	2500
T yhteensä						
V yhteensä	0,3753	18,2	0		-0,6023	0
VL	0,3753	100,0	0		-0,6023	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,1920	57,9	0		0,6023	0
Kadut	1,1920	100,0	0		0,6023	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET




LPA
(72210, 72211)
72211
YU
VL
VP
72217
AK
LPA
(72210, 72211)
72212
LPA
(72212)
72213
AK
Poistettavat merkinnät
Vantaan kaupunki
Metriä
0 25 50 100

1/3

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
721400	15.11.2022

Vantaan kaupunki

721400 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle

Kaupunginosa 72, ASOLA

Asemakaava
Kortteli 72218.

Asemakaavan muutos
Katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako
Kortteli 72218.

1:2000

Vanda stad

721400 - Anslutning till Elmo och affärsbyggnad vid Pulsvägen

Stadsdel 72, ASOLA

Detaljplan
Kvarteret 72218.

Ändring av detaljplanen
Gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning
Kvarteret 72218.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KL

Liikerakennusten korttelialue.

Arkkitehtuuri ja kaupunkikuva

Korttelialue tulee rakentaa korkeatasoista arkkitehtuuria ja korkealuokkaista rakennustapaa noudattaen.

Rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista Asolanväylän, Valtimotien ja Elmontien suuntaan.

IV-konehuoneet, tekniset laitteet sekä aidat ja muurit on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan.

Julkisivut

Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista.

Rakennusoikeus ja rakennusala

Rakennukseen liittyvät katokset saavat ulottua rakennusalan rajan yli.

Alueelle tulee varata tilavaraus muuntamolle. Muuntamon saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle. Muuntamo tulee sovittaa arkkitehtuuriin ja katukuvaan.

Pihat

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärsbyggnader.

Arkitektur och stadsbild

Kvartersområdet ska byggas så att den arkitektur och det byggnadssätt som används håller hög klass.

Byggandet ska bidra till att skapa en trivsam gatubild mot Asolaleden, Pulsvägen och Elmovägen.

Ventilationsmaskinrum, tekniska anordningar samt inhägnader och murar ska anpassas till husets arkitektur och stadsbilden.

Fasader

Byggnadernas fasader skall byggas av högklassiga material.

Byggrätt och byggnadsyta

Skyddstak får nå ut över gränsen för byggnadsytan.

På område skall reserveras plats för en transformator. Transformatorn får byggas utanför den anvisade byggnadsytan. Transformatorn ska anpassas till arkitektur och gatubild.

Gården

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

721400 *2/3*

Rakentamisenaikaiset työmaavedet on laskeutettava altaissa ennen johtamista Lipstikkaojaan, jotta kiintoaineita tai haitta-aineita ei kulkeudu Lipstikkaojaan. Puhdistetuista työmaavesistä ei saa aiheutua haittaa vesiluonnolle.	Vatten som under byggnadstiden uppstår på byggplatsen ska sedimenteras i bassänger innan det leds ut i Libersticksbäcken, så att inte fasta partiklar eller skadliga ämnen rinner ut i Libersticksbäcken. Det renade vattnet från byggnadsplatsen får inte orsaka skada på vattennaturen.
Tontilla tulee säilyttää puita mahdollisuuksien mukaan. Säilytettävät puut tulee suojata rakentamisen aikana.	Träd ska bevaras på tomten i mån av möjlighet. De träd som ska bevaras måste skyddas under byggandet.
Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,7. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,7. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
Tontin istutettavalla kasvillisuudella tulee tukea Lipstikanojan varren viheryhteyden luonnon monimuotoisuutta ja tontin hulevesien laadullista hallintaa.	Den växtlighet som planteras på tomten ska stödja den biologiska mångfalden i grönförbindelsen utmed Libersticksbäcken och den kvalitativa hanteringen av dagvattnet på tomten.
Rakentaminen tulee pyrkiä tekemään kokonaan tontilta käsin lähivirkistysalueen ja sen puuston säilyttämiseksi.	Man bör sträva efter att utföra byggandet helt och hållet från tomten för att bevara närrekreationsområdet och dess trädbestånd.
Rakentamisen aikana Lipstikanvarren puiston puita on suojattava vaurioilta. Mahdolliset vauriot virkistysalueella on korjattava huolellisesti uusilla istutettavilla puilla ja muilla istutuksilla.	Under byggandet ska träden i parken Libersticksstjälken skyddas mot skador. Eventuella skador på rekreationsområdet måste noggrant repareras med nya planterade träd och andra planteringar.
Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tontilla tulee järjestää turvallisesti.	Fotgängar- och cykelförbindelserna på tomten ska ordnas på ett säkert sätt.
Energia	**Energi**
Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Lösningar som producerar förnybar energi ska föredras.
Meluntorjunta	**Bullerbekämpning**
Sisämelutaso ei saa liike- ja toimistotiloissa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 45 dB.	Bullernivån inomhus får inte överstiga dagsriktvärdet (kl 7-22) 45 dB för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq) i affärs- och kontorslokaler.
Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät	**Minimiantalet cykelplatser**
Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia. Polkupyöräpaikat sijoitetaan pääsisäänkäynnin yhteyteen.	Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsnming. Cykelplatserna placeras i anslutning till huvudenrén.
Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 60 k-m²	Minst 1 cp / 60 m²-vy ska reserveras för cykelplatser.
Autopaikkojen vähimmäismäärät	**Minimiantalet bilplatser**
Autopaikkojen vähimmäismäärät: Liiketilat ja toimistot 1 autopaikka /60 k-m2	Minimiantalet bilplatser: Affärslokaler och kontor 1 bilplats /60 m2-vy.
Lähivirkistysalue.	**Område för närrekreation.**
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
72 **Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
ASOL **Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
72218 **Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
ASOLANVÄYLÄ **Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
2500 **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II **Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**

721400 *3/3*

	**Rakennusala.**	**Byggnadsyta.**
	**Viher- tai kasvikatto.**	**Grön- eller växttak.**
	**Istutettava alueen osa.**	**Del av område som skall planteras.**
	**Katu.**	**Gata.**
	**Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää**	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	**Vaara-alue.**	**Faroområde.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

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

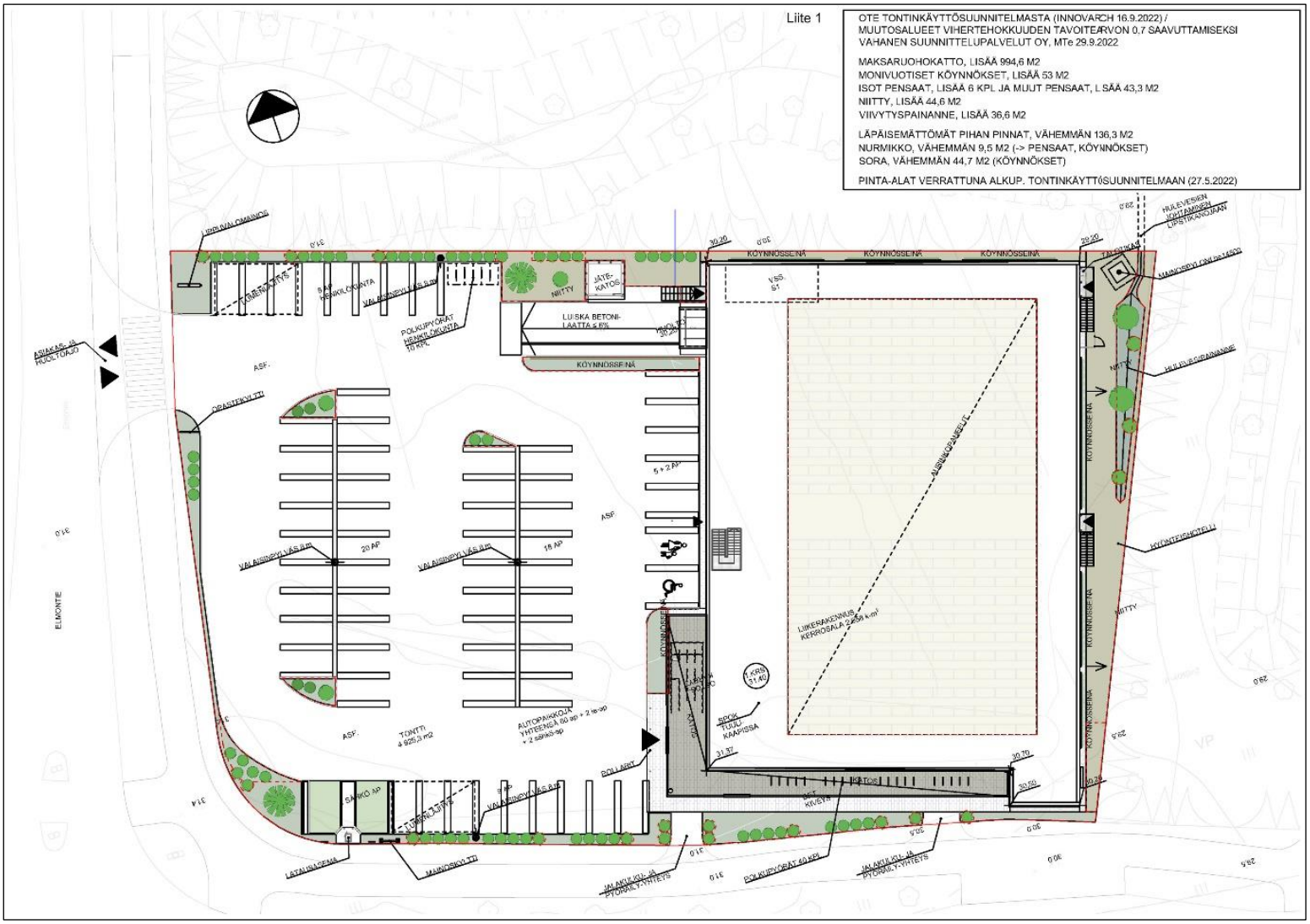
{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO



Liite 3

Tuloskortti

Päivämäärä 29.9.2022

Osoite Elmontie 1 01400 Vantaa, 72 Asola

Kaavan numero 721400 - Liittymä Elmoon ja liiketila Valtimotielle

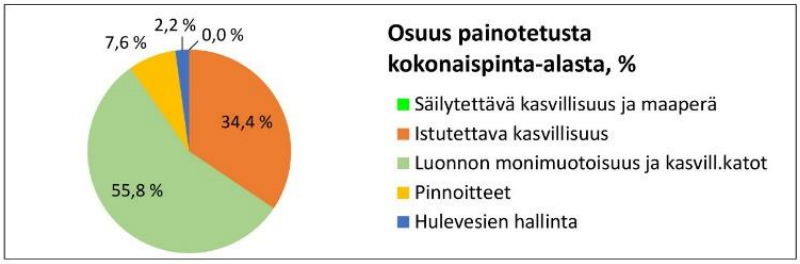
Vihertehokkuuslaskelma

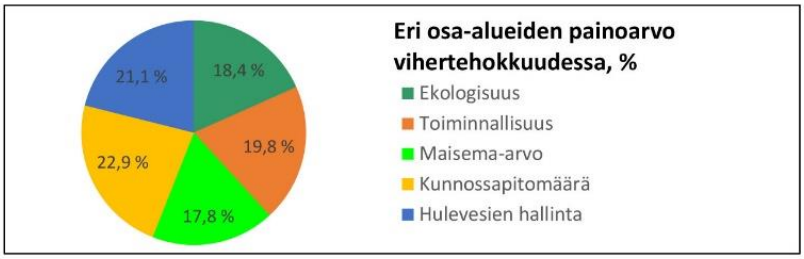
Viher-tehokkuus	**0,8**
Tavoitetaso	**0,7**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvillisuuskatot	3	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**11**	**36**

Hulevesimäärä m³	
25,5	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m³	
25,5	
Jää viivyttämättä m³	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³**
0,0	**58,3**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
49 %	





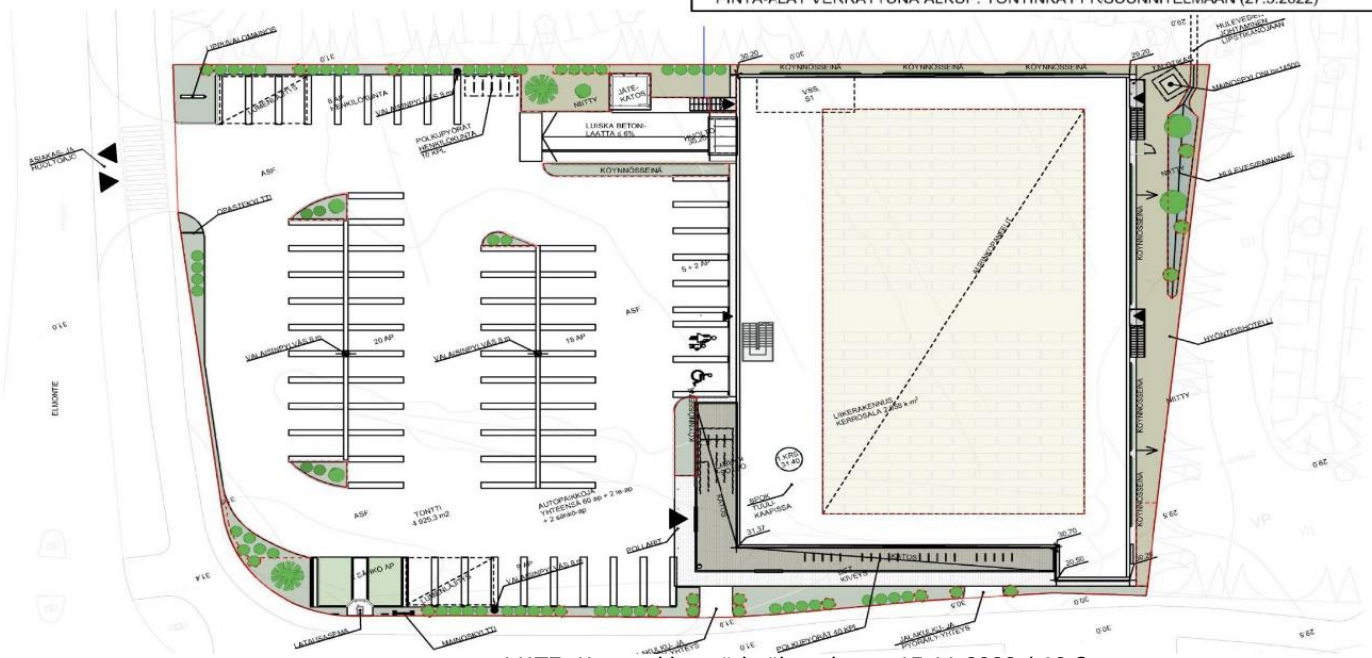
Pihasuunnitelma

OTE TONTINKÄYTTÖSUUNNITELMASTA (INNOVARCH 16.9.2022) / MUUTOSALUEET VIHERTEHOKKUUDEN TAVOITEARVON 0,7 SAAVUTTAMISEKSI VAHANEN SUUNNITTELUPALVELUT OY, MTe 29.9.2022

MAKSARUOHOKATTO, LISÄÄ 994,6 M2
MONIVUOTISET KÖYNNÖKSET, LISÄÄ 53 M2
ISOT PENSAAT, LISÄÄ 6 KPL JA MUUT PENSAAT, LSÄÄ 43,3 M2
NIITTY, LISÄÄ 44,6 M2
VIIVYTYSPAINANNE, LISÄÄ 36,6 M2

LÄPÄISEMÄTTÖMÄT PIHAN PINNAT, VÄHEMMÄN 136,3 M2
NURMIKKO, VÄHEMMÄN 9,5 M2 (-> PENSAAT, KÖYNNÖKSET)
SORA, VÄHEMMÄN 44,7 M2 (KÖYNNÖKSET)

PINTA-ALAT VERRATTUNA ALKUP. TONTINKÄYTTÖSUUNNITELMAAN (27.5.2022)



11 § **Asemakaavan muutos 002473, 15 Myyrmäki / Myyrmanni / TLA**

VD/5486/10.02.04.00/2021
TLA/TKA/VIK

Kiinteistö Oy Myyrmanni hakee liiketilojen lisäämistä nykyisen rakennuksen sisällä 2 300 k-m2, osin kellaritasolle, ja Iskoskujalle menevän kauppakäytävän poistamista. Kauppakeskukseen on tulossa Prisma ja Lidl. Rakennuksen pohjois- ja eteläjulkisivut ja gallerian lasikatto suojellaan.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 15409 ja torialuetta, kaupunginosassa 15 Myyrmäki.

Alue sijaitsee osoitteessa Iskoskuja 3 ja Paalukylänpolku 7.

Hakija
Kiinteistö Oy Myyrmanni.

Maanomistus
Tontin osalta Kiinteistö Oy Myyrmanni / Citycon Finland Oy, Iskostorin osalta Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut konsulttina DAT Arkkitehdit Oy.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta C.
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa kaupunkikeskustan aluetta C ja kestävän kasvun vyöhykettä.

Voimassa olevassa asemakaavassa tontti on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta K, jolla on rakennusoikeus 42 400 k-m2 ja kerrosluku kolme (III). Tontilla sallitaan kaksi maanalaista pysäköintitasoa (map II). Neljännessä kerroksessa (virallisesti ullakolla) on toimistotiloja.

Tontilla on kauppakeskus Myyrmanni, joka on valmistunut 1994.

Asemakaavamuutoksessa tontin rakennusoikeus kasvaa 2 300 k-m2, jolloin rakennusoikeudeksi tulee 44 700 k-m2. Tästä 3 600 k-m2 saa sijoittaa kellaritiloihin. Lisäksi tontille saa rakentaa kauppakäytäviä kuten nyt sekä sijoittaa toimistotiloja neljänteen kerrokseen kuten nyt.

Muutokset tapahtuvat sisätiloissa. Iskoskujan sisäänkäynti poistuu, koska liiketilojen määrä kasvaa. Sisäänkäynnin poistaminen on välttämätöntä, jotta rakennukseen saadaan Prisma. Prismasta tulee kaksikerroksinen. Lidl sijoittuu Punamultatorin tasoon. Keskikäytävälle lisätään liukutasot pysäköintihalliin.

Kauppakeskus on nykylain mukainen vähittäiskaupan suuryksikkö, joten uusi maankäyttömerkintä on KM, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Rakennuksen pohjois- ja eteläjulkisivut ja gallerian lasikatto suojellaan.

Kaavamuutos vahvistaa Myyrmäkeä kaupallisena keskuksena.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tehtiin 9.11.2021.
Kaavan vireille tulo ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa 6.3.2021 ja Vantaan Sanomissa 27.11.2021.
Kaavatilaisuus pidettiin 1.12.2021.
Mielipiteissä kiinnitettiin huomiota erityisesti Iskoskujan sisäänkäynnin poistumiseen.

- Iskoskujan sisäänkäynnin poistaminen on välttämätöntä, jotta rakennukseen saadaan Prisma.

Mielipiteet vastineineen on kaavaselostuksessa.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9) ja kohdistuu keskusta-alueelle.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija Kiinteistö Oy Myyrmanni ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €).

Kaupunkiympäristölautakunta 23.8.2022 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 23.8.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002473, 15 Myyrmäki / Myyrmanni,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Kiinteistö Oy Myyrmanni maksaa muutoskustannukset (10 000 €).

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Tarja Eklund poistui yhteisöjääviyden ja jäsen Minna Erkkilä palvelussuhdejääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 5.9.2022 § 19

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 23.8.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002473, 15 Myyrmäki / Myyrmanni,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Kiinteistö Oy Myyrmanni maksaa muutoskustannukset (10 000 €).

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävillä olo
Asemakaavamuutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 14.9. – 13.10.2022.
Tällöin jätettiin yksi muistutus.

Muistuttaja totesi, että liikuntarajoitteisille koituu huomattavaa matkan pitenemistä.
- Prisma mahtuu Myyrmanniin vain, kun vähällä käytöllä oleva Iskoskujan sisäänkäynti suljetaan.

Lausunnot
Lausunnot eivät olleet tarpeen.

Tarkistukset
Kaavaan on tehty tekninen tarkistus, joka ei ole olennainen eikä uusi nähtäville pano ole tarpeen.

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukainen vastine muistutukseen,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 15.11.2022 päivätty, asemakaavamuutosehdotus 002473, 15 Myyrmäki / Myyrmanni.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan varapuheenjohtaja Tarja Eklund poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi, ja hänen paikkansa kokouksessa otti varajäsen Maiju Atzmon.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Minna Erkkilä poistui työsuhdejääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunta jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Asemakaavamuutoksessa tulee hakea ratkaisuja, joilla kulku Myyrmanniin toteutuu sujuvana ja houkuttelevana Iskoskujan sisäänkäynnin sulkemisesta huolimatta. Erityisesti on huomioitava, ettei liikuntarajoitteisten kulku kauppakeskukseen vaikeudu kohtuuttomasti.”

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022
- Asemakaavamuutoksen selostus 15.11.2022
- Muistutus ja vastine 15.11.2022

Täytäntöönpano: ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132,
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002473

Päiväys
Datum

15.11.2022

Vantaan kaupunki

MYYRMANNI

Kaupunginosa 15, Myyrmäki

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 15409 sekä torialuetta.

1:2000

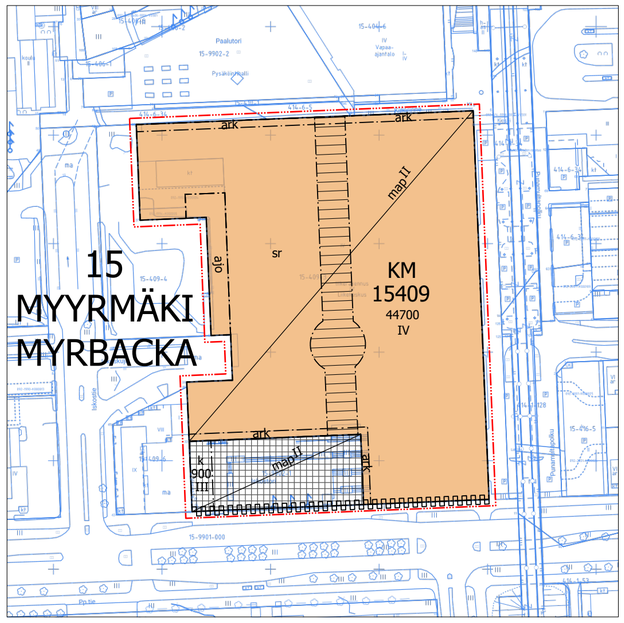
Vanda stad

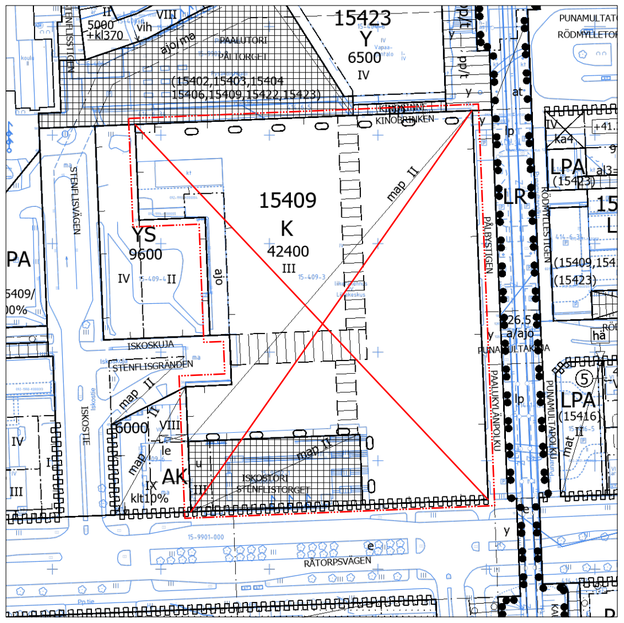
MYYRMANNI

Stadsdel 15, Myrbacka

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 15409 samt torgområde.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KM

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Rakennusoikeus
Korttelialueelle saa rakentaa myös toimistotiloja ja julkisen hallinnon ja palvelun tiloja enintään 25 % rakennusoikeudesta.

Ylimpään kerrokseen saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä 500 k-m² liikunta-, kokous- ja saunatiloja.

Liiketiloja saa sijoittaa maanpinnan alapuolelle rakennusoikeudesta enintään 3 300 k-m² likimääräiselle tasolle +28,3 metriä ja 300 k-m² likimääräiselle tasolle +24,8 metriä.

Ohjeellisen yleiselle jalankululle varatun pääosin lasikattoisen alueen osan, jossa jalankulkutilan vapaa leveys on vähintään 4,0 metriä ja korkeus vähintään 3,0 metriä, saa rakentaa levennyksineen, sivukäytävineen ja kerroksissa olevine sivukäytävineen, kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Julkisivut
Rakennusten julkisivujen umpiosat on verhoiltava pääasiassa korkealuokkaisilla vaaleilla julkisivumateriaaleilla.

Rakennuksen pohjakerrokseen, katu- tai torialueen tasoon, on arkadimerkinnällä osoitettujen julkisivujen puolella jätettävä vähintään 2,50 metriä leveä ja 2,30 metriä korkea yhtenäinen kulkuaukko tai katettu jalankulkutila. Kulkuaukon reunaan saa sijoittaa rakennuksen kantavia pilareita. Rakennus on rakennettava kulkuaukon puolella rakennusalan rajaan kiinni.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.

Byggrätt
På kvartersområdet får byggas också kontorsutrymmen och utrymmen för offentlig förvaltning och service högst 25 % av byggnadsrätten.

I den översta våningen får byggas 500 m²-vy konditions-, sammanträdes- och bastuutrymme utan hinder av byggnadsrätten.

Under markytan får placeras 3 300 m²-vy affärsutrymme av byggnadsrätten på approximativ nivå +28,3 meter och 300 m²-vy på approximativ nivå +24,8 meter.

Riktgivande, för allmän gångtrafik reserverad, i huvudsak glastäckt del av område där gångbanans fria bredd är minst 4,0 meter och höjd minst 3,0 meter, får med utvidgningar, sidogångar och de i våningarna befintliga sidogångarna byggas utöver den i planen anvisade byggnadsrätten.

Fasader
Byggnadsfasadernas kompakta delar bör beklädas huvudsakligen med högklassigt ljust fasadmaterial.

I byggnadens bottenvåning, i nivå med gata eller torgområde, ska på anvisade fasadsidor med arkadmärkningar lämnas en minst 2,50 meter bred och 2,30 meter hög sammanhängande genomfartsöppning eller täckt gångutrymme. Vid sidan av genomfartsöppningen får placeras byggnadens bärande pelare. Byggnaden ska på genomfartsöppningens sida tangera byggnadsytans gräns.

Parvekkeet ja katokset saa ulottaa jalankulkukaduille sekä tori- ja puistoalueille korkeintaan 2,50 metriä levyisinä ulokkeina. Kulkuaukon vapaan korkeuden tulee olla vähintään 2,80 metriä.

Muuta
Väestönsuojien varauloskäytävät voivat ulottua tori-, katu- tai rautatiealueelle.

Tontin rajalle ei tarvitse rakentaa palomuuria.

Liiketilojen ja toimistojen ja vastaavien tilojen ääneneristävyyden lentomelua vastaan on oltava vähintään ΔL 32 dB.

Autopaikat
Autopaikoista vähintään 90 % on oltava yhteiskäytössä.

Autopaikkojen vähimmäismäärä:

liikkeet	1 ap / 60 k-m²
toimistot	1 ap / 60 k-m²
yleiset toiminnat	1 ap / 250 k-m²

Balkonger och tak får utsträckas över gågator samt torg- och parkområden högst 2,50 meter. Genomfartsöppningens fria höjd ska vara minst 2,80 meter.

Annat
Befolkningsskyddens reservutgångar kan stäckas ut till torg-, gatu- eller järnvägsområde.

Det behövs inte att bygga brandmur på tomtgränsen.

Ljudisolering mot flygbuller i affärer och kontor och motsvarande arbetsutrymmar ska vara minst ΔL 32 dB.

Bilplatser
Av bilplatser ska minst 90 % vara i gemensamt bruk.

Minimiantalet bilplatser:

affärer	1 bp / 60 m²-vy
kontor	1 bp / 60 m²-vy
allmänna funktioner	1 bp / 250 m²-vy

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
15 **Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
MYYR **Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
15409 **Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
ISKOSTORI **Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
44700 **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
IV **Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
k **Rakennusala, jolle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja.**	**Byggnadsyta där affärs- och kontorslokaler får placeras.**
map II **Maanalainen pysäköintitila. Roomalainen numero osoittaa pysäköintitasojen suurimman sallitun lukumäärän.**	**Underjordiskt parkeringsutrymme. Den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.**
ark **Julkisivu jolle on sijoitettava arkadi.**	**Fasad som skall förses med en arkad.**
Katuaukio/tori.	**Öppen plats/torg.**
ajo **Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.	**För allmän gångtrafik reserverad del av område.**
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
sr **Suojeltava rakennus.** Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksesta suojellaan etelän- ja pohjoisenpuoleiset julkisivut mainoksille tarkoitettuine teräskehikkoineen, sekä rakennuksen etelä-pohjoissuunnassa läpäisevä kattoikkuna. Korjaus- ja muutostöissä on etsittävä alkuperäistä arkkitehtuuria vastaavia ja mahdollisuuksien mukaan palauttavia ratkaisuja. Korjaus- muutos- ja lisärakentamistoimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.	**Byggnad som skall skyddas.** Historiskt, byggnadshistoriskt och med avseende på stadsbilden betydelsefull byggnad som inte får rivas. Av byggnaden skyddas de södra och norra fasaderna som har stålramar avsedda för reklam, samt ett takfönster som går genom byggnaden i syd-nordlig riktning. Vid renoverings- och ändringsarbeten ska man försöka hitta lösningar som motsvarar den ursprungliga arkitekturen och om möjligt återställer den. För reparations-, ändrings- och tillbyggnadsåtgärder ska museimyndighetens utlåtande begäras.

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

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 2.11.2022 11.11

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002473 MYYRMANNI

MYYRMÄKI



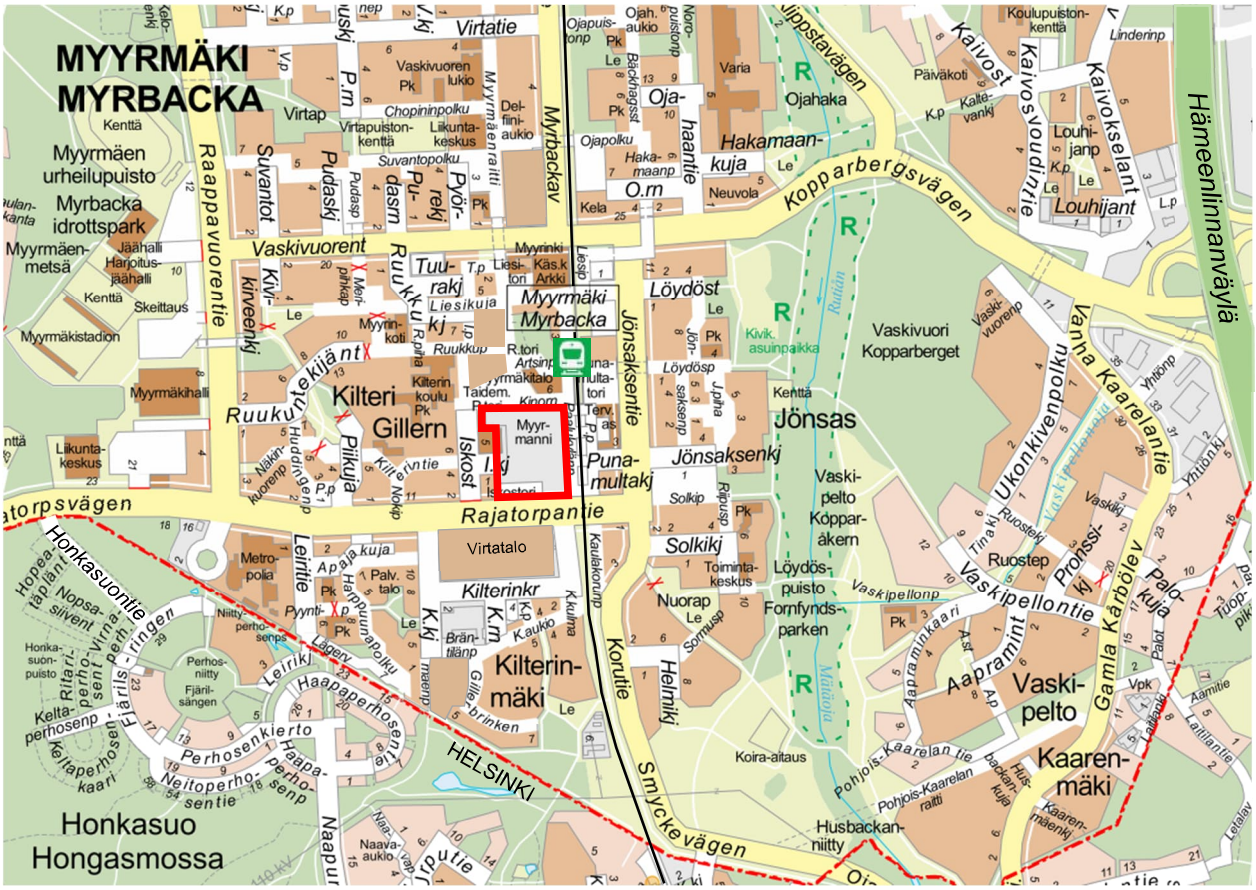
Paalutorin sisäänkäynti. TKa 27.6.2021

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan muutoksen selostus,
joka koskee 15.11.2022 päivättyä asemakaavakarttaa 002473

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Kiinteistö Oy Myyrmanni hakee liiketilojen lisäämistä nykyisen rakennuksen sisällä 2 300 k-m2, osin kellaritasolle, ja Iskoskujalle menevän kauppakäytävän poistamista. Kauppakeskukseen on tulossa Prisma ja Lidl.



Kaava-alueen sijainti ja suhde kaupunkirakenteeseen.

Asemakaavamuutos

Vantaan kaupungin kaupunginosa 15 Myyrmäki
Osa korttelia 15409 ja torialue

Kaava-alueen sijainti

Iskoskuja 3 / Paalukylänpolku 7

Sisällys

1	Tiivistelmä	3
2	Lähtökohdat	4
3	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	11
4	Asemakaavan kuvaus	18
5	Asemakaavan toteutus	21

1. TIIVISTELMÄ



Kaava-alue lounaasta. Google earth 2022

Kiinteistö Oy Myyrmanni hakee liiketilojen laajennusta rakennuksen sisälle 2 300 k-m2.

Voimassa olevassa yleiskaavassa muutosalue on keskustatoimintojen aluetta C.

Hyväksytyssä yleiskaavassa alue on kaupunkikeskustan aluetta C ja kestävän kasvun vyöhykettä.

Voimassa olevassa asemakaavassa tontti on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta K, jolla on rakennusoikeus 42 400 k-m2 ja kerrosluku kolme (III). Tontilla sallitaan kaksi maanalaista pysäköintitasoa (map II). Neljännessä kerroksessa (virallisesti ullakolla) on toimistotiloja.

Tontilla on kauppakeskus Myyrmanni, joka on valmistunut 1994.

Asemakaavamuutoksessa tontin rakennusoikeus kasvaa 2 300 k-m2, jolloin rakennusoikeudeksi tulee 44 700 k-m2. Tästä 3 600 k-m2 saa sijoittaa kellaritiloihin. Lisäksi tontille saa rakentaa kauppakäytäviä kuten nyt sekä sijoittaa toimistotiloja neljänteen kerrokseen kuten nyt.

Muutokset tapahtuvat sisätiloissa. Iskoskujan sisäänkäynti poistuu, koska liiketilojen määrä kasvaa. Sisäänkäynnin poistaminen on välttämätöntä, jotta rakennukseen saadaan Prisma.

Prismasta tulee kaksikerroksinen. Lidl sijoittuu Punamultatorin tasoon. Keskikäytävälle lisätään liukutasot pysäköintihalliin.

Kauppakeskus on nykylain mukainen vähittäiskaupan suuryksikkö, joten uusi maankäyttömerkintä on KM, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Rakennuksen pohjois- ja eteläjulkisivut ja gallerian lasikatto suojellaan.

Kaavamuutos vahvistaa Myyrmäkeä kaupallisena keskuksena.

2. LÄHTÖKOHDAT



Aseman sisäänkäynti on kauppakeskuksen vilkkain. TKa 27.6.2021

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

Alueen yleiskuvaus

Myyrmäki on 58 000 asukkaan suuralue ja 17 000 asukkaan kasvava kaupunginosa.

Kaupunkirakenne

Myyrmäki on osa Haaga-Vantaaksi suunniteltua nauhakaupunkia, jonka runkona on rautatielinja. Kaupunginosaa on rakennettu kaikkina vuosikymmeninä 1960-luvulta alkaen, pääosin ruutukaavaan. Pääkadut ovat leveitä. Jalankulkukadut alittavat ne alikulkutunneleissa. Rautatie valmistui 1975. Kauppapaikoiksi valmistui ensin Louhelan ostoskeskus (1967–2011), sitten Myyrinpuhos 1975, Isomyyri 1987 ja Myyrmanni 1994, jolloin se oli Suomen toiseksi suurin kauppakeskus. Myyrmäenraitti on kaupunginosan keskeinen jalankulkuakseli, jonka varrella on julkisia palveluja. Paalutori on vilkas kauppatori. Torilla on Myyrmäkitalo ja torin pohjoispuolelle on rakenteilla 8–16-kerroksisia kerrostaloja kivijalkaliiketiloineen.

Rakennettu ympäristö

Kauppakeskus Myyrmanni valmistui 1994. Sen laajuus on 42 572 k-m2 ja suunnittelija arkkitehtitoimisto Innovarch Oy. Rakennukseen on lisätty yhdyssilta asemalaiturilta. Kahdessa kellarikerroksessa on yhteensä 906 autopaikkaa. Myyrmanni on rakennusperintökohde, josta on tehty rakennushistoriaselvitys (Saatsi Arkkitehdit Oy 2022).

Luonnonympäristö

Myyrmannin paikalla on ollut kuusikkomäki, asutusta 1950-luvulta, peltoja ja puro. Tontti on kokonaan rakennettu eikä luontokohteita enää ole.

Kulttuurihistorialliset kohteet

Myyrmannin ja Paalutorin paikalla on ollut runsaslöytöinen kivikautinen asuinpaikka, joka on tutkittu ennen alueen rakentamista. Siten tontilla ei ole enää muinaisjäännöksiä.



Peruskartta 1958, sen taustalla nykykartta.

Myyrmannin rakennushistoriallinen selvitys

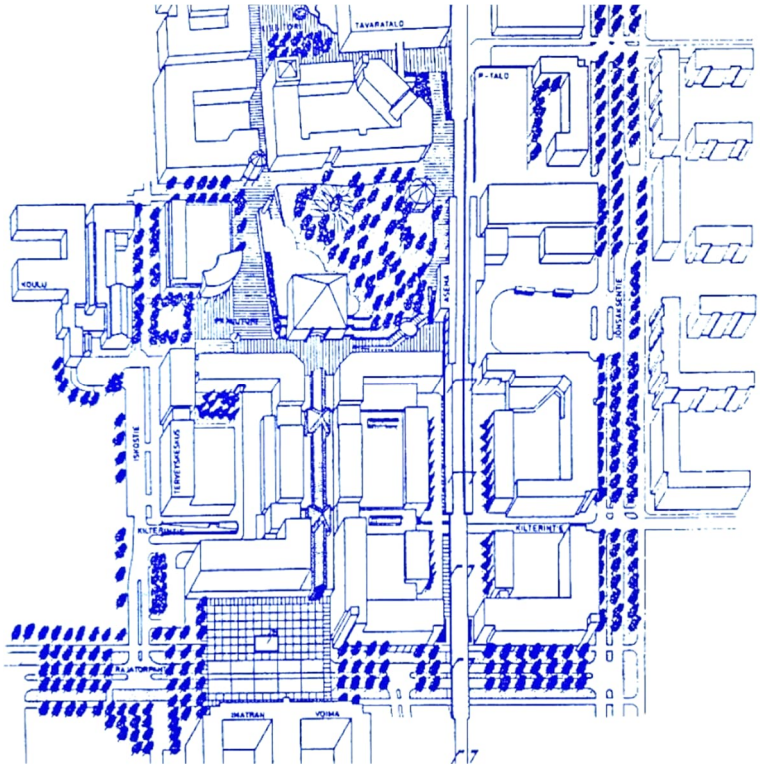
Rakennushistoriallinen selvitys on tehty ja tallennettu kaupunginmuseon Kirsti-tietokantaan.

Inventointitiedot: Saatsi Arkkitehdit Oy, Vantaan 1980 – 1990 -lukujen inventointi, vaihe 1, 2022.

Ajoitus: Kauppakeskus on valmistunut 19.10.1994.

Aika- tai tyylikausi: modernismi (tyyli), historismi, konstruktivismi (taide) ja postmodernismi.

Rakennuksen kuvaus: Kauppakeskus on laaja ja tunnistettava monumentti keskellä Myyrmäen tiivistä kaupunkirakennetta, rautatieaseman ja Kilterin asuinalueen välissä.



Myyrmäen aluekeskuksen toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen suunnitelma, Arkton Oy / Antero Markelin, Marja Sarvimäki, Timo Kallaluoto 1986.

Historiatietoja

Erittäin suurikokoinen kauppakeskus oli valmistuessaan Suomen toiseksi suurin Helsingin Itäkeskuksen jälkeen. Viikoittaiseksi kävijämääräksi arvioitiin 100 000 asiakasta. Rakennuttajayhtiössä olivat mukana Puolimatka, Ilmarinen ja Kesko (HS 14.9.1993: ”Kaupan pudotuspeli käy kovana uusissa kauppakeskuksissa”)

Tilaa oli valmistuessa liki 10 hehtaaria, josta liiketilaa 4,2 hehtaaria. Yrittäjiä oli avajaispäivänä 114, joista isoimpina vetureina Anttila, Citymarket ja Tarjoustalo. Työpaikkoja oli 800 ihmiselle. Markkinointi kohdistettiin noin 145 000 asukkaaseen, joista pohjoisimmat Hyvinkäällä asti. Maanalaisessa pysäköintihallissa oli kahdessa kerroksessa paikkoja 1080 henkilöautolle. Lisäksi 219 ulkopaikkaa. Varsinainen [arkkitehtoninen] pääsisäänkäynti oli Rajatorpantien puolella. (HS 30.9.1994: ”Myyrmanni aikoo koota vuodessa 650 mmk 145 000 ihmisen alueelta”)

Ympäristö

Kauppakeskus Myyrmanni sijaitsee pääosin 1980 – 1990-lukujen aikana valmistuneella keskusta-alueella Myyrmäen rautatieaseman vieressä. Lähiympäristö on kaupunkikuvaltaan modernistista Itä-Pasilan [Reijo Jallinojan diplomityö 1967] tapaan: liikenneväylät on keskitetty suurkortteleiden

laidoille, kevyt liikenne kulkee vapaasti kortteleiden läpi ja moottoriliikenne tuodaan niihin pistoina. Kauppakeskuksen eteläpuolella kulkee yksi Myymäen liikennöidyimmistä liikenneväylistä, Rajatorpantie. Kauppakeskuksen sijoittumista asuinalueen keskelle rautatieaseman viereen voi pitää kaupunkikeskustojen elinvoimaisuutta ajaneen ideologian työvoittona.

Kauppakeskuksen suunnittelussa on kiinnitetty huomiota kävelijälle miellyttävään kaupunkiympäristöön. Kauppakeskuksen etelä- ja pohjoispuolilla sijaitsevat huolellisesti käsitellyt aukiot ja länsipuolella on avoin viheralue. Aukioille katsovat julkisivut ovat muita artikuloidummat. Eteläisen pääjulkisivun edessä oleva Iskostorin monumentaaliaukiolla sitä reunustavine gallerioineen on yhtymäkohtia Euroopan klassistisiin aukiosommitelmiin, kuten esimerkiksi Pyhän Pietarin aukioon Vatikaanissa.

Rakennus ei ole raskaasti rakennetussa maisemassaan varsinainen maamerkki, mutta sen ulkoasussa on eleitä, jotka tukevat rakennuksen identifioimista. Kaikilla julkisivuilla sekä kivetyillä aukioilla on käytetty rajatulla sävypaletilla toistuvaa vaakaraitateemaa, julkisivuissa on varsin paljon rakennuksen julkista statusta ilmaisevia lasikenttiä sekä sisäänkäynneille johdattavia pylväsgallerioita. Rakennuksen katolla on useita lyhtymäisiä valotorneja ja harkitusti muotoiltuja ilmanvaihtohormeja, jotka näkyvät lähestyvien katujen päätteinä.

Massa ja tilaperiaate
Rakennus on erittäin laaja. Sen halkaisee leveä ja etelä-pohjoissuuntainen, kattoikkunan valaisema sisäkatu. Pääsisäkadun ja risteävän poikittaiskadun risteyksessä on ympyräpohjainen aula, jota valaisee majakkaikkunainen lieriötorni. Sisäänkäyntejä on jokaisessa pääilmansuunnassa, mutta varsinainen pääsisäänkäynti on etelässä Iskostorin puolella. [Asiakasmäärällä mitattuna pääsisäänkäynti on Punamultatorilla aseman nurkalla, TKa huom.]

Arkkitehtuuri
Kauppakeskuksen julkisivuarkkitehtuurissa on nähtävissä kaksi osin ristikkäistä tavoitetta: yhtäältä valtavan massan pilkkominen pienempiin osiin kaupunkiympäristölle ominaisen saturaation [kyllästämisen] säilyttämiseksi ja toisaalta kokonaisuuden yhtenäinen käsittely kauppakeskuksen tunnistettavuuden lisäämiseksi.

Julkisivut ovat huolellisesti jäsennellyt. Rakennuksessa on keskimäärin kolme maanpäällistä kerrosta, jotka on kaikki käsitelty toisistaan poikkeavasti. Ensimmäistä kerrosta hallitsee vaaleanpunaharmaa vaakaraidoitus. Tärkeimmillä etelä- ja pohjoisjulkisivuilla ensimmäinen kerros on sisäänvedetty, ja sen eteen on tuotu pyöröpilarien tukema galleria. Toinen kerros on valkoinen tai valkoharmaaraidallinen, ja kolmas ja neljäs valkoisia. Tärkeimmillä julkisivuilla ylimpien kerrosten edessä lisäksi vihreäksi maalattu teräskehikko liikkeiden mainoskilville. Itäjulkisivu on hierarkiassa vähäisin ja sen aiheet ovat muita julkisivuja riisutummat. Itäjulkisivun keskeisimmän teeman muodostavat vesikaton yläpuolelle nousevat viisi tornimaista päätyaihetta, joissa on segmenttikaaren muotoiset lipat ja vapaat kentät yritysten logoille.

Julkisivut taiteilevat modernistisen ja klassisten teemojen välimaastossa 1920-luvun konstruktivistien tapaan. Yhtäältä vihertävälasiset ikkunakentät rytmittävät julkisivuja keskeissymmetrisesti, ja valkoiset pylväät ja punaharmaa raidoitus tuo mieleen italialaisen renessanssin kirkkoarkkitehtuurin. Toisaalta gallerioiden pylvästeemassa on kaikuja myös Le Corbusierin pilareille nostamisen periaatteesta, ja samaan modernistiseen kuvastoon viittaavat nauhaikkunat, vapaasti muotoillut julkisivuosat, tasakatot ja kattoterassien pergoloita imitoivat mainostelineet. Tyypillisen 1990-lukulaisia ovat rakennuksen suuri koko, pääsisäänkäyntiin liittyvät monikertaiset lippa- ja katosrakenteet sekä yritysten valomainosten tuominen näkyvään osaan julkisivuarkkitehtuuria.

Korjaus- ja muutostyöt
Liiketilojen tilamuutoksia on toteutettu aina vuodesta 1995 lähtien yrittäjien vaihtuessa. Myös yksi sisäinen portaikko on poistettu. Ulkoasussa näkyvimpiä ovat mainoslogojen muutokset. Myös ilmanvaihto- ja savunpoisto-osissa on tehty muutoksia. Kauppakeskuksen ja juna-aseman välille rakennettiin yhdyssilta 2012 – 2013. Sisäänkäyntikatokset uusittiin 2016.

Muutostöiden suunnittelijat
- Arkkitehtitoimisto Innovarch Oy, sisätilamuutoksia, ulkomainosmuutoksia, yhdyssilta.
- DAT Arkkitehdit Oy, sisätilamuutoksia.
- BST-Arkkitehdit Oy, katosten uusiminen.

Kerrosluku: kolme, lisäksi toimistotiloja ullakolla ja kaksi maanalaista kellaria.

Perustus: teräsbetoni.

Runko: betoni.

Ulkoverhous: kaakeli, pelti, betoni.

Ulkoväri: valkoinen, harmaa, punainen.

Kattomuoto: tasakatto.

Katemateriaali: huopakatteet (huopa/tiivissauma).

Selvitykset: Vantaan 1980 – 1990-lukujen rakennuskannan inventointi, vaihe 1:n esiselvitys. Tutkimusajankohta 24.5. – 31.8.2021. Laatijat Vihervirta, Johannes, ja Nylund, Niklas. 7.6.2022.

Harvinaisuusarvot: rakennus on harvinainen tai ainutlaatuinen: – Kyllä.

Täsmennys harvinaisuus: Rakennuksen ulkoasu on kauppakeskukseksi harvinaisen huolellisesti suunniteltu ja toteutettu. Erityisesti paraatiaukioiden eli Iskostorin ja Paalutorin käsittelyissä sekä niille avautuvien julkisivujen vuoropuhelussa on poikkeuksellista omailmeisyyttä ja laatutekijöitä. Kauppakeskus on tässä koko- ja kaupunkikuvallisessa vaikuttavuusluokassaan Vantaalla ainutlaatuinen. (Saatsi Arkkitehdit 2022)

Tyypillisyysarvot: Rakennus on historiallisesti tyypillinen alueelleen. – Kyllä.

Täsmennys tyypillisyys: Kohde on teräsbetonielementtirakennustekniikkaan, rakennustyyppiin, muotokieleen ja kaupunkikuvaan liittyvien suunnitteluideologioiden näkökulmasta tyypillinen rakennusajalleen. Piirteisiin kuuluvat mm. vaihtelevan kokoiset ikkuna-aukot, kävelygalleriat, julkisivujen vaakaraidoitus, lasikatettu sisäkatu ja massoittelun rationalistinen yleisote. Rakennuksen suunnitteluideologiset piirteet toistuvat alueen muussa saman ikäisessä rakennuskannassa. (Saatsi Arkkitehdit 2022)

Edustavuusarvot: Rakennus on edustava esimerkki. – Kyllä.

Täsmennys edustavuus: Rakennus on edustava esimerkki rakennusaikansa ja rakennustyyppinsä rakentamistavasta ja tyylistä. (Saatsi Arkkitehdit 2022)

Alkuperäisyysarvot: Rakennuksella on alkuperäisyysarvoa. – Kyllä.

Täsmennys alkuperäisyys: Rakennuksen alkuperäinen ulkoasu ja käyttötarkoitus ovat säilyneet hyvin. (Saatsi Arkkitehdit 2022)

Historiallinen todistusvoimaisuus: Rakennuksessa on historiallista todistusvoimaisuutta. – Kyllä.

Täsmennys historiallinen todistusvoimaisuus: Rakennus kertoo suomalaisen kulutusyhteiskunnan menestyksestä, yksityisten rakennusyhtiöiden hyvästä kunnosta, Myyrmäen kehityksestä sekä kaupunkikeskustojen elävöittämistavoitteiden näkyvyydestä 1990-luvun Vantaalla. (Saatsi Arkkitehdit 2022)

Täsmennys historiallinen kerroksisuus: Rakennuksen ulkoasussa toteutetut muutokset ovat kokonaisuuteen nähden hyvin rajattuja eivätkä vaikuta keskeisellä tavalla alkuperäisarkkitehtuurin hahmottumiseen. (Saatsi Arkkitehdit 2022)

Arvotus: R2, rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot ovat merkittävät. Kohde on paikallisesti merkittävä. Rakennuksen arvoperusteet ovat kaupunginmuseon näkökulmasta riittävät asemakaavasuojeluun. (Susanna Paavola 7.6.2022, 28.6.2022)

Palvelut

Myyrmäki on suuralueensa keskusta, jossa on hyvät kaupalliset palvelut ja vilkas kauppatori. Kauppakeskus Myyrmannissa toimii yli 90 liikettä. Vanhat kauppakeskukset Myyrinpuhos (1975) ja Isomyyri (1987) on suunniteltu purettaviksi asemakaavamuutoksella 002400. Myyrmäen keskustakortteleihin on tulossa uusia kivijalkaliiketiloja Paalutorille, Myyrmäenraitille ja aseman ympärille. Myyrmäessä on myös kirkko, taidemuseo, kirjasto, terveysasema, useita kouluja ja päiväkoteja, uimahalli, asukastiloja, urheilupuisto ja toimistotiloja.

Virkistys

Alueen pohjoispuolella on kauppatori Paalutori, Paalutorinpuisto ja kävelykatu Myyrmäenraitti.

Liikenne

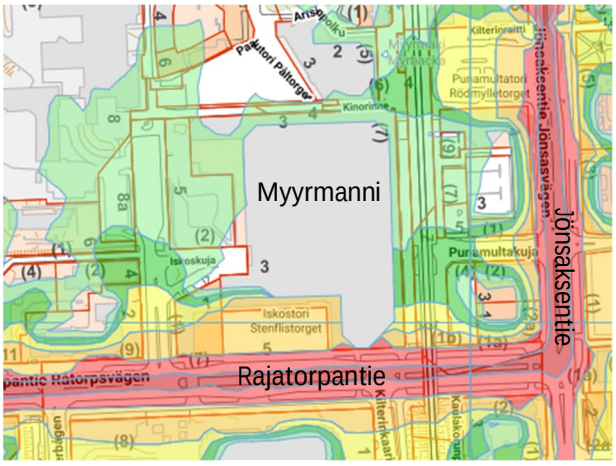
Myyrmäki on kehäradan ja laajan ja tiheästi liikennöidyn bussilinjaston solmukohta. Rajatorpantiellä ja Jönsaksentiellä kulki kummallakin noin 10 300 ajon/vrk v. 2017. Myyrmannissa on 906 autopaikkaa, sisäänajot Iskoskujalta ja Punamultakujalta.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Lentomelu

Lentomelutaso Lden 50…55 dB edellyttää toimistoilta ja vastaavilta työtiloilta ΔL 28 dB ääneneristävyyttä.

Tiemelu



Tiemelutilanne Aeq päivällä 2016 (dB)

45–50	55–60	65–70	75- dB
50–55	60–65	70–75	

Vantaan ympäristökeskus 2016

Tiemelun huomioon ottaminen		
Tiemeluvyöhyke Aeq (dB)	Äänitasoero asunnoissa ΔL (dB)	Äänitasoero toimistoissa ΔL (dB)
65…100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60…64,9	35	30
55…59,9	30	25
alle 55	30*	–

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010, *YM asetus 796/2017.

Tekninen huolto

Kaduilla on valmis kunnallistekniikka.

Maanomistus

Tontin osalta Kiinteistö Oy Myyrmanni / Citycon Finland Oy 100 %.
Iskostorin osalta Vantaan kaupunki.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

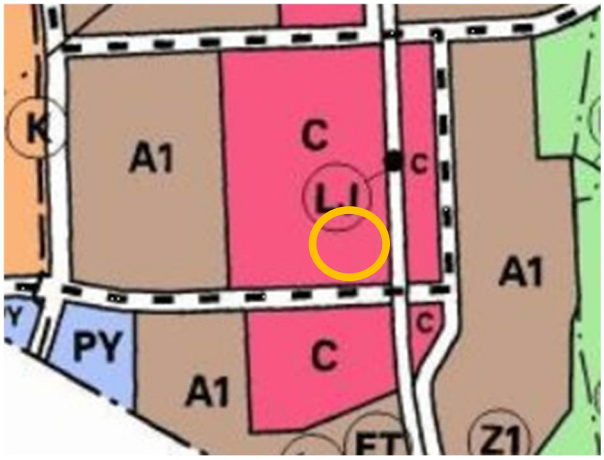
Tavoitteena on mm., että suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. (VN 14.12.2017)
=> *Kaavamuutos on tavoitteiden mukainen.*



Maakuntakaava

Uusimaa 2050 -kaavan tavoitteena on ohjata kasvua kestävästi. Kaava-alue on keskustatoimintojen alue, keskus. (Maakuntavaltuusto 25.8.2020; HHO 24.9.2021)
=> *Kaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.*

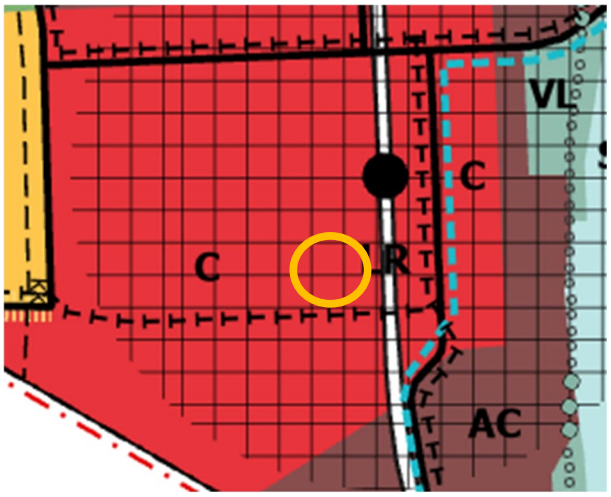
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke.
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
- Keskustatoimintojen alue, keskus.
- Kaupan alue.
- Kaavamuutosalueen sijainti.



Voimassa oleva yleiskaava

Oikeusvaikutteisen yleiskaavan tavoitteita ovat tiivistäminen, täydentäminen ja uudistaminen. Kaava-alue on keskustatoimintojen aluetta.
(Kv 17.12.2007)
=> *Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen.*

- A1 Tehokas asuntoalue.
- C Keskustatoimintojen alue.
- P1 Palvelujen alue.
- PY Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.
- VL Lähivirkistysalue.
- Kaavamuutosalueen sijainti.



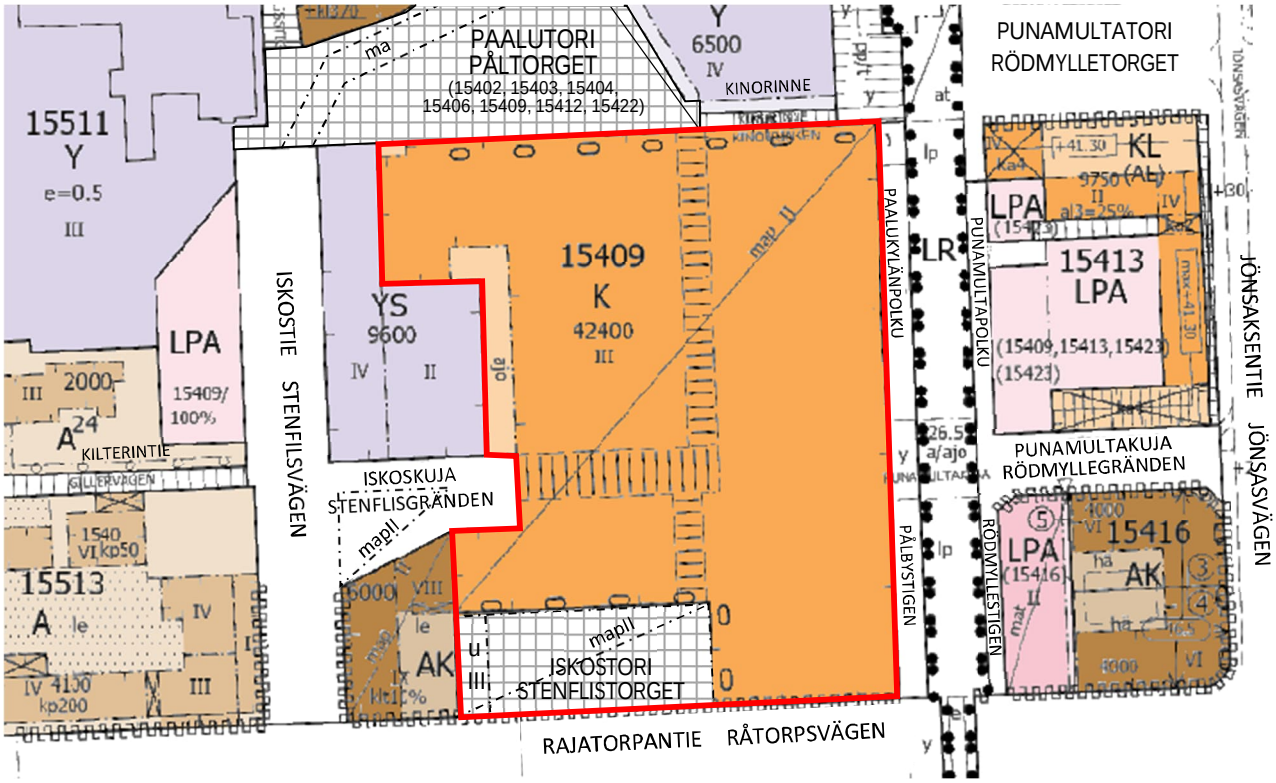
Hyväksytty yleiskaava

Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Alue on kaupunkikeskustan aluetta ja kestävän kasvun vyöhykettä.
(Kv 25.1.2021, HHO 28.6.2022)
=> *Kaavamuutos on hyväksytyn yleiskaavan mukainen.*

- AC Kaupunkikeskustan asuinalue.
- C Kaupunkikeskustan alue.
- VL Lähivirkistysalue.
- Kestävän kasvun vyöhyke.
- Joukkoliikenteen runkoyhteys.
- Rautatieasema.
- Kaavamuutosalueen sijainti.

Voimassa oleva asemakaava

Asemakaavassa 001116 tontti on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta K. Rakennusoikeus on 42 400 k-m2. Suurin kerrosluku on kolme (III). (YM 28.9.1994)



A...	Asuinrakennusten korttelialueita.	III	Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.
K	Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.	ajo	Ajoyhteys.
LPA	Autopaikkojen korttelialue.	mapII	Maanalaisten pysäköintitasojen suurin määrä.
LR	Rautatiealue.	u	Uloke.
Y...	Yleisten rakennusten korttelialueita.		Kulkuaukko tai katettu jalankulkutila.
	Rakennusalat on tummennettu.		Ohjeellinen jalankululle varattu alueen osa.
15409	Korttelin numero.		Katuaukio / tori.
42400	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.		Kaavamuutosalueen rajaus.

Ajantasa-asemakaava.

Vantaan kaavoja, karttoja ja paikkatietoja voi katsoa tarkemmin: *kartta.vantaa.fi*

Rakennusjärjestys

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

Tonttijako- ja rekisteri

Vantaan kiinteistörekisteri.

Rakennuskiellot

Ei ole.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET



Iskoskujan sisäänkäyntiä käyttää vain 4 % asiakkaista. TKa 16.6.2021

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA PÄÄTÖKSET

Kaupunkisuunnittelulautakunta 12.1.2021 hyväksyi hankkeen kaavoitusohjelmaan 2021.

Kiinteistö Oy Myyrmanni 19.5.2021 haki kaavamuutosta liiketilan lisäämiseksi rakennuksen sisälle seuraavasti:

”Kaavamerkintä K muutetaan merkinnäksi KM.
Perustelut: Halutaan mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen kauppakeskukseen. Halutaan parantaa väestömäärältään kasvavan kaupungin kaupallista palvelutarjontaa.

Rakennuksen ullakkokerros muutetaan kerrokseksi. Kerroslukua osoittava kaavamerkintä 3 muutetaan 4:ksi: Poistetaan kaavamerkintä: Korttelin 15409 K-alueella saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden estämättä rakentaa ylimmän kerroksen yläpuolelle 500 k-m2 liikunta-, kokous- ja saunatiloja.
Perustelut: Rakennuksen ullakkokerroksessa sijaitsee pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja, jotka kaavamuutoksen jälkeen luetaan rakennusoikeuteen kuuluvaksi.

Autopaikkojen vähimmäisvaatimusta muutetaan seuraavasti
- Liikkeet 1 autopaikka / 50 k-m2 muutetaan 1 autopaikka / 55 k-m2
- Toimistot 1 autopaikka / 50 k-m2 muutetaan 1 autopaikka / 55 km2

Perustelut: Autopaikkatarpeesta on laadittu selvitys, jonka mukaan esitetty määrä on riittävä myös tulevaisuudessa. Kauppakeskuksen asiakkaat saapuvat enenevästi muuten kuin autoilla.

Kaavaan on merkitty ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu pääosin lasikatteinen alueen osa. Iskoskujan suunnasta poikittainen yleiselle jalankululle varattu alue poistetaan.



Iskoskujan kauppakäytävä liitetään liiketiloihin. TKa 5.8.2021

Perustelut: Iskoskujan puoleinen sisäänkäynti ja kauppakäytävä poistetaan ja rakennetaan liiketilaksi. Iskoskujan sisäänkäynti on asiakasmäärältään suhteellisen vähäistä eikä sille ole saavutettavuuden vuoksi tarvetta. Vastaavasti pohjakerroksen sisäänkäyntiä sekä saavutettavuutta Punamultatorin suunnasta rakennuksen pohjakerroksessa laajennetaan ja kehitetään aktiivisemmaksi.

Poistetaan kaavateksti: Korttelin 15409 K-alueella saa liiketiloja sijoittaa enintään 2 000 k-m2 likimääräiselle tasolle +28,5 m.
Perustelut: Likimääräiselle tasolle +28,5 m rakennetaan uutta liiketilaa sekä kauppakäytävä. Kauppakeskusta halutaan kehittää ja aktivoida Punamultatorin suuntaan.”

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

Kaavoituksessa osallisia olivat kaavan hakija, alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat (naapurit), kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsingin seudun liikenne HSL, Väylävirasto, kaupungin viranomaiset sekä kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

- *Osallistumis- ja arviointisuunnitelma* laadittiin, lähetettiin osallisille ja julkaistiin internetissä 9.11.2021, tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle 30.11.2021. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 13.12.2021 mennessä.
- *Vireille tulo* ilmoitettiin Vantaan asukaslehdessä kaavoituskatsauksessa 6.3.2021, Vantaan Sanomissa 27.11.2021 sekä Facebookissa ja Vantaan tapahtumakalenterissa 29.9.2021.
- *Uutiset* Myyr York Times 27.11.2021 s. 7: ”Myyrmanniin tulossa muutoksia” ja Vantaan Sanomat 4.12.2021 s. 4: ”Myyrmanni haluaa lisää tilaa”.
- *Teams-kokous* 1.12.2021 klo 17.00, josta video oli nähtävillä 3.12.–20.12.2021.
- *Aluearkkitehti oli tavattavissa* sähköpostilla ja puhelimitse, puheluja ei tullut.
- *Kaavan vaihe* ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 5.3.2022.
- *Asemakaavoituksen kuulutukset* julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.

Alustava luonnos

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettiin alustava kerrosala- ja autopaikkalaskelma.

Saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Asiaan saatiin määräajassa 10 mielipidettä.

1. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL / 24.11.2021:
Ei lausuttavaa.

2. Teams-kokous / 1.12.2021, läsnä 26 henkilöä + kaupungin edustajat:

Kommentteja keskustelupalstalla:

1. Iskoskujan sisäänkäyntinä näytetään autojen väylää. Esim taksit jättävät tuohon.
2. Iskoskujan sisäänkäyntiä käyttävät mm.taksit, invataksit, ambulanssit sekä monet liikuntaesteiset, mm.rollaattorilla liikkuvat asiakkaat.
3. Onko olemassa mitään havainnekuvaa Mannin läntisestä julkisivusta mahdollisen muutoksen jälkeen? Kuvaa siitä miltä se vastaisuudessa näyttää?
4. Kyllä Iskoskujalta pitäisi päästä sisään edelleen. Ja monttu pois! On aivan järkyttävä.
5. Monttu on nyt ollut siinä aika kauan ja se kyllä pitäisi poistaa.

Suullisia mielipiteitä:

6. Sosiaalinen kontrolli? Alue autioituu entisestään. Autoramppi säilyy. Huoltoliikennettä on. Citycon pyrkii saamaan aluetta viihtyisämmäksi. Ei pidä jättää ”villiintyväksi”.
7. Hissiongelma Punamultatorin puolella.
8. Entä roskat lastauspihalla? Mattopesulalle tulevat autot?
9. Liikuntarajoitteiset tulevat taksilla Iskoskujan puolelta
10. Saattoliikenteen voisi ohjata kellariin, pullonpalautustasolle
11. Mitäs Montulle tehdään?
12. Toivottavasti poistuvia kaupungin tiloja saisi sijoitettua vaikka Montun paikalle.
13. Tuleeko Myyrmäenraitti kävelykatu takaisin jossain vaiheessa? Nyt rakennetaan ja on tukossa.
14. Tuleeko Myyrmäkeen julkinen wc?
15. Ullakkotilat? Mitä sinne tulee, uusia toimintoja vai siirretäänkö sinne vanhoja?

=> *Vastaus:*

1. Taksiliikenteen sujuvuus Myyrmannissa on otettu huomioon. Takseille on useampia vaihtoehtoisia reittejä ja sisäänkäyntejä, joiden toimivuutta tullaan edelleen kehittämään.
2. Kaikki luetellut ryhmät ovat tärkeitä ja näiden asiointi Myyrmannissa on huomioitu jo muutoksen valmistelussa.
3. Muutos Iskoskujan julkisivussa on varsin pieni, Myyrmannin valomainos oven yläpuolelta siirretään mahdollisesti muiden mainosten joukkoon/valomainoskenttään oven yläpuolelle, ja ovi suljetaan, katos puretaan. Havainnekuvat valmistellaan myöhemmin rakennuslupaa varten.

4.–5. Montun kehittäminen ei kuulu tähän kaavamuutokseen.

6. Kiinteistön ympäristön yleisten torien, puistojen ja alueiden sosiaalinen kontrolli on yhteistyötä monen eri toimijan kanssa. Citycon ja Myyrmanni aikoo jatkaa aktiivista rooliaan tässä kuten tähänkin asti.
7. Punamultatorin hissikapasiteetti tulee olemaan muutosten jälkeen riittävä ja reitti esteetön.
8. Huoltoliikenne ja lastauslaiturit sekä tietyt asiakastoimitukset ym. säilyvät ennallaan, vain jalankulkijoiden ovi poistuu.
9. Osa liikuntarajoitteisista tulee keskukseen todella Iskoskujan sisäänkäynnin kautta, mutta se ei ole ainoa vaihtoehto. Muutostöiden myötä esteettömät kulkuyhteydet paranevat.
10. Normaalikokoiset autot pystyvät hyvin toimimaan pysäköintihallin kautta. Pysäköintihalliin voidaan järjestää saattoliikennepaikkoja, jos katutason saattoliikenne ruuhkautuu.

11.–12. Montun kehittäminen ei kuulu tähän kaavamuutokseen.

13. Myyrmäenraitin ja Ruukkupolun alue on tällä hetkellä osittain rakennustyön valtaama ja haittaa osaltaan liikennettä sen aikaa, kun rakentaminen kestää.

14. Myyrmannissa on kauppakeskuksen wc. Myyrmäkitalossa on yleinen wc.
15. Ullakkokerroksessa on teknisiä tiloja, sekä toimistotilaa, joka nyt merkitään varsinaiseksi kerrosalaksi. Tällä hetkellä ei ullakkokerrokseen ole suunnitelmissa rakentaa lisää tiloja.

3. Yksityishenkilö / 2.12.2021:
Myyrmannin suunnitelma poistaa Iskostien uloskäynti aiheuttaa haittaa niin asukkaille kuin taksiliikenteellekin. Paalutorin rakennustyöt ovat tukkineet kulun Ruukkupolulle, joten Iskostien uloskäyntiä käyttää suurin osa ihmisistä, jotka asuvat Myyrmannin ja Myyrmäkihallin välisellä alueella. Iskostietä käyttävät myös vanhukset ja muut, jotka tarvitsevat taksikuljetusta, koska Paalutorin puolelle taksien on vaikeampi ajaa. Punamultatorin taksitolpan viereinen alue ei toimi tilan puutteen vuoksi järkevästi jättöalueena. Punamultatorin uloskäynti on kellarikerroksessa eikä siinä ole esim. istumapaikkoja sen lisäksi yksi hissi tulee olemaan ihan riittämätön, jos liikuntarajoitteisten ja lapsiperheiden (lastenvaunut) kulku lisääntyy sillä puolella.

Kun Liesikujan pysäköintitalo ja ulkoparkkipaikat poistetaan tulevien asuinkerrostalojen tieltä, Myyrmannin pysäköintipaikat eivät taatusti tule riittämään. Myyrmäen pysäköintipaikat ovat nyt jo kortilla. Lidlin sijoittaminen Myyrmannin kellarikerrokseen ja sitä kautta pysäköintipaikkojen väheneminen on pitkällä tähtäimellä kannattamaton idea. Pysäköintipaikkojen vähäinen määrä sekä pysäköintiaikarajoitukset vähentävät halukkuutta asioida Myyrmannissa ja jo nyt moni valitsee mieluummin jonkun alueen toisista kauppakeskuksista (Kaari/Sello/Jumbo). Kauppakeskuksiin mennään viettämään aikaa perheen kanssa, koska se on kätevää. Kaikki palvelut erikoisliikkeistä ravintoloihin ja ruokakauppoihin löytyvät saman katon alta. Aika harva lapsiperhe haluaa kulkea julkisilla kauppakeskuksiin. Se että auton saa parkkiin ja ostokset sekä väsyneet lapset saa autoon, helpottaa vanhempien elämää ja vaikuttaa missä kauppakeskuksessa asioi.

On hyvä että Myyrmannia kehitetään ja laajennetaan, mutta ei tehdä asiointia vielä hankalammaksi.

=> *Vastaus:*
Kaupungin kasvaessa myös kaupallisilla palveluilla on tarve kasvaa. Iskoskujan sisäänkäynnin poistaminen on tarpeen, jotta kauppakeskukseen saadaan mahtumaan Prisma, jolla on laaja asiakaskunta. Prisma on ollut asiakkaiden toive.

Paalutorin läheisten rakennustyömaiden haitta kulkuyhteydelle on tilapäinen. Sisäänkäyntien suhteelliset käyttömäärät eivät ole Paalutorin rakennustöiden aikana juurikaan muuttuneet, vaikka kulkureitti onkin työmaan alueella muuttunut. Myyrmannin kauppakeskukselle jää muutoksen jälkeen edelleen kolme katutason sisäänkäyntiä pysäköintihallin lisäksi. Siten saattoliikenne henkilöautoilla ja tilatakseilla voi edelleen saapua Myyrmanniin.

Taksiliikenteen reitit ja ajotottumukset muuttuvat vastaamaan uutta tilannetta. Siirtymävaiheen aikana käydään vuoropuhelua eri sisäänkäyntien toimivuudesta ja kehitetään niitä vastaamaan käyttäjien vaatimuksia. Myyrmannia ympäröivät torit ovat jalankulkualueita ja kaipaavat liikenteen ohjausta. Tällä hetkellä toreilla, kuten myöskään Iskoskujan puolella, ei ole ohjausta eri liikennemuodoille. Näitä asioita kehitetään, jotta torialueet säilyvät turvallisina ja viihtyisinä.

Myyrmannin pysäköintipaikkojen riittävyydestä on tehty selvitys, jonka mukaan ne riittävät Myyrmannin asiakkaiden tarpeisiin muutosten jälkeenkin. Autojen pysäköinti aiheuttaa keskustelua koko pääkaupunkiseudulla erityisesti tiivistyvillä alueilla. Myyrmannin kauppakeskuksessa on pysäköintipaikkoja keskuksen kokoon nähden tarvittava määrä muutosten jälkeenkin.

Hissien riittävyys ja esteettömyys Punamultatorin sisäänkäynnillä on varmistettu, suunniteltu ja tullaan toteuttamaan muutosten yhteydessä.

Keskikäytävälle lisätään liukutasot pysäköintihalliin, mikä helpottaa asiointia.



Iskostorin monumentaaliaukio, eteläjulkisivua ja sisäänkäynti. TKa 3.7.2021

4. Yksityishenkilö / 2.12.2021:
Suunnitelma poistaa Iskoskujan kulkureitti kauppakeskus Myyrmanniin ei huomioi liikuntarajoitteisia eikä pelastustoimea. Iskoskujan kulkureitti on ainoa johon pääsee autolla ovelle. Muilla reiteillä on joko portaita tai autoilu pitää hoitaa kävelijöiden seassa. Hätätilanteessa ei voi käyttää edes hissejä joten muita esteettömiä reittejä ei ole. Paalutorin autoliikennettä ei voi turvallisesti lisätä. Alueella jo lukuisia rakennustyömaita. Vastustan 002473 muutos suunnitelmaa.

=> *Vastaus:*
Iskoskujan sisäänkäynnin käyttö tunnetaan ja korvaavat reitit kullekin käyttäjäryhmälle on suunniteltu toteutettavaksi muutosten yhteydessä.

Myyrmannin kauppakeskukselle jää muutoksen jälkeen edelleen kolme katutason sisäänkäyntiä pysäköintihallin lisäksi. Taksiliikennettä ja henkilöautojen saattoliikennettä ohjataan Iskostielle ja Punamultatorin suuntaan, jossa parannetaan hissiyhteyksiä ja esteettömyyttä. Suunnitelmat huomioivat sekä pelastustoimen että liikuntarajoitteisten tarpeet. Rakennushankkeiden toteuttamista esteettömäksi ohjaavat lukuisat määräykset, asetukset ja ohjeet, joita noudatetaan.

5. Yksityishenkilö / 2.12.2021:
Kiitos eilisestä tilaisuudesta Myyrmannin kehittämiseen liittyen. Olisin vielä lisännyt kommentin Iskostien puoleisen sisäänkäynnin sulkemisesta. On arvioitu, että tätä sisäänkäyntiä asiakkaat käyttävät vain vähän. Eräs huomionarvoinen seikka on kuitenkin , että tätä rauhallisempaa ja esteetöntä sisäänkäyntiä käyttää päivittäin mm. taksit, jotka tuovat ikääntyneitä ja vaikeasti liikkuvia asiakkaita ostoksille. Myö invataksit käyttävät tätä sisäänkäyntiä, koska autot ovat kookkaita, ja siirtyminen autosta/autoon vie aikaa. Rajatorpantiellä ei ole pysäköintiin tilaa, ja siellä on myös portaat. Myös ambulanssit käyttävät viikottain Iskostien sisäänkäyntiä, josta on suora ja nopea siirtyminen kauppakeskukseen, ja siirtyminen onnistuu myös paareilla. Näiden toimintojen siirtyessä torin puoleisille pääoville tulisi sinne ilmeisesti ruuhkaa ja paljon lisää autoliikennettä. Junaaseman ovilla taas on liukuportaat ja ilmeisesti vain yksittäinen pienehkö hissi. Ainakin ambulanssin osalta ohjaaminen pysäköintihalliin on hankalaa, koska usein tarvitaan nopeaa toimintaa, ja hissien odottelu tai autoruuhkat voivat aiheuttaa ongelmia. Nämä ajatukset ajattelin vielä välittää pohdittavaksi eiliseen tilaisuuteen liittyen.

=> *Vastaus:*
Iskoskujan sisäänkäynnin käyttö tunnetaan ja korvaavat reitit kullekin käyttäjäryhmälle on suunniteltu toteutettavaksi muutosten yhteydessä. Taksiliikennettä ja henkilöautojen saattoliikennettä ohjataan Iskostielle ja Punamultatorin suuntaan, jossa parannetaan hissiyhteyksiä ja esteettömyyttä. Keskikäytävälle lisätään uudet liukutasot pysäköintihalliin, mikä helpottaa asioimista.

Kiinteistö on säännöllisesti yhteydessä pelastuslaitokseen toiminnan sujuvuuden ja toimivuuden osalta. Muutokset suunnitellaan ja arvioidaan huolellisesti. Ambulanssit ja invataksit eivät käytä parkkihallia, joten reitit ja pysäköintipaikat ratkaistaan katutason sisäänkäynneillä, joita Myyrmannissa on moniin muihin kauppakeskuksiin nähden paljon.

Muutostöissä Punamultatorin yhteydet paranevat ja hissikapasiteetti tulee varmasti riittämään.

6. Yksityishenkilö / 3.12.2021:
Toivon kaupungin pitävän huolen Iskoskujan kulkureitin tärkeydestä alueen asukkaille ja toimijoille sekä liikuntarajoitteisille, joille se on ainut paikka mistä kyydin saan kauppakeskukseen ilman hankalaa ja pitkiä luiskia tai Paalutorin autoiluruuhkan lisäämistä. Lännessä on runsaan asutuksen lisäksi kouluja, urheilukesluksia ja hotellikin. Myyrmannin eteläovet on pitkien portaiden takana ja vie ruuhkaiselle Rajatorpantien ylityspaikoille, kun taas lännen ovet ohjaa kulkijat rauhalliselle kävelybaanalle.

Kaupungin pitäisi ottaa huomioon Montun kohdalle rakennettava musiikkitalon tuleva vaikutus. Suora kulkuyhteys kauppakeskukseen palvelisi kummankin asiakkaita.

Myyrmäkitalon purku ja uuden rakentaminen tulee vaikuttamaan Mannin pohjoisen uloskäynteihin. Mannin muutos ei kannata toteuttaa Iskoskujan sulkemalla ainakaan 10 vuoteen.

Myyrmannin parhautta on ollut kävilijäystävällisyys. Jumbo hyvä esimerkki huonosta suunnittelusta, jossa ajatellaan vain autoilijoita.

=> *Vastaus:*
Myyrmanni on todella kävelijäystävällinen keskus, joka halutaan jatkossakin säilyttää. Sisäänkäyntien käyttöä ja asiakasmääriä sisäänkäynneillä tutkitaan ja niiden käyttö tunnetaan. Muutoksen jälkeen taksien ja henkilöautojen saattoliikenne ohjautuu luontevasti parkkihalliin ja Punamultatorin sisäänkäynnille. Jatkosuunnittelussa lopulliset ratkaisut täsmentyvät.

Myyrmannin kauppakeskukselle jää muutoksen jälkeen edelleen kolme katutason sisäänkäyntiä pysäköintihallin lisäksi. Saattoliikennettä henkilöautoilla sekä suuremmilla takseilla voidaan edelleen vastaanottaa kuten aikaisemminkin.

Citycon haluaa taata myös kävelijöiden turvallisuuden, eikä Iskoskujan lastausalue ole peruuttavien rekkojen takia täysin toimiva ja turvallinen sisäänkäynti.

7. Yksityishenkilö / 4.12.2021:
Luin suunnitelmista Myyrmannin kehittämisestä. Kehitystä kauppakeskus vaatii jotta siellä tulisi useammin käytyä. Cittarissa ei tule kalliden hintojen vuoksi käytyä. Ei ole mitään järkeä pitää tyhjää kuoppaa hyvällä paikalla tyhjänä. En ynnärrä sen ajatusta ollenkaan. Olen käsittänyt että siihen olisi tullut Prisma, mutta siitä on valitettu? Prismaa tänne Länsi-vantaalle kaivataan ja sen vuoksi itsekin ostan suurimman osan ostoksistani Kaaren Prismasta. Tämä jäisi varmasti aika pitkälle pois ja siirtyisi Myyrmanniin.

Eli kilpailua tarvitaan ja parempia perheiden palveluja. Nyt suuri osa tuntuu olevan ruokapaikkoja. Ja jos yksi sisääntulo suljetaan jää jäljellä todella monta vaihtoehtoista reittiä.

Eli kannatan tätä ajatusta uudelle suuremmalle kaupalle.

=> *Vastaus:*
Citycon kiittää rohkaisevasta ja positiivisesta kommentista. Kauppakeskukseen tulee Prisma ja Lidl. Myyrmanni pyrkii palvelemaan asiakkaitaan jatkossakin mahdollisimman hyvin päivittäisenä kumppanina arjen käänteissä.

8. As Oy Tuulensalpa, Iskostie 6 / 8.12.2021:
Iskoskujan puoleista sisäänkäyntiä EI saa sulkea.

Myyrmannin läntinen sisäänkäynti Iskoskujan puolelta on tärkeä säilyttää jatkossakin, sillä sen kautta kauppakeskukseen on turvallinen ja esteetön kulku myös liikuntaesteisillä asiakkailla, jotka kulkevat taksilla/autolla.

Iskoskujan puoleiselle ovelle on taksin/auton huomattavasti turvallisempi ja helpompi tuoda/hakea, kuin muilta Myyrmannin ovilta. Lännestä Kilterinraittia kauppakeskukseen kävellen kulkevien matka mutkistuu, jos läntinen sisäänkäynti suljetaan.

Esteetön sisäänkäynti Iskoskujan puolelta Myyrmanniin tulee säilyttää!

=> *Vastaus:* Iskoskujan sisäänkäynti ei ole muita sisäänkäyntejä turvallisempi sisäänkäynti jalankulkijalle, koska alueella liikkuu raskasta huoltoliikennettä. Moni taksi on tottunut ajamaan Iskoskujan ovelle, vaikka vaihtoehtoja on useita.

Myyrmannissa on poikkeuksellisen vahva yhteys kaupunkiympäristöön ja jalan saapuvien asiakkaiden osuus on suuri. Tämä saavutettavuus halutaan jatkossakin säilyttää. Iskoskujan sisäänkäynti on näistä sisäänkäynneistä käyntilaskureiden perusteella vähiten käytetty sisäänkäynti.

Lännestä Kilterinraittia pitkin saapuvia asiakkaita suositellaan käyttämään jatkossa Paalutorin sisäänkäyntiä. Myyrmanniin on jatkossakin hyvät sisäänkäynnit ja toimiva saattoliikenne.

9. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY / 9.12.2021:
Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Suunnittelualueella Iskoskujan Myyrmannin puoleisessa päädyssä sijaitsee yleinen vesijohto sekä jätevesi- ja hulevesiviemärit. Mahdolliset kaavamuutoksen aiheuttamat johtosiirrot tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä ja sen kustannuksella yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat tulee hyväksyttää HSY:llä.

=> *Vastaus:* Kaavamuutoksesta ei synny suoraa muutostarvetta kunnallistekniikalle. Kunnallistekniikkaa koskevat asiat käsitellään mahdollisissa rakennushankkeissa rakennusluvan yhteydessä.

10. Vantaan kaupunginmuseo / 13.12.2021:
Vuonna 1994 rakennettu Myyrmanni -ostoskeskus on mukana Vantaan 1980- ja 1990-lukujen rakennusten inventoinnissa. Inventoinnin ensimmäisessä vaiheessa käydään läpi kyseisten vuosikymmenien julkisten- liike ja toimistorakennusten kulttuurihistorialliset arvot. Myyrmanni kuuluu tähän ensimmäisenä inventoitavien rakennusten joukkoon. Rakennusten arvottaminen on määrä suorittaa konsulttityönä kevään 2022 aikana. Alueen kaavoituksessa on huomioitava kyseisen inventoinnin tulokset mahdollisen suojelutarpeen osalta. Jos arvoja todetaan, on ne siirrettävä tulevaan asemakaavaan asianmukaisin suojelumerkinnön ja määräyksin.

Alueella ei ole todettu kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja, eikä sieltä tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

=> *Vastaus:* Meneillään oleva kaavamuutos ei aiheuta merkittäviä muutoksia rakennuksen julkisivuun, kaupunkikuvaan, rakenteisiin eikä siten vaaranna rakennuksen mahdollisia kulttuurihistoriallisia arvoja. Tehty rakennushistoriallisen selvitys (Saatsi Arkkitehdit 2022, s. 5 – 7), jonka perusteella suojellaan etelä- ja pohjoisjulkisivut sekä gallerian lasikatto.

11. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy / 15.12.2021
- Sähköverkko: Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden mukaisesti, jotka tulee huomioida.
- Kaukolämpöverkko: Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia, jotka tulee huomioida.

=> *Vastaus:* Tontin omistaja on yhteydessä energiayhtiöön, jos johtosiirtoja tarvitaan.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS



Myyrmannin kauppagalleria. TKa 15.10.2021

4.1 KAAVAN RAKENNE

Kaavaratkaisu

Asemakaavamuutoksessa Myyrmannin tontin rakennusoikeus nousee 2 300 k-m2, jolloin uudeksi rakennusoikeudeksi tulee 44 700 k-m2. Tästä 3 600 k-m2 sijoittuu kellaritiloihin, osin nykyiseen pysäköintikellariin. Lisäksi tontille saa rakentaa kauppakäytäviä kuten nyt, paitsi Iskoskujalle menevä kauppakäytävä poistuu liiketilojen laajentamiseksi. Toimistotiloja saa sijoittaa neljänteen kerrokseen, joka on nyt ullakkoa. Kyseessä on nykylain mukainen vähittäiskaupan suuryksikkö, joten uusi maankäyttömerkintä on KM, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

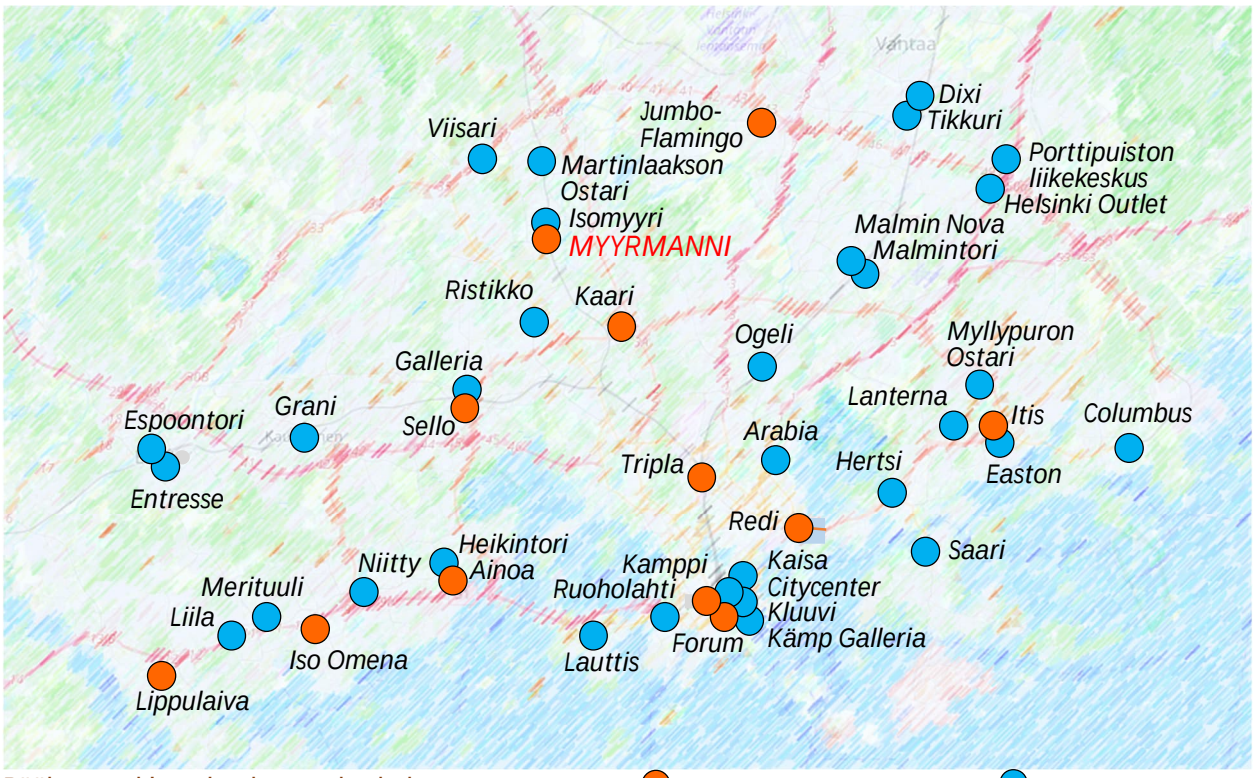
Tontilla sovelletaan nykyisiä kaavamääräyksiä ja annetaan suojelumääräys (sr) rakennuksen etelä- ja pohjoisjulkisivuille ja keskeiselle kauppagallerialle.

Kaavan perustelut

Myyrmannin kaavamuutos tehdään kauppakeskuksen tarjonnan lisäämiseksi ja monipuolistamiseksi, mikä vastaa kasvavan kaupunginosan tarpeisiin. Kauppakeskukseen sijoittuisivat Prisma ja Lidl. Rakennussuojelu perustuu rakennushistorialliseen inventointiin (2022).

	Nykytilanne	Suunnitelma	Muutos
Asemakaavan kerrosala k-m2	42 400	44 700	+ 2 300
Rakennettu kerrosala k-m2	42 566	44 440	+ 1 874
- siitä kellaritasolla k-m2	1 970	3 512	+ 1 542
Kauppakäytävät m2*	5 695	5 800	+ 105
- siitä kellaritasolla m2*	0	437	+ 437
Varastot ja sosiaalitilat m2*	4 788	4 788	+ 0
Autopaikat kpl	906**	844	- 62

*) Kaavan rakennusoikeuden lisäksi. **) Normi ylittyy 54 ap.



Pääkaupunkiseudun kauppakeskukset. Liiketilaa yli 30 000 m2. Muut.

Muutokset tapahtuvat sisätiloissa. Iskoskujan sisäänkäynnin poistaminen on välttämätöntä, jotta rakennukseen saadaan Prisma. Prismasta tulee kaksikerroksinen. Lidl sijoittuu Punamultatorin tasoon. Keskikäytävälle lisätään liukutasot pysäköintihalliin, mikä helpottaa asiointia.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kauppakeskuksen sijainti tiiviisti rakennetussa kaupunginosassa rautatien ja kuuden runkobussilinjan solmukohdassa edistää kestävää liikkumista.

4.3 ALUEVARAUKSET

KM, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön

Nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yli 4 000 k-m2 suuruinen kauppakeskus on vähittäiskaupan suuryksikkö. Siten uusi maankäyttömerkintä on KM, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Sen saa sijoittaa yleiskaavan keskusta-alueelle.

Tontilta poistuu mahdollisuus asuntojen ja hotellin rakentamiseen. Isomyyrin tontti muutetaan asuntorakentamiseen ja tämä tontti jää kaupalliseen käyttöön.

Pieni osa tonttia on muodostettu Iskoskujalla asemakaavan katualueelle. Tämä katualue liitetään asemakaavassa nykyiseen tonttiin.

Liiketilojen laajennus: 2 300 k-m2, josta 166 k-m2 on toteutettu aiemmin poikkeamisluvalla.

Kauppakäytävät: Iskoskujan kauppakäytävä poistuu, lisäys ylemmälle kellaritasolle 437 k-m2.

Kerrosluku: neljä, mikä huomioi nykyiset toimistotilat ullakkotasolla.

Tekninen huolto: Nykyinen kunnallistekniikka.

Torialue

Iskostorille saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja kolmeen kerrokseen 900 k-m2. Kaavamerkinnät (k, 900, III) vastaavat voimassa olevaa asemakaavaa. Ulokemerkintä poistetaan, jolloin rakennus madaltuu torin tasolle. Torialueen alla on Myyrmannin pysäköintiä kahdessa tasossa (mapII).

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Ei vaikutuksia, koska tontti on kokonaan rakennettu.

Vaikutukset kaupunkirakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaavamuutos täydentää Myyrmäen keskustaa, joka on maakunta- ja yleiskaavojen keskusta-aluetta. Tontti liittyy valmiisiin katuihin ja valmiiseen kunnallistekniikkaan. Laajennus tapahtuu rakennuksen sisällä. Tämä on kestävän kehityksen mukaista.

Kaupalliset vaikutukset

Nykyisin Myyrmanni on pääkaupunkiseudun 11. suurin kauppakeskus, mutta myynnillä mitattuna pääkaupunkiseudun 3. vilkkain (4 683 €/m2 2021). Se sijaitsee maakuntakaavan sekä voimassa olevan ja hyväksytyn yleiskaavan keskusta-alueella. Keskustojen kaupalliset vaikutukset on tarkasteltu ylemmillä kaavatasoilla eikä 2 300 k-m2 suuruinen laajennus kauppakeskukseen ole merkittävä (+4 %). Siten erillistä kaupallista selvitystä ei tarvita. Iskoskujan sisäänkäynti poistuu, mutta sitä käyttää nyt vain 4 % asiakkaista ja vastaavasti liiketiloja voidaan laajentaa. Vahva kauppakeskus tukee Paalutorin torikauppaa sekä Myyrmäen keskustaan rakenteilla olevia ja kaavoitettavia kivijalkaliiketiloja, mutta vähentää Myyrmannista erikoisliikkeitä.

Kaupallisena keskuksena Myyrmäki on pienempi kuin Jumbo ja Leppävaara, samaa kokoluokkaa kuin Kaari ja Kamppi ja isompi kuin Kivistöön rakennettava kauppakeskus Kivis. Myyrmannin kaavamuutos vahvistaa Myyrmäkeä kauppapaikkana. Prisma on ollut asiakkaiden toive.

Jos kaavamuutosta ei tehdä, niin kauppakeskusta ei voida enempää kehittää.

Liikenteelliset vaikutukset

Autopaikkojen määrä vähenee 62 kpl, vaikka liiketilan määrä kasvaa 2 300 k-m2. Nykyisten autopaikkojen matala käyttöaste, erinomainen joukkoliikenne ja hyvä saavutettavuus pyörällä ja jalan mahdollistavat lisäkerrosalan.

Koska mitoitus on perustunut suurempaan liikennemäärään, liikenne mahtuu katuverkolle. Kaava tukeutuu erinomaiseen joukkoliikenteeseen ja tukee joukkoliikennekaupungin kehittämistä.

Sosiaaliset vaikutukset

Myyrmanni on kävijämäärältään Suomen 10. suurin kauppakeskus (8,6 miljoonaa kävijää 2019). Kaavamuutos vastaa kasvavan suuralueen ja kaupunginosan kasvavaan kaupalliseen kysyntään ja kaupan rakennemuutokseen ja vähentää tarvetta lähteä asioimaan kauemmaksi. Kauppakeskuksen vahvistaminen tukee Myyrmäkeä suuralueen keskustana sekä kauppa- ja kohtaamispaikkana.

Kaavan laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon, palveluihin ja ilmastoon ovat vähäisiä. Tontilla käytetään kaukolämpöä ja voidaan käyttää aurinkoenergiaa.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Meluntorjunnasta määrätään kaupungin rakennusjärjestyksessä.

4.6 NIMISTÖ

Kaava ei muuta nykyistä nimistöä, jossa on käytetty paikallisia ja esihistorian aiheita.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.
Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla (MRL 133 §).

Kaavatyöhön osallistuneet		
Vantaan kaupunki		
Asemakaavoitus	aluearkkitehti	Timo Kallaluoto
	asemakaava-arkkitehti	Anna Hakamäki
	asemakaava-arkkitehti	Annakaisa Haanpää
	asemakaava-arkkitehti	Anders Hedman
	kaavatekninen koordinaattori	Marko Hoffren
Kadut ja puistot	liikenneinsinööri	Pirjo Salo
	suunnitteluinsinööri	Elina Kettunen
Kaupunginmuseo	rakennustutkija	Susanna Paavola
Kiinteistöt ja tilat	tonttipäällikkö	Armi Vähä-Piikkiö
	projektinjohtaja	Gilbert Koskela
Rakennusvalvonta	lupa-arkkitehti	Timo Tamminen
Yleiskaavoitus	yleiskaava-arkkitehti	Jonna Kurittu
	yleiskaavasuunnittelija	Eeva-Maria Niemi
Kiinteistö Oy Myyrmanni / Citycon Oyj		Katariina Penttinen
		Tomas Fagerström
		Thomas Stenius
		Jari Wikblad
DAT Arkkitehdit Oy*		Vesa-Jukka Vuorela

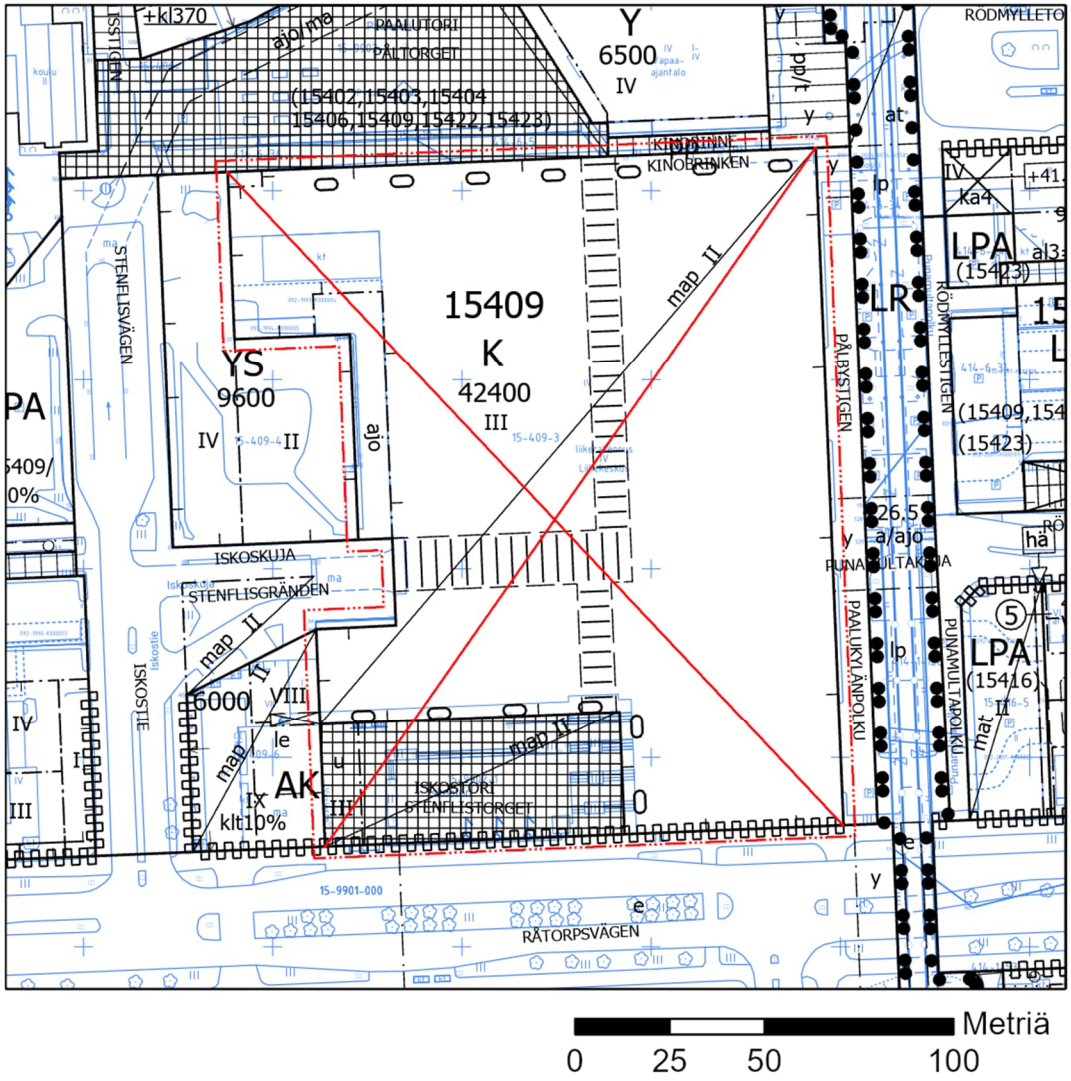
*) Citycon Oyj:n konsultti.

Vantaa 15.11.2022

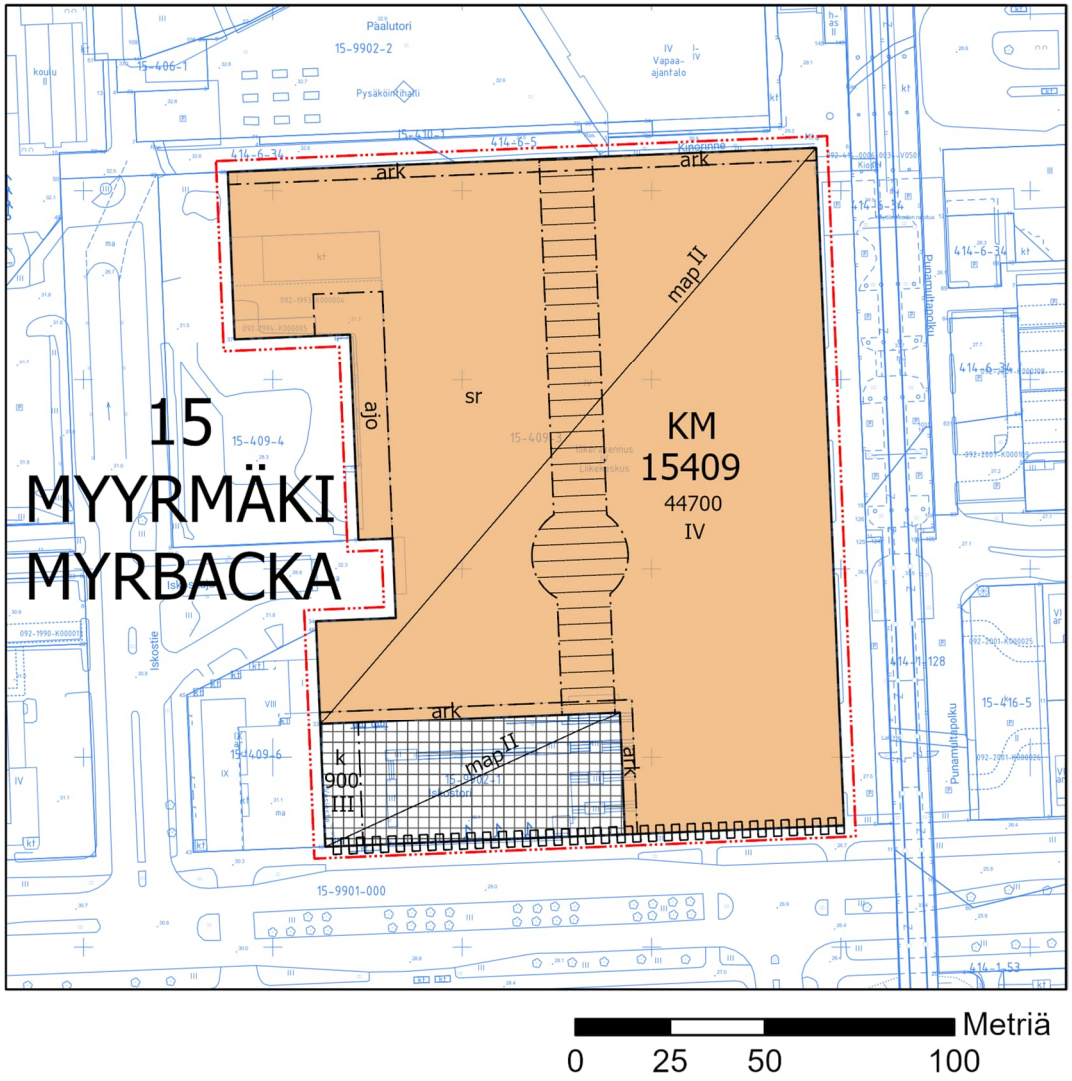
VANTAAN KAUPUNKI
Länsi-Vantaan asemakaavoitus

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, p. 050 3122 132,
Kielotie 28, PL 1860, 01300 Vantaan kaupunki

Poistettavat merkinnät



Asemakaavan muutosehdotus



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002473	15.11.2022

Vantaan kaupunki

MYYRMANNI

Kaupunginosa 15, Myyrmäki

Asemakaavan muutos

Osa korttelia 15409 sekä torialuetta.

1:2000

Vanda stad

MYYRMANNI

Stadsdel 15, Myrbacka

Ändring av detaljplanen

Del av kvarteret 15409 samt torgområde.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
KM	**Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.**	**Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.**
	Rakennusoikeus Korttelialueelle saa rakentaa myös toimistotiloja ja julkisen hallinnon ja palvelun tiloja enintään 25 % rakennusoikeudesta.	**Byggrätt** På kvartersområdet får byggas också kontorsutrymmen och utrymmen för offentlig förvaltning och service högst 25 % av byggnadsrätten.
	Ylimpään kerrokseen saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä 500 k-m² liikunta-, kokous- ja saunatiloja.	I den översta våningen får byggas 500 m²-vy konditions-, sammanträdes- och bastuutrymme utan hinder av byggnadsrätten.
	Liiketiloja saa sijoittaa maanpinnan alapuolelle rakennusoikeudesta enintään 3 300 k-m² likimääräiselle tasolle +28,3 metriä ja 300 k-m² likimääräiselle tasolle +24,8 metriä.	Under markytan får placeras 3 300 m²-vy affärsutrymme av byggnadsrätten på approximativ nivå +28,3 meter och 300 m²-vy på approximativ nivå +24,8 meter.
	Ohjeellisen yleiselle jalankululle varatun pääosin lasikattoisen alueen osan, jossa jalankulkutilan vapaa leveys on vähintään 4,0 metriä ja korkeus vähintään 3,0 metriä, saa rakentaa levennyksineen, sivukäytävineen ja kerroksissa olevine sivukäytävineen, kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.	Riktgivande, för allmän gångtrafik reserverad, i huvudsak glastäckt del av område där gångbanans fria bredd är minst 4,0 meter och höjd minst 3,0 meter, får med utvidgningar, sidogångar och de i våningarna befintliga sidogångarna byggas utöver den i planen anvisade byggnadsrätten.
	Julkisivut Rakennusten julkisivujen umpiosat on verhoiltava pääasiassa korkealuokkaisilla vaaleilla julkisivumateriaaleilla.	**Fasader** Byggnadsfasadernas kompakta delar bör beklädas huvudsakligen med högklassigt ljust fasadmaterial.
	Rakennuksen pohjakerrokseen, katu- tai torialueen tasoon, on arkadimerkinnällä osoitettujen julkisivujen puolella jätettävä vähintään 2,50 metriä leveä ja 2,30 metriä korkea yhtenäinen kulkuaukko tai katettu jalankulkutila. Kulkuaukon reunaan saa sijoittaa rakennuksen kantavia pilareita. Rakennus on rakennettava kulkuaukon puolella rakennusalan rajaan kiinni.	I byggnadens bottenvåning, i nivå med gata eller torgområde, ska på anvisade fasadsidor med arkadmärkningar lämnas en minst 2,50 meter bred och 2,30 meter hög sammanhängande genomfartsöppning eller täckt gångutrymme. Vid sidan av genomfartsöppningen får placeras byggnadens bärande pelare. Byggnaden ska på genomfartsöppningens sida tangera byggnadsytans gräns.
	Parvekkeet ja katokset saa ulottaa jalankulkukaduille sekä tori- ja puistoalueille korkeintaan 2,50 metriä levyisinä ulokkeina. Kulkuaukon vapaan korkeuden tulee olla vähintään 2,80 metriä.	Balkonger och tak får utsträckas över gågator samt torg- och parkområden högst 2,50 meter. Genomfartsöppningens fria höjd ska vara minst 2,80 meter.
	Muuta Väestönsuojien varauloskäytävät voivat ulottua tori-, katu- tai rautatiealueelle.	**Annat** Befolkningsskyddens reservutgångar kan stäckas ut till torg-, gatu- eller järnvägsområde.
	Tontin rajalle ei tarvitse rakentaa palomuuria.	Det behövs inte att bygga brandmur på tomtgränsen.
	Liiketilojen ja toimistojen ja vastaavien tilojen ääneneristävyyden lentomelua vastaan on oltava vähintään ΔL 32 dB.	Ljudisolering mot flygbuller i affärer och kontor och motsvarande arbetsutrymmar ska vara minst ΔL 32 dB.
	Autopaikat Autopaikoista vähintään 90 % on oltava yhteiskäytössä.	**Bilplatser** Av bilplatser ska minst 90 % vara i gemensamt bruk.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä: liikkeet 1 ap / 60 k-m² toimistot 1 ap / 60 k-m² yleiset toiminnat 1 ap / 250 k-m²	Minimiantalet bilplatser: affärer 1 bp / 60 m²-vy kontor 1 bp / 60 m²-vy allmänna funktioner 1 bp / 250 m²-vy
———	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**

	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
15	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
MYYR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
15409	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
ISKOSTORI	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
44700	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
k	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja.**	**Byggnadsyta där affärs- och kontorslokaler får placeras.**
map II	**Maanalainen pysäköintitila. Roomalainen numero osoittaa pysäköintitasojen suurimman sallitun lukumäärän.**	**Underjordiskt parkeringsutrymme. Den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.**
ark	**Julkisivu jolle on sijoitettava arkadi.**	**Fasad som skall förses med en arkad.**
	Katuaukio/tori.	**Öppen plats/torg.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
	Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.	**För allmän gångtrafik reserverad del av område.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
sr	**Suojeltava rakennus.** Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksesta suojellaan etelän- ja pohjoisenpuoleiset julkisivut mainoksille tarkoitettuine teräskehikkoineen, sekä rakennuksen etelä-pohjoissuunnassa läpäisevä kattoikkuna. Korjaus- ja muutostöissä on etsittävä alkuperäistä arkkitehtuuria vastaavia ja mahdollisuuksien mukaan palauttavia ratkaisuja. Korjaus- muutos- ja lisärakentamistoimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.	**Byggnad som skall skyddas.** Historiskt, byggnadshistoriskt och med avseende på stadsbilden betydelsefull byggnad som inte får rivas. Av byggnaden skyddas de södra och norra fasaderna som har stålramar avsedda för reklam, samt ett takfönster som går genom byggnaden i syd-nordlig riktning. Vid renoverings- och ändringsarbeten ska man försöka hitta lösningar som motsvarar den ursprungliga arkitekturen och om möjligt återställer den. För reparations-, ändrings- och tillbyggnadsåtgärder ska museimyndighetens utlåtande begäras.
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

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

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

AI

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	**092 Vantaa**	Täyttämispvm	**05.07.2022**
Kaavan nimi	**002473 Myyrmäki 15 kaupunginosa**		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	**09.11.2021**
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	**092002473**
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	**2,4303**	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	**2,4303**

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm] Omarantaiset Ei-omarantaiset

Lomarakennuspaikat [lkm] Omarantaiset Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,4303**	**100,0**	**45600**	**1,88**	**0,0000**	**3200**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	2,1737	89,4	44700	2,06	0,0044	2300
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2566	10,6	900	0,35	-0,0044	900
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

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

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**1**	**42572**	**1**	**42572**

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,4303**	**100,0**	**45600**	**1,88**	**0,0000**	**3200**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	2,1737	89,4	44700	2,06	0,0044	2300
K	0,0000		0		-2,1693	-42400
KM	2,1737	100,0	44700	2,06	2,1737	44700
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2566	10,6	900	0,35	-0,0044	900
Kadut	0,0000		0		-0,0044	0
Katuauk./torit	0,2566	100,0	900	0,35	0,0000	900
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**1**	**42572**	**1**	**42572**
Asemakaava	1	42572	1	42572
Ei-asemakaava				

ASEMAKAAVAMUUTOS 002473 MYYRMANNI, MYYRMÄKI

Kaupunginhallitus 5.9.2022 päätti asettaa nähtäville asemakaavan muutosehdotuksen 002473 Myyrmanni, joka oli MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 14.9. – 13.10.2022. Tällöin jätettiin yksi muistutus.

Muistuttaja	Tiivistelmä	Tarkistukset
Yksityishenkilö	Liikuntarajoitteisille koituu huomattavaa matkan pitenemistä. Myös taksit jättävät asiakkaita Iskoskujan sisäänkäynnille.	–

YKSITYISHENKILÖ

Muistutus

"Muutokset tapahtuvat sisätiloissa. Iskoskujan sisäänkäynti poistuu, koska liiketilojen määrä kasvaa. Sisäänkäynnin poistaminen on välttämätöntä, jotta rakennukseen saadaan Prisma."

Tässä ei ole mitään järkeä. Jos näin tapahtuu olen estynyt Myyrmannissa käymään. Tervejalkaisille ei varmaankaan ongelma, mutta meille liikuntarajoitteisille tästä koituu huomattavaa matkan pitenemistä. Joten muutokseen "syyllisessä" Prismassa en pääse käymään.

Enkä ole ainoa, joka käyttää tätä poistettavaksi suunniteltua sisäänkäyntiä, myös taksit ajavat juuri tälle ovelle tuodessaan asiakkaita Myyrmanniin. Torin puolelle ei ole mitään järkeä jalankulkijoiden joukossa autoilla pyöriskellä.

Vastine

Asiakkaat ovat toivoneet Myyrmäkeen Prismaa. Se on niin iso myymälä, että se mahtuu Myyrmanniin vain, kun Iskoskujan sisäänkäynti poistetaan. Iskoskujan sisäänkäynti on ollut vähällä käytöllä (asiakkaista 4 %). Jäljelle jäävät Iskostorin, Paalutorin ja aseman sisään-käynnit.

Taksit voivat jättää asiakkaita aseman sisäänkäynnille Punamultapolulle, jossa on myös taksiasema. Myyrmannin sisätilat ovat esteettömät.

Kiinteistön omistaja on tunnistanut tarpeen parantaa henkilöautoilla ja takseilla tapahtuvan saattoliikenteen ohjausta ja opastusta. Useasta eri vaihtoehdosta löytyy varmasti toimiva uusi tapa tulla asioimaan Myyrmanniin.

Tarkistukset

–

12 § **Asemakaavan muutos 002495 ja tonttijaon muutos, 14 Varisto / Luhtimäki 1 ja 2 / TLA**

VD/10333/10.02.04.00/2021
TLA/TKA/AkH/VIK

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan Luhtitien katukuvan kokonaisvaltainen kehitys ja monimuotoisten asuinkorttelien rakentaminen. Asuinalueella sekoittuvat samassa korttelissa sekä pientalo- että kerrostaloasuminen vehreässä ja viihtyisässä ympäristössä. Suurimmat kerrosluvut ovat kerrostalotonteilla kolme ja viisi, pientalotonteilla kaksi. Uutta rakennusoikeutta tulee 7 315 k-m2.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 14101 ja 14105 sekä katualuetta, kaupunginosassa 14 Varisto.

Tonttijaon muutos korttelit 14101 ja 14105.

Alue sijaitsee osoitteissa Luhtimäki 1 ja 2.

Hakija
VAV Asunnot Oy.

Maanomistus
Tonttien osalta VAV Asunnot Oy. Katualueen osalta Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut konsulttina HML Arkkitehdit Oy.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on pientaloaluetta A3.
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa alue on asuinaluetta A.

Nykytilanne
Luhtimäki 1:n korttelista on purettu huonokuntoiset rakennukset, joten tontti on rakentamaton. Rakennusoikeus on 5 065 k-m2, e = 0,30, suurin kerrosluku on II (kaksi).

Luhtimäki 2:n korttelissa on asuinkerrostaloja 1970-luvulta, rakennusoikeus 7 073 k-m2, e = 0,50, suurin kerrosluku on ½II (puoli + kaksi).

Naapurissa on Variston asuntomessualue vuodelta 1977, eteläpuolella Vapaalan liikuntapuisto.

Valmistuva Luhtitie yhdistää Pähkinärinteen kerrostaloalueen Louhelan asemaan ja Myyrmäen keskustaan. Luhtitietä kulkee bussirunkolinja 300 Elielinaukiolta Myyrmäkeen ja bussit Aviapolikseen.

Asemakaavamuutos
Asemakaavamuutos sisältää asuinrakennusten korttelialueen Luhtimäki 1 sekä kerrostalokorttelin Luhtimäki 2 ja Luhtimäen katualueen. Suunnitelmalla haetaan monimuotoista tiivistyvää asuinkorttelien rakentamista sekä vihreää ja viihtyisää asuinaluetta. Asemakaavamuutosehdotus koskee näiden kortteleiden lisärakennusoikeutta; Luhtimäki 1:n kortteliin kaavaillaan 9 400 k-m2 kerrosalaa, josta 4 335 k-m2 on lisärakennusoikeutta. Luhtimäki 2:n korttelin lisärakennusoikeus käsittää yhden uuden

2 870 k-m2 kerrostalon olemassa olevien 7 811 k-m2 kerrostalojen lisäksi. Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen alueen ympäristön arvoja kunnioittaen, tiivistäen ja uudistaen.

Luhtimäki 1:n korttelissa sijainneet messutalot on purettu huonokuntoisina. Niiden tilalle on tavoitteena rakentaa monimuotoista asumista, jossa samassa korttelissa sekoittuvat sekä pientalo- että kerrostaloasuminen. Luhtitien uudistuvaa katukuvaa katsotaan kokonaisuutena ja jo rakenteilla olevien kaavojen katukuvaa jatketaan 3-5 kerroksisilla kerrostaloilla. Aittariviä rajaavat 1-2-kerroksiset pientalot, jotka tyyliltään ja materiaaleiltaan viittaavat vanhaan messualueeseen. Luhtimäen varrelle on sijoitettu 2-3-kerroksisia townhouse-tyyppisiä kaupunkipientaloja ja keskeltä korttelialuetta löytyy erillispientaloja.

Luhtimäki 2:n korttelissa tavoitteena on rakentaa Luhtitien varteen yksi uusi 3–5-kerroksinen kerrostalo nykyisen kerrostalon parkkipaikan paikalle. Parkkipaikan syöttö ja taloon ajo on siirretty Luhtimäelle. Lisäksi nykyisen liiketilan paikalle korttelin pohjoisosaan rakennetaan lisää parkkipaikkoja. Parkkipaikat alueella on tarkoitus suunnitella keskeisenä osana pihasuunnitelmaa, vehreinä ja muuntojoustavina alueina. Nykyiset asuintalot ja leikkipaikka säilyvät. Liikesiipi puretaan.

Luhtimäki 1:n korttelissa 14105 asuntorakennusten korttelialue A4 muuttuu eteläosaltaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK ja pohjoisosaltaan pientalo- ja erillispientalokortteleiksi AP ja AO.

Luhtimäki 2:n korttelissa 14101 yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialue ALK muutetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK. Kaavamääräys sallii päiväkoti- ja liiketiloja maantasoon.

Alueelle sijoittuu asuinrakennusoikeutta yhteensä 19 660 k-m2, josta uutta 7 315 k-m2. Keskimääräinen tonttitehokkuus on e = 0,63, ja se vaihtelee eri alueilla e = 0,23 … 0,81.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tehtiin 4.3.2022.
Kaavan vireille tulo ilmoitettiin Vantaan asukaslehdessä 6.3.2021 ja 5.3.2022.
Kaavatilaisuus pidettiin 23.3.2022.
Mielipiteitä saatiin 9 kpl.
Niissä huomautettiin etenkin rakentamisen korkeudesta.

- Uudet monimuotoiset kerrostalot luovat vaihtelevaa ilmettä uuden pääkadun varrelle.

Mielipiteet ovat erillisenä liitteenä sekä tiivistelminä vastineineen kaavaselostuksessa.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).
Kaava kohdistuu VAV:n maalle ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa 7 315 k-m2.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija VAV Asunnot Oy. Kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (5 320 €), yhteensä 15 320 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 23.8.2022 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 23.8.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002495 ja tonttijaon muutosehdotus, 14 Varisto / Luhtimäki 1 ja 2,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija VAV Asunnot Oy maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (5 320 €), yhteensä 15 320 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 5.9.2022 § 17

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 23.8.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002495 ja tonttijaon muutosehdotus, 14 Varisto / Luhtimäki 1 ja 2,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija VAV Asunnot Oy maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (5 320 €), yhteensä 15 320 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Lisäksi merkittiin, että asiaan jätettiin seuraava kaupunginhallituksen yhteinen pöytäkirjalausuma:

”Kaavamääräyksissä edellytetään Luhtitien varren kerrostaloilta kaupunkimaisuutta. Kaupunginhallitus esittää yhteisenä toiveenaan, että asemakaavamerkintöjä- ja määräyksiä päivitetään niin, että kaupunkimaisuuden sijaan edellytetään Luhtitien varren talojen sopeutuvan paremmin ympäröivään pientaloympäristöön. Kerrostalomaisuuden sijaan on korostettava pientalomaisia ratkaisuja, kuten esimerkiksi ”kartanonkoskimaista” ullakkorakentamista.”

_____

Nähtävillä olo
Asemakaavamuutosehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 14.09.-13.10.2022.Tänä aikana jätettiin kaksi muistutusta:
Luhtimäki 1 tontin tulee olla kokonaisuudessaan pientalovaltaista. Luhtimäki 2 tontilla tulee sallia korkeintaan 3-kerroksisia rakennuksia. Muistutuksien johdosta kerrostalojen massoittelun ja julkisivujen jäsentelyä on muutettu pientalomaisiksi. Muistutukset ja vastineet ja tarkistukset ovat erillisenä liitteenä.

Lausunnot
Lausuntoja ei ollut tarpeen pyytää.

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 15.11.2022 päivätty, asemakaavamuutosehdotus 002495 ja tonttijaon muutosehdotus, 14 Varisto / Luhtimäki 1 ja 2.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Stefan Åstrand esitti kaavan palauttamista valmisteluun siten, että kaupunginhallituksen 5.9.2022 § 17 jättämä pöytäkirjalausuma huomioidaan paremmin. Jäsenet Pekka Virkamäki ja Soili Haverinen kannattivat palautusehdotusta. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun siten, että kaupunginhallituksen 5.9.2022 § 17 jättämä pöytäkirjalausuma huomioidaan paremmin.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 15.11.2022
- Asemakaavamuutoksen selostus 15.11.2022
- Muistutukset ja vastineet 15.11.2022

Täytäntöönpano: kaupunkirakenne ja ympäristö

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 0503122132,
asemakaava-arkkitehti Annakaisa Haanpää, p. 0438268456
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002495

Päiväys
Datum

15.11.2022

Vantaan kaupunki

LUHTIMÄKI 1 JA 2

Kaupunginosa 14, Varisto

Asemakaavan muutos
Korttelit 14101 ja 14105 sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos
Korttelit 14101 ja 14105.

1:1000

Vanda stad

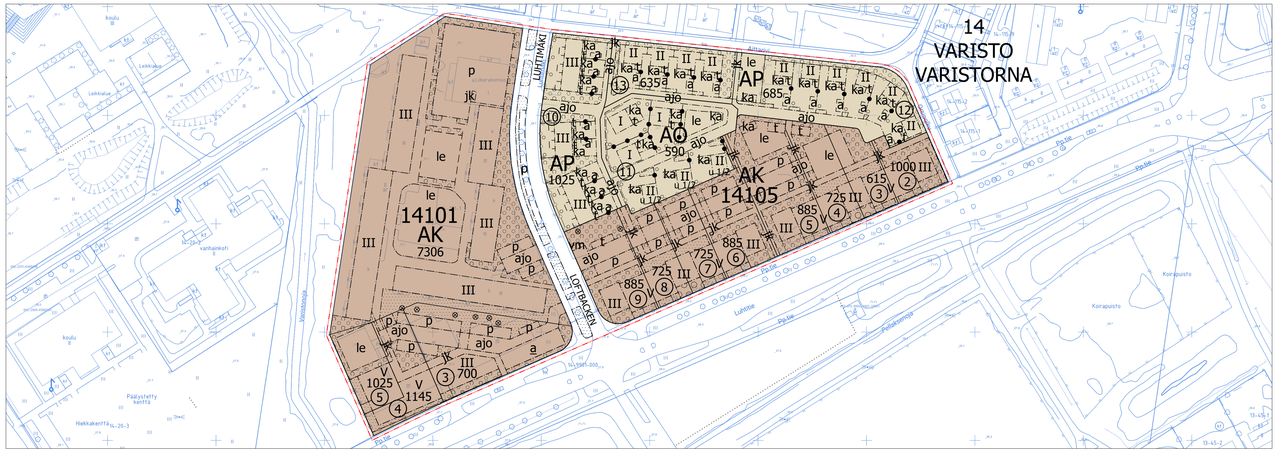
LOFTBACKEN 1 OCH 2

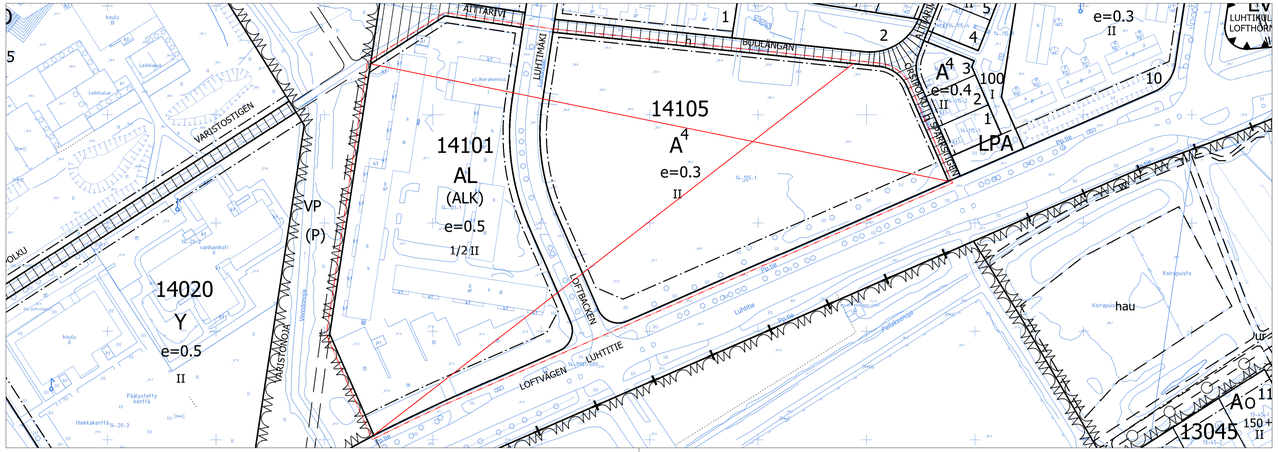
Stadsdel 14, Varistorna

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 14101 och 14105 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 14101 och 14105.

1:1000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK — **Asuinkerrostalojen korttelialue.**

Rakennusten ja kortteleiden tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus.

Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista ja innovatiivista. Korttelialueiden arkkitehtuurin tulee korostaa niiden omaleimaisuutta korttelikohtaisilla materiaaleilla ja värityksellä.

Korttelialueen rakennukset, rakenteet ja aidat tulee toteuttaa laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla.

Korttelin rakennuksien ja niiden katujulkisivujen tulee kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan istua asuinalueen ympäristöön.

Rakennusten massoittelussa, kattomuodoissa, julkisivuissa ja julkisivumateriaaleissa on kiinnitettävä huomiota siihen, että syntyy vaihtelevia, intensiivisiä ja arkkitehtonisesti korkeatasoisia katu- ja korttelitiloja.

Rakennukset tulee jakaa pienempiin osiin. Vierekkäisten osien tulee selvästi erottua toisistaan. Erottuminen tulee tehdä varioimalla julkisivuväriä, rakennusosan korkeutta ja julkisivupinnan eteissyyttä katuinjasta.

Rakennusten kattomuotojen on oltava vaihtelevia ja 5-kerroksisten osuuksien kattojen on oltava kaltevia.

Luhtitien varrella 5-kerroksisissa osuuksissa kivijalan tulee olla vaikutelmaltaan kahden kerroksen korkuinen ja sitä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin, runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja valaistuksella.

Sisäpihan puolella viisikerroksisissa osuuksissa kivijalan tulee yleittyä ensimmäisen kerroksen parvekkeisiin ja sitä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin, materiaaleilla, väreillä ja valaistuksella.

Parvekkeet ja ulokkeet saavat ulottua rakennusalan ulkopuolelle. Parvekkeita, jotka ulottuvat rakennusalan yli, ei saa tukea maasta.

Kolme- ja viisikerroksisten rakennusosien parvekkeiden tulee olla arkkitehtonisesti eri ilmeisiä.

Rakennusten julkisivujen tulee olla maalattuja, rapattuja tai niiden yhdistelmiä. Kivijalan tulee olla tiiltä.

Mahdolliset elementtisaumat on hävytettävä arkkitehtuurin keinoin.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.
Porrashuoneiden 15 k-m² / porrastaso ylittävän osan saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/porrashuone saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.
Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuoja.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi.

Aurinkopaneeleen tai muiden vastaavien energian keräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Teknisten laitteiden on oltava osa rakennuksen arkkitehtuuria.

Asunnoista näkyville katoille sekä talousrakennusten, varastojen, autokatosten katoille tulee rakentaa kasvikattoja.

Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä meluselvitys ja sunniteImat rakennuksen ulkovaipan ääneneristyksen ja piha-alueiden melusuojauksen toteuttamisesta.

Asukkaiden yhteistilat kuten talopesulat, kuivaustilat, talosaunat ja harrastetilat sekä säilytystilat, varastot ja kierrätyshuoneet sekä pihalla sijaitsevat talousrakennukset saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Tontti liittymä tulee järjestää Luhtimäen katualueelta.

Autopaikat tulee sijoittaa tonttiaosta riippumatta.

Luhtimäen katualueelle saa sijoittaa 8 autopaikkaa.

Korttelin 14101 eteläosan nykyiset korvattavat autopaikat tulee sijoittaa tontin pohjoisosaan osoitetulle P-alueelle.

Pysäköintiin varatut alueet on erotettava muista piha-alueista rakentein ja istutuksin.

Autopaikkoja tulee varata vähintään 1 ap/ 100 k-m², kun autopaikat ovat nimettyjä. Tästä saa vähentää 15% kun autopaikat ovat nimeämättömiä.

Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m². Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².

Autopaikkojen suunnittelussa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Byggnaderna och kvarteren ska bilda en trivsam och grönskande helhet.

Arkitekturen ska vara högklassig och innovativ. Kvartersområdenas arkitektur ska framhäva områdenas särprägel med hjälp av kvartersvisa material och färgsättning.

Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och staket ska byggas av högklassiga och hållbara material.

Kvarterets byggnader och deras gatufasader ska med avseende på stadsbilden och arkitekturen passa in i bostadsområdets miljö.

I byggnadernas volymgestaltning, takformer, fasader och fasadmaterial ska uppmärksamhet fästas vid att det uppstår varierande, intensiva och arkitektoniskt högklassiga gatu- och kvartersrum.

Byggnaderna ska delas in i mindre delar. Intilliggande delar ska tydligt skilja sig från varandra. Urskiljandet ska ske genom variationer i fasadfärgerna, byggnadsdelarnas höjder och fasadytans avstånd från gatulinjen.

Byggnadernas takformer ska vara varierande och sektionerna i fem våningar ska ha sluttande tak.

I sektionerna i fem våningar vid Loftvägen ska stenfoten ge ett intryck av att vara två våningar hög och den ska framhävas med arkitektoniska medel, ett stort antal öppningar, material, färger, byggnadsdelar och belysning.

I sektionerna i fem våningar mot innergården ska stenfoten nå upp till balkongerna på första våningen och framhävas med arkitektoniska medel, material, färger och belysning.

Balkonger och utskjutande partier får nå utanför byggnadsytan. Balkonger som när utanför byggnadsytan får inte stöttas upp från marken.

Balkongerna på byggnadsdelarna i tre- och fem våningar ska till sin framtoning vara arkitektoniskt olika.

Byggnadernas fasader ska vara målade, rappade eller en kombination av dessa. Stenfoten ska bestå av tegel.

Eventuella elementfogar ska döljas genom arkitektoniska lösningar.

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

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp.
Den del av trapphusen som överstiger 15 m²-vy får lyggas utöver den våningsyta som anvisats i detaljplanen. På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten.
De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras som en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anpassas till byggnadens arkitektur.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar ska bilda en del av byggnadens arkitektur.

Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och staket ska byggas av högklassiga och hållbara material.

Kvarterets byggnader och deras gatufasader ska med avseende på stadsbilden och arkitekturen passa in i bostadsområdets miljö.

I byggnadernas volymgestaltning, takformer, fasader och fasadmaterial ska uppmärksamhet fästas vid att det uppstår varierande, intensiva och arkitektoniskt högklassiga gatu- och kvartersrum.

Byggnaderna ska delas in i mindre delar. Intilliggande delar ska tydligt skilja sig från varandra. Urskiljandet ska ske genom variationer i fasadfärgerna, byggnadsdelarnas höjder och fasadytans avstånd från gatulinjen.

Byggnadernas takformer ska vara varierande och sektionerna i fem våningar ska ha sluttande tak.

I sektionerna i fem våningar vid Loftvägen ska stenfoten ge ett intryck av att vara två våningar hög och den ska framhävas med arkitektoniska medel, ett stort antal öppningar, material, färger, byggnadsdelar och belysning.

I sektionerna i fem våningar mot innergården ska stenfoten nå upp till balkongerna på första våningen och framhävas med arkitektoniska medel, material, färger och belysning.

Balkonger och utskjutande partier får nå utanför byggnadsytan. Balkonger som när utanför byggnadsytan får inte stöttas upp från marken.

Balkongerna på byggnadsdelarna i tre- och fem våningar ska till sin framtoning vara arkitektoniskt olika.

Byggnadernas fasader ska vara målade, rappade eller en kombination av dessa. Stenfoten ska bestå av tegel.

Eventuella elementfogar ska döljas genom arkitektoniska lösningar.

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

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp.
Den del av trapphusen som överstiger 15 m²-vy får lyggas utöver den våningsyta som anvisats i detaljplanen. På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten.
De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras som en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anpassas till byggnadens arkitektur.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar ska bilda en del av byggnadens arkitektur.

Kunnallisteknikka tule järjestää Luhtimäen katualueelta tai Orsipolulta. Kaikille tonteille johtavalla ajoyhteydellä on johto rasite.

Johtoja ja kaapeleita tulee sijoittaa tonttijaosta huolimatta.

Jätehuolto on toteutettava korttelikohtaisesti.

Rakennusten maakerroksiin saa sijoittaa liiketiloja ja päiväkotiin.

Korttelin 14105 Luhtimäen varteen tulee varata tila muuntamolle. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi. Muuntamon tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoinen.

Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

AO — **Erillispientalojen korttelialue.**

Rakennusten ja kortteleiden tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus.

Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista ja innovatiivista. Korttelialueiden arkkitehtuurin tulee korostaa niiden omaleimaisuutta korttelikohtaisilla materiaaleilla ja värityksellä.

Korttelialueen rakennukset, rakenteet ja aidat tulee toteuttaa laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla.

Rakennusten kattomuotojen on oltava vaihtelevia ja kattojen on oltava pääosin kaltevia.

Tontti on rajattava pensasaidalla tai kasvillisuudella.

Asuinkorttelin yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Asuinkorttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Leikkipihat ovat yhteiskäytössä tonttijaosta riippumatta.

Autokatoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen ja istua Luhtitien katukuvaan.

Polkupyöräpaikkoja tule varata 1 pp/30 k-m².

Kortteli on rajattava Luhtitielle pensasaidalla.

Asuinkorttelin yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Asuinkorttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Tontien välisiä rajoja ei saa aidata. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Leikkipihat ovat yhteiskäytössä tonttijaosta riippumatta.

Korttelipihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava.Tontien yhteisellä korttelipihalla tulee saavuttaa vähintään viherhehokkuus 0,9.

Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tonttien hulevedet voidaan viivyttää yhteisesti korttelialueella. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentamisessa on huomioitava hulevesien hallinta teknisesti ja toiminnallisesti.

Kunnallisteknikka tule järjestää Luhtimäen katualueelta tai Orsipolulta. Kaikille tonteille johtavalla ajoyhteydellä on johto rasite.

Johtoja ja kaapeleita tulee sijoittaa tonttijaosta huolimatta.

Jätehuolto on toteutettava korttelikohtaisesti.

Rakennusten maakerroksiin saa sijoittaa liiketiloja ja päiväkodin.

Korttelin 14105 Luhtimäen varteen tulee varata tila muuntamolle. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi. Muuntamon tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoinen.

Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Kvartersområde för fristående småhus.

Byggnaderna och kvarteren ska bilda en trivsam och grönskande helhet.

Arkitekturen ska vara högklassig och innovativ. Kvartersområdenas arkitektur ska framhäva områdenas särprägel med hjälp av kvartersvisa material och färgsättning.

Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och staket ska byggas av högklassiga och hållbara material.

Byggnadernas takformer ska vara varierande och taken ska huvudsakligen vara sluttande.

Tomten ska avgränsas med en häck eller växtlighet.

För bostadskvarterets gemensamma gård ska en enhetlig plan utarbetas. Bostadskvarterets innergård ska bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård med ett gemensamt område för lek och vistelse. Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

Lekgårdarna är i användning oberoende av tomtindelningen.

Vid planeringen av kvartersgården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas. Gården ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av innergården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar. Tomternas gemensamma kvartersgård ska uppnå minst 0,9 i effektivitet för grönbyggandet.

För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Tomternas dagvatten kan fördröjas gemensamt i kvartersområdet. Vid anläggandet av gårdarnas och uteplatsernas grönområden ska hanteringen av dagvatten beaktas tekniskt och funktionellt.

Kommunaltekniken ska ordnas från Loftbackens eller Sparrstigens gatuområden. Körförbindelsen som leder till samtliga bostadsbyggnader har ett ledningsservitut.

Lösningar som producerar förnybar energi bör föredras.

AP — **Asuinpientalojen korttelialue.**

Rakennusten ja kortteleiden tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus.

Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista ja innovatiivista. Korttelialueiden arkkitehtuurin tulee korostaa niiden omaleimaisuutta korttelikohtaisilla materiaaleilla ja värityksellä.

Korttelialueen rakennukset, rakenteet ja aidat tulee toteuttaa laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla.

Uudisrakennusten tulee koon ja korkeuden, värityksen ja julkisivujen mittasuhteiden osalta sopeutua ympäristössä olevaan vanhaan rakennuskantaan.

Korttelissa tulee käyttää useita värejä ja julkisivuvärien tulee vaihtua asunnoittain.

Tontilla 10 korttelissa 14105 rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina on käytettävä tiiltä.

Tontilla 10 korttelissa 14105 rakennusten kattojen tulee olla tasakattoja.

Tonteilla 12 ja 13 korttelissa 14105 rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina on käytettävä puuta.

Tonteilla 12 ja 13 korttelissa 14105 rakennusten kattomuotojen on oltava pääosin kaltevia.

Kortteli on rajattava Luhtimäelle pensas- ja kivaidalla. Aittarivile istutetaan puita ja pensaita.

Asuinkorttelin yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Asuinkorttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Leikkipihat ovat yhteiskäytössä tonttijaosta huolimatta.

Korttelipihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava. Tontien yhteisellä korttelipihalla tulee saavuttaa vähintään viherhehokkuus 0,9.

Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tonttien hulevedet voidaan viivyttää yhteisesti korttelialueella. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentamisessa on huomioitava hulevesien hallinta teknisesti ja toiminnallisesti.

Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1.5 autopaikkaa/ asunto.

Asuntoihin ajo tapahtuu korttelin sisältä. Ajoyhteydellä on ajo- ja johtorasite.

Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Kvartersområde för småhus.

Byggnaderna och kvarteren ska bilda en trivsam och grön helhet.

Arkitekturen ska vara högklassig och innovativ. Kvartersområdenas arkitektur ska framhäva områdenas särprägel med hjälp av kvartersvisa material och färgsättning.

Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och staket ska byggas av högklassiga och hållbara material.

Nybyggnaderna ska i fråga om storlek och höjd, färgsättning och fasadproportioner anpassas till det gamla byggnadsbeståndet i omgivningen.

Flera färger ska användas i kvarteret och fasadfärgerna ska variera kastadtvis.

På tomt 10 i kvarteret 14105 ska tegel användas som huvudsakligt fasadmaterial i byggnaderna.

På tomterna 12 och 13 i kvarteret 14105 ska trä användas som huvudsakligt fasadmaterial i byggnaderna.

På tomterna 12 och 13 i kvarteret 14105 byggnadernas takformer ska huvudsakligen vara sluttande.

Kvarteret ska avgränsas mot Loftbacken med en häck och Aittarivile. Vid Bodlängan planteras träd och buskar.

För bostadskvarterets gemensamma gård ska en enhetlig plan utarbetas. Bostadskvarterets innergård ska bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård med ett gemensamt område för lek och vistelse. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

Lekgårdarna är i användning oberoende av tomtindelningen.

Vid planeringen av kvartersgården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas. Gården ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av innergården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar. Tomternas gemensamma kvartersgård ska uppnå minst 0,9 i effektivitet för grönbyggandet.

För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Tomternas dagvatten kan fördröjas gemensamt i kvartersområdet. Vid anläggandet av gårdarnas och uteplatsernas grönområden ska hanteringen av dagvatten beaktas tekniskt och funktionellt.

Minimiantalet bilplatser är 1.5 bilplatser/bostad.

Infarten till bostäderna sker inifrån kvarteret. Körförbindelsen har ett kör- och ledningsservitut.

Lösningar som producerar förnybar energi bör föredras.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
③	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
14	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VARI	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
14101	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
LUHTIMÄKI	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller något annat allmänt område.**
1025	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggrätt i kvadratmeter våningsyta.**
III	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**En romersk siffra anger det högsta tillåtna våningstalet i byggnader, en byggnad eller en del av den.**
II u 1/2	**Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta ullakon tasolla saa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.**	**Ett bråktal efter en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i vindsplanet för utrymme som inräknas i våningsytan.**
a	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger en planbestämmelse som ovillkorligen måste användas.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Ohjeellinen rakennusala.	**Riktgivande byggnadsyta.**
vm	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Byggnadsyta där en transformatorstation får placeras.**
t	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.**	**Byggnadsyta där en ekonomibyggnad får placeras.**
ka	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa katoksen.**	**Byggnadsyta där en takkonstruktion får placeras.**
a	**Auton säilytyspaikan rakennusala.**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
a	**Ohjeellinen auton säilytyspaikan rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
	Rakennettava aita. Aidan tulee olla osa rakennuksen arkkitehtuuria.	**Staket som ska byggas. Staketet ska utgöra en del av byggnadens arkitektur.**
le	**Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.**	**Områdesdel som reserverats som område för lek och vistelse.**
le	**Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.** Alueen tulee olla muuntojoustava ja sopeutua tarvittaessa lumitilaksi tai tilapäiseen pysäköintiin.	**Riktgivande områdesdel som reserverats som område för lek och vistelse.** Området ska vara flexibelt och gå att ändra och vid behov anpassas till ett område för snö eller tillfällig parkering.
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
○	**Istutettava puu.**	**Träd som ska planteras.**
⊗	**Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.**	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rötter får inte skadas.**
	Istutettava pensasaita.	**Häck som ska planteras.**
	Alueen osa, jolle on istutettava puita.	**Områdesdel där träd ska planteras.**
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	**Områdesdel där träd och buskar ska planteras.**
	Ohjeellinen alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	**Riktgivande områdesdel som skall planteras med träd och buskar.**
	Katu.	**Gata.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
jk	**Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.**	**Områdesdel som reserverats för områdets interna gångtrafik.**
P	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
P	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 3.11.2022 14.58

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002495 LUHTIMÄKI 1 JA 2

VARISTO





KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 15.11.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002495. Kaavoitus on tullut vireille 06.03.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan Luhtitien katukuvan kokonaisvaltainen kehitys ja monimuotoisten asuinkorttelien rakentaminen. Asuinalueella sekoittuvat samassa korttelissa sekä pientalo- että kerrostalo asuminen vehreässä ja viihtyisässä ympäristössä.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Asemakaavan muutos:

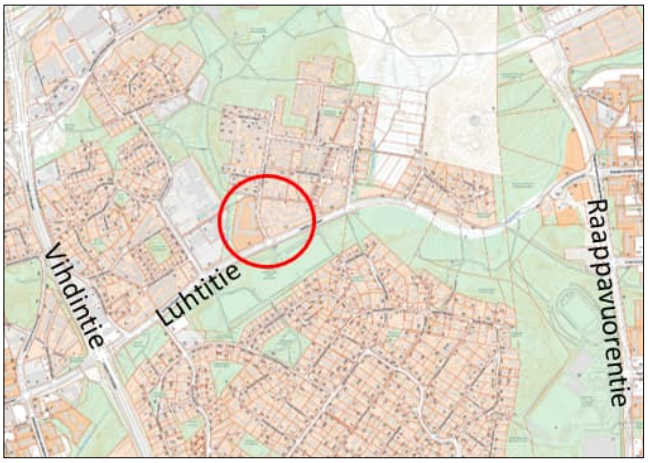
Vantaan kaupunginosassa Varisto 14. Luhtimäki 2 kortteli 14101 ja Luhtimäki 1 kortteli 14105.

Tonttijaon muutos:

Luhtimäki 2 kortteli 14101 ja Luhtimäki 1 kortteli 14105.

Kaavan laatija: Annakaisa Haanpää, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
annakaisa.haanpaa@vantaa.fi, puh. 0438268456

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Vantaan Varistossa. Alue rajoittuu pohjoisesta Kehä III:en, idästä Hämeenlinnan moottoritien sekä lännestä Vihdintien rajaaman alueen sisälle. Varis-ton eteläpuolella on Vapaalan asuinalue, lännessä Pähkinärinne ja idässä muuan muassa Martinlaakso, Louhela ja Myyrmäki.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Kaavoitus tuli vireille 06.03.2021 ja sai numeron 002495.
- Maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 15.10.2021.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 04.03.2022.
- Hankkeesta järjestettiin 23.03.2022 asukastilaisuus.
- Mielipiteet pyydettiin 15.04.2022 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 9 kappaletta.
- Kaupunginhallitus 05.09.2022 päätti asettaa nähtäville asemakaavan muutosehdotuksen.
- Kaava oli nähtävillä 14.9.-13.10.2022 (MRL 27 §)

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 3
2. Lähtökohdat ... 4
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 4
2.2 Suunnittelutilanne ... 8
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 13
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 13
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 13
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 25
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 27
4.1 Kaavan rakenne ... 29
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 29
4.3 Aluevaraukset ... 30
4.4 Kaavan vaikutukset ... 36
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 39
4.6 Nimistö ... 39
4. Asemakaavan toteutus ... 40
5. Kaavatyöhön osallistuneet ... 40
6. Asemakaavan seurantalomake ... 41
7. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 43
8. Muu suunnitelma-aineisto ... 50

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- LIITE 1: Mielipiteet
- LIITE 2: Muistutukset ja lausunnot

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavaehdotus sisältää asuinrakennusten korttelialueen Luhtimäki 1 sekä kerrostalokorttelin Luhtimäki 2 ja niihin liittyviä puisto- ja katualueita. Suunnitelmalla haetaan monimuotoista tiivistyvää asuinkorttelien rakentamista sekä vihreää ja viihtyisää asuinaluetta. Asemakaavamuutosehdotus koskee näiden kortteleiden lisärakennusoikeutta; Luhtimäki 1 kortteliin kaavaillaan 9400 k-m2 kerrosalaa, josta 4,335 k-m2 on lisärakennusoikeutta. Luhtimäki 2 korttelin lisärakennusoikeus käsittää yhden uuden 2870 k-m2 kerrostalon olemassa olevien 7811 k-m2 kerrostalojen lisäksi. Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen alueen ympäristön arvoja kunnioittaen, tiivistäen ja uudistaen.

Luhtimäki 1 korttelissa sijainneet messutalot on purettu huonokuntoisina. Niiden tilalle on tavoitteena rakentaa monimuotoista asumista, jossa samassa korttelissa sekoittuvat sekä pientalo- että kerrostalo asuminen. Luhtitien uudistuvaa katukuvaa katsotaan kokonaisuutena ja jo rakenteilla olevien kaavojen katukuvaa jatketaan 3-5 kerroksisilla kerrostaloilla. Aittariviä rajaavat 1-2-kerroksiset pientalot, jotka tyyliltään ja materiaaleiltaan viittaavat vanhaan messualueeseen. Luhtimäen varrelle on sijoitettu 2-3-kerroksisia *Townhouse* tyyppisiä kaupunkipientaloja ja keskeltä korttelialuetta löytyy erillispientaloja.

Luhtimäki 2 korttelissa tavoitteena on rakentaa Luhtitien varteen yksi uusi 3–5-kerroksinen kerrostalo nykyisen kerrostalon parkkipaikan paikalle. Parkkipaikan syöttö ja taloon ajo on siirretty Luhtimäentielle. Lisäksi nykyisen liiketilan paikalle korttelin pohjoisosaan rakennetaan lisää parkkipaikkoja. Parkkipaikat alueella on tarkoitus suunnitella keskeisenä osana pihasuunnitelmaa, vehreinä ja muuntojoustavina alueina.



Kevyenliikenteenreitti Luhtimäki 1 korttelin läpi Aitanportaan leikkikenttäalueelta Vapaalan urheilupuistoon.

2. LÄHTÖKOHDAT



Ortokuva 2019: punaisella kaava-alueen rajaus,
sinisellä 1977 asuntomessualueen rajaus, joka jatkuu kuva-alueen ulkopuolelle Aitanavaintielle.

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavamuutosalue sijaitsee Vantaan Varistossa vuoden 1977 Asuntomessu alueella. Etelässä alue rajoittuu Luhtitiehen ja Vapaalan liikuntapuistoon, idässä Orsipolkuun. Lännessä aluetta reunustaa Varistonoja ja Varistonniittyn alue, pohjoisessa Aitarivi sekä Variston vuoden 1977 Messualue.

Kaava-alue on pääosin pienimittakaavaista asuinrakennusten aluetta, joka on rakentunut varsin tiiviisti vuosina 1975-1982. Alue on vehreä.

Kaavoitettavassa korttelissa Luhtimäki 2 on nykyisin 3-kerroksisia kerrostaloja sekä liiketila. Korttelissa Luhtimäki 1 rakennukset on purettu huonokuntoisina.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Ennen rakentamista Variston ympäristö oli pääasiassa alavaa savista peltoaluetta. Alkuperäistä luonnonmaisemaa ei kuitenkaan ole enää juuri havaittavissa.

Kaava-aluetta rajaa Luhtitien eteläpuolella urheilu- ja virkistyspalvelualue sekä ekologinen runkoyhteys ja ohjeellinen ulkoilureitti. Alueen länsipuolella on Varistonoja ja sen purokäytävää seuraava ekologinen yhteys, joka on huomioitava suunnittelussa. Kaava-alueella ei ole arvokkaita luontokohteita.

Vesistöt ja vesitalous

Alue kuuluu Varistonojan valuma-alueeseen. Varistonoja johtaa vedet pohjoisen suuntaan alittaen Kehä III:n ja Vihdintien. Vihdintien alituksen jälkeen vedet purkavat Pikkujärveen. Pikkujärvestä vedet virtaavat etelän suuntaan alittaen Kehä III:n uudelleen ja laskien Pitkäjärveen.

Luhtimäki 1 on nykyisellään pääasiassa avointa maata, sillä tontilta on purettu vanhat rakennukset, piha-alueet ja parkkipaikat pois. Luhtimäki 2:n puolella vanhat kerrostalot jäävät ennalleen, samoin niiden pysäköintialue, joka kaavamuutoksen myötä tiivistyy ja täydentyy uudella kerrostalolla.

Kaava-alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Alueen maaperä on täyttömaata. Tonteilla on tai on ollut rakennuksia ja pysäköintialueita. Rakennusluvanyhteydessä tehdään rakennuspaikkakohtaiset maaperätutkimukset.

Topografia

Alue on hyvin tasainen.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Varisto on Vantaan Myyrmäen suuralueeseen kuuluva 2288 asukaan kaupunginosa. Variston väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, lapsiperhekeskeinen elämä, ikäihmisten määrän runsas nousu ja keskivertoa suurempi työttömyysaste.

Viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana väkiluku on tasaisesti laskenut noin 15 %, yli 400 hengellä. Väestön muutoskäyrä selittyy aikuisten 16–64-vuotiaiden muuttoliikenteellä. Vuonna 2000 Varistossa oli aikuisia 82.5 % Vuosina 2000–2020 se laski tasaisesti yli 20 %.

Lapsiperheitä väestöstä on noin 41 %. Määrä on tasaisesti laskenut viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana noin 7 %.

Pienten- ja kouluikäisten lasten prosentuaalinen jakauma on kasvanut tasaisesti viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana. 0–6-vuotiaiden lasten määrä on ollut tasaisesti noin 4 % luokkaa vuosina 2000–2010. Pienten lasten määrä kasvoi lähes 2 % vuodesta 2010 vuoteen 2020. Vuonna 2021 heitä oli 6.1 % väestöstä. Kouluikäisten 7–15 vuotiaiden lasten määrä on ollut vuosina 2000-2015 tasaisesti 5-6% luokkaa ja määrä kasvoi vuodesta 2015 vuoteen 2020 lähes 2%. Vuonna 2021 heitä oli 8 % väestöstä.

Ikäihmisiä, yli 65-vuotiaita Varistossa oli vuonna 2000 7.7 % Määrä on tasaisesti kasvanut viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana noin 16 %. Vuonna 2021 eläkeläisiä oli 23.6 % väestöstä.

Väestön ennustetaan pysyvän samoissa luvuissa vuoteen 2025 saakka. Vuodesta 2025 vuoteen 2030 väestön ennustetaan kasvavan noin 20 %.

Asuminen

Kaava-alueen pohjois- ja itäpuolella on Variston vuoden 1977 asuntomessualue, joka koostuu pääasiassa yksi- ja kaksikerroksisista rivitaloista ja omakotitaloista. Luhtitie 2 korttelissa on kolme kolmekerroksista kerrostaloa. Luhtitie 1 kortteli on kuulunut asuntomessualueeseen, mutta asunnot on purettu huonokuntoisina vuonna 2019.

Asuntotuotanto on kasvanut Varistossa vuosina 2000–2018 noin 9 %, mutta jos halutaan valmistautua odotettuun väestön kasvuun, tarvitaan alueelle lisää täydennysrakentamista. Viime vuosina Luhtitienvarteen on valmistunut useampi kaavamuutos ja mm. Varistotie 2 korttelissa rakennetaan 3-kerroksisia kaupunkitaloja.

Palvelut ja työpaikat

Variston kaupunginosassa on päiväkoteja, kouluja ja opistoja, sekä palvelutalo. Yksi päiväkodeista sijaitsee Luhtimäki 2 korttelissa, Hämeenkylän koulu ja palvelutalo sijaitsevat viereisellä tontilla. Varistosta löytyy kauppakeskus Viisari ja K-supermarket. Varistossa on myös Neste-K-huoltoasema, jonka yhteydessä on pikaravintoloita. Uudenmaan maakuntakaavassa Petikko – Variston yritysalue on määritelty merkitykseltään seudulliseksi vähittäiskaupan suuryksiköksi. Kirjastopysäkki on Luhtitiellä kaava-aluetta vastapäätä.

Suunnittelu-alueelta on noin 1,7 km Martinlaakson ja Myyrmäen keskustoihin kevyen liikenteen väyliä pitkin, joista löytyy paljon julkisia ja kaupallisia palveluita.

Varistossa oli noin 2300 työpaikkaa vuonna 2016. Työpaikkojen määrä on pysynyt samana Varistossa viimeisen kymmenen vuoden aikana. Suurin osa työpaikoista on tukku- ja vähittäiskaupassa.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on vehreä pientaloalue, joka on vuoden 2020 yleiskaavassa asuinaluetta A. Luhtitie on tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä. Sen valmistuminen syksyllä 2022 Varistosta Myyrmäen Raappavuorentielle tuo paremmat joukkoliikennepalvelut alueelle ja aloittaa siirtymän autovyöhykkeestä joukkolinjavyöhykkeeksi. Yhteys tulee myös laajentamaan Myyrmäen kaupunkikeskustan asuinaluetta Raappavuorentien länsipuolelle.

Kaupunkikuva

Luhtitien rakentaminen yhdistää alueen kaupunkikeskustoihin ja alueen katukuvaa kehitetään kokonaisvaltaisesti. Katukuva uudistuu monipuolisena, tiiviinä asuinalueena ja tien varteen rakennetaan kaupunki- ja kerrostaloja. Katuosuutta päivitetään myös rytmittämällä sitä erilaisilla kasvillisuustyypeillä.

Virkistys

Varistossa on erinomaiset lähivirkistyspuitteet: alueelta löytyy Vapaalan liikuntapuisto, Varistoniityn ulkoilu- ja urheilukentät sekä Raappavuoren kuntoilupaikat. Metsässä on tiheä polkuverkosto ja alueella on valaistuja virkistys- ja latureittejä, minkä vuoksi alue on suosittua ulkoilualuetta.

Liikenne

Luhtitie on tärkeä paikallista liikennettä palveleva väylä. Luhtitien uusi tieosuus yhdistää Vihdintien Raappavuorentiehen ja syksystä 2022 reittiä alkaa kulkea uusi runkolinja 300. Se liikennöi Myyrmäen kautta Pähkinärinteeseen ja edelleen Vihdintieltä Helsinkiin Elielinaukiolle. Lisäksi Luhtitien molemmin puolin rakennetaan kevyen liikenteen väylät. Luhtitien on pääpyöräreitti. Muut pyöräreitit yhdistävät alueella olevia virkistysalueita.

Luhtitietä kulkevat myös bussilinjat 583/584 Aviapolis – Louhela – Perusmäki/Kalajärvi, joilla on vaihtomahdollisuus junaan Louhelan asemalla. Kaava-alueelta Louhelan juna-asemalle on noin 1,9 kilometriä.

Vesihuolto

Kaava-alue kuuluu Myyrmäen painepiiriin, jonka vesisäiliönä toimii Myyrmäen ylävesisäiliö. Painetasot vaihtelevat alueella välillä +93.00 ... +95.00 mvp. Vesijohtoverkostoa on Luhtimäellä ja Orsipolulla.

Kaava-alueella on jätevesiviemäröinti Luhtimäellä ja Orsipolulla. Alueen jätevedet johdetaan Vapaalan pumppaamolle. Pumppaamolta vedet ohjataan Hämeenkylän ja Hämevaaran kaupunginosien kautta Espooseen. Espoossa jätevedet johdetaan puhdistettavaksi Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Kaava-alueen ympärillä on hulevesiviemäreitä Luhtitiellä, Luhtimäellä, Orsipolulla, Aittarivillä. Orsipolun ja Luhtimäen hulevesiviemärit liittyvät Luhtitien hulevesiviemäriin, joka purkaa vedet kaava-alueen länsipuolella virtaavaan Varistonojaan.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Luhtimäen ja Aittarivin katualueilla.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Luhtimäen ja Aittarivin varressa.

Ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue on lentomeluvyöhykkeellä 3. Kaava-alueen lentomelutaso Lden 50-55 dB ei rajoita asunto- ja palvelurakentamista. Koska lentomelun ennakoidaan kasvavan, lentomelun osalta kaava-alueella sovelletaan yleiskaavaluonnoksessa esitettyä lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeen ääneneristävyysvaatimuksia. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

Kaava-alueella on tieliikennemelua sekä liikenteen aiheuttamia pienhiukkasia. Luhtitien nykyisen liikenteen aiheuttama melu ylittää päiväajan ohjearvon 55 dB(A) ja yöajan ohjearvon 50 dB(A) lähimpänä tietä sijaitsevilla nykyisten asuinrakennusten oleskelupihoilla. Luhtitien länsiosan sekä Vihdintien liikennemäärien kasvusta johtuen melutaso nousee ennustetilanteessa nykyisestä runsaan 2 dB Luhtitien länsipäässä Vihdintien ja Varistontien välillä. Luhtitien varteen suunnitellut uudisrakennukset tuovat suojaa nykyiselle asutukselle.

2.1.4 Maanomistus

VAV Asunnot Oy omistaa Luhtimäki 1&2 korttelit.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Luodaan edellytykset väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Merkittävät uudet asuinalueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Edistetään vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä kehittämistä.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Maakuntakaava



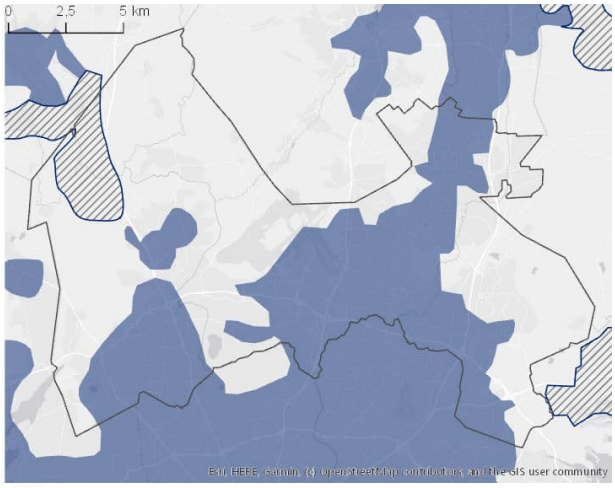
Ote maakuntakaavayhdistelmästä.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätösten myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä. Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Hyväksyttyjen valitusten osalta Uusimaa-kaavan ratkaisut ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa eivätkä voi tulla voimaan, ellei korkein hallinto-oikeus muuta tai kumoa hallinto-oikeuden ratkaisua. Lainvoiman kaavat voivat saada vasta, kun jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa asemakaava-alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä.

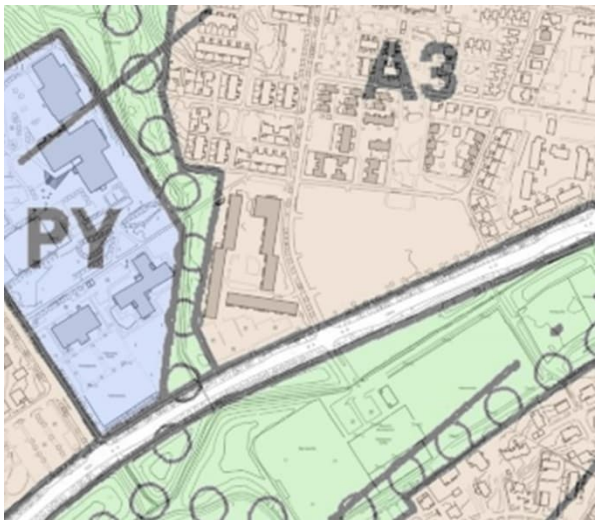
MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.



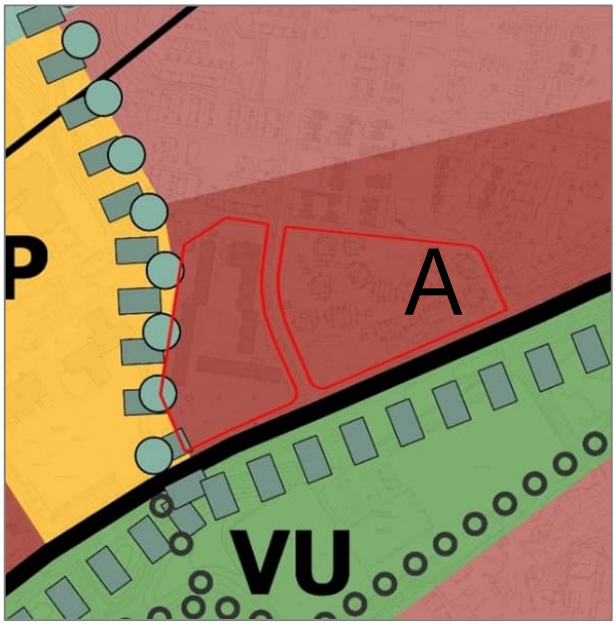
Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Kaava-alue sijaitsee ensisijaisesti kehitettävällä vyöhykkeellä.

Voimassa oleva yleiskaava 2007



Vantaan oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa (Kv 17.12.2007) alue on merkitty pientaloalueeksi A3. Luhtitien eteläpuolella on lähivirkistysalue.
Yleiskaava on yleispiirteinen. Luhtitiehen liittyvällä kaava-alueella on jo nyt kerrostaloja yleiskaavan pientaloalueella.

Hyväksytty yleiskaava 2020



Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021. HHO on 28.6.2022 ratkaissut valitukset ja jatkovalitukset eivät koske tätä kaava-aluetta.
Alue on merkitty asuinalueeksi A, joka varataan monipuoliseen asumiseen. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.
Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.
Luhtitie on merkitty tärkeäksi paikallista liikennettä palvelevaksi väyläksi. Joukkoliikennekaupunkia vahvistetaan yhteyksillä ja solmukohdilla.
Yleiskaava on yleispiirteinen. Luhtitiehen liittyvällä kaava-alueella on jo nyt kerrostaloja yleiskaavan pientaloalueella. Myös Pähkinärinne on merkitty samalla kaavamerkinnällä A. Jäljempänä on esitetty Luhtitielle muodostuva kokonaisuus

Asemakaava



Kaava-alue on Variston vuoden 1977 asuntomessualuetta. Siellä on voimassa asemakaava 140200. Luhtimäki 1 kortteli on asuntorakennusten aluetta A4 ja Luhtimäki 2 kortteli yhdistettyjen liike- ja asuntorakennusten aluetta ALK (ajantasa-asemakaavassa AL).

Muut päätökset ja suunnitelmat

Suunnittelualueeseen liittyy aiemmin hyväksytty Luhtitien asemakaava ja katusuunnitelma 141100, jolla Luhtitietä on jatkettu Myyrmäkeen. Nyt läpiajettavaksi rakennettava Luhtitie yhdistää Myyrmäen ja Pähkinärinteen kerrostaloalueet. Luhtitien itäpäähän on kaavoitettu 4 – 8 -kerroksisia kerrostaloja (kaavat 002049 ja 002156) ja pähkinärinteessä on korkeampaa rakentamista. Osoitteessa Varistontie 2 rakennetaan 3-kerroksisia kaupunkitaloja (kaava 002395). Avaintiestä itään on kaavoitettu 3-kerroksisia kaupunkitaloja, joiden ullakoille saa sijoittaa asuintiloja (kaava 141100). Nämä muodostavat Luhtitien varrelle Myyrmäen ja Pähkinärinteen välille laajemman kaupunkimaisen kokonaisuuden. Luhtitien varteen sijoittuvat kerrostalot tulevat toimimaan Luhtitien kokonaisvaltaista katukuvaa tukevana elementtinä ja ne on suunniteltu Luhtitien jatkuvaan katukuvaan istuvana.



Luhtitie kaava 141100



Kelokuusenmäki kaava 002156



Raappavuorenpuisto kaava 002049

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Hanke on alkanut maanomistaja VAV Asunnot Oy:n aloitteesta. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt hankkeen kaavoitusohjelmaan 12.1.2021. Kaavoituksen vireille tulo on ilmoitettu Vantaan asukaslehdessä 6.3.2021. Kaavamuutoshakemus on saapunut kaupungille 15.10.2021. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 04.03.2022. Asemakaavamuutosehdotuksesta järjestettiin asukastilaisuus 23.3.2022. Asemakaavasuunnittelija oli tavattavissa puhelimitse 30.3.2022. Mielipiteitä kuultiin 15.04.2022 asti.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy

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.

Mielipiteitä asemakaavamuutoksesta saapui 6 kappaletta. Tässä selostuksessa on kuvattu kootusti asemakaavaan tulleet mielipiteet. Mielipiteet ovat kokonaisuudessaan luettavissa erillisestä liitteestä (Liite 1).

1. Asunto Oy Varistonpiha ja As. Oy Varistonrinne, 13.04.2022:

1. Rakennuskaavan mukaan alueelta häviää viheralueet. Alueelta on jo hävitetty ja joudutaan hävittämään suurin osa kasvillisuudesta, jos kaavamuutos toteutuu. Uusi suunnitelma ei kunnioita perintökohdetta mitoitukseltaan ja vihersuunnitelma ei toteudu ympäristöön. Pientaloalueeksi luokiteltu alue häviää!

=>

Luhtimäki 1 korttelista on rakennukset ja puusto purettu huonokuntoisina. Kyseessä ei ole ollut puisto, vaan aiemmin rakennettu tontti. Viher- ja pihasuunnitelma tulee olemaan oleellinen osa alueen kehittämistä ja alueelle tullaan istuttamaan uutta puustoa. Asuntomessukaavassa oleva keskuspuisto on alkuperäisen suunnitelman mukaisesti jatkettu istutusalueena Luhtimäki 1 kortteliin ja uusia kulkureittejä on luotu tonteille Luhtitielle ja Vapaalan liikuntapuistoon. Hyväksytyssä yleiskaavassa tontit ovat asuinaluetta A.

2. 5-kerroksiset kerrostalot eivät sovi Luhtimäki 1&2 Varisto alueelle. Alue kuuluu pientaloalueeseen ja sinne ei kuulu 5-kerroksiset kerrostalot.
=>
Tiivistäminen ja täydentäminen ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan pääperiaatteita. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuintontteja. Vuoden 2020 yleiskaavassa alue on merkitty tiiviiksi, monimuotoiseksi asuinalueeksi, jossa olemassa olevien pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat laaditaan riittävän laajoina kokonaisuuksina. Yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Asemakaavamuutoksessa rakentaminen tutkitaan yleiskaavaa tarkemmin. Laadukkaalla suunnittelulla, kaavamääräyksillä ja rakennusvalvonnalla pyritään takaamaan asuinalueen viihtyvyys.

Luhtitien varteen sijoittuvat rakennukset tulevat toimimaan Luhtitien kokonaisvaltaista katukuvaa tukevana elementtinä. Luhtimäki 1 kortteliin on suunniteltu kaksi 3220 k-m2 kerrostaloa ja Luhtimäki 2 kortteliin yksi 2870 k-m2 kerrostalo. Tyypillisen modernin kerrostalon koko on yli 3000 k-m2. Suunnitteluissa rakennuksissa on polveileva kattomuoto. Harjakorkeudet on suunniteltu harkitusti niin, että korkeimmat hatut sijoittuvat poispäin pientaloalueesta. Rakennusmassan sijainti on myös arvioitu suhteessa Luhtitien eteläpuolen laajoihin kenttäalueisiin ja Luhtitien ryhdistyvään katukuvaan istuvana. Luhtitien ennustetun liikennemäärän mukaisen melunsuojan tulisi olla vähintään 2m korkea. Kerrostalojen kerrosmäärä ei määräydy melusuojatarpeen mukaan.

Kerrostalot ja niiden polveileva massa on sijoitettu varjostusta ajatellen. Varjostusselvityksestä selviää (sivu 35), että ne varjostavat pääasiassa kerrostalojen parkkipaikkoja. Kun varjostus tilannetta verrataan olemassa olevaan tilanteeseen, ei kerrostalojen varjostus merkittävästi lisää pientalojen varjostusta. Luhtitie 1:n tontilla on ollut kaksikerroksisia rivitaloja ja puustoa, joka on varjostanut. Pientalojen varjostus muodostuu pääasiassa pientalo tonteilla olevista talousrakennuksista ja niiden puustosta.

Luhtitien varrella on kaksi uutta asemakaavaa: Varistotie 2 (002395) ja Luhtitien asemakaava (141100). Molemmissa on Luhtitien katukuvaan istutettu 3-kerroksisa kaupunkitaloja, joiden ullakkotilaan saa sijoittaa myös asuintiloja. Jokainen asemakaava tarkastellaan erikseen suhteessa yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja luonnonympäristöön.

3. Variston alueella tehty tutkimus v. 2017 osoittaa, että ihmiset viihtyvät parhaiten viheralueilla ja pitävät pääasiassa aluetta viihtyisänä. Nyt kyseinen alue on suunniteltu todella tiiviiksi. Eihän siellä ole varsinaisia pientaloja kuin kolme kappaletta. Asuntojen määrää pitää reippaasti vähentää, jotta viherrakentaminen toteutuu. Näin varmistuu alueen säilyminen viihtyisänä ja rauhallisina.
=>
Tiivistäminen ja täydentäminen ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan pääperiaatteita. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuintontteja. Vuoden 2020 yleiskaavassa alue on merkitty monimuotoiseksi asuinalueeksi, jossa olemassa olevien pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat laaditaan riittävän laajoina kokonaisuuksina. Laadukkaalla suunnittelulla, kaavamääräyksillä ja rakennusvalvonnalla pyritään takaamaan asuinalueen viihtyvyys.

Suunnitelma sisältää 12kpl erillispientaloa omilla tonteillaan, neljän talon rivitalokokonaisuuden, kahdeksan townhouse-tyyppistä kaupunkipientaloa sekä kolme kerrostaloa.

4. Liikenne pitää suunnitella siten, että jalkakäytävät pysyvät jalkakäytävinä. On lasten kannalta erittäin vaarallista, jos Aittariviltä ohjataan kulku parkkipaikalle, kun aittarivi on koululaisten käyttämä kävelytie Hämeenkylän kouluun. Aittarivin on pysyttävä kävelytienä.
=>
Liittymät tonteille tulevat sijoittumaan Luhtitien varteen. Kortteleiden sisäinen liikenne on suunniteltu pihatienä tonteille ajoksi. Huoltoajo käyttää Luhtitien liittymää ja on suunniteltu korttelinsisäiseksi. Aittarivi tulee pysymään kevyenliikenteen väylänä.

Suunnitelmassa on 95 autopaikkaa, josta sähköautopaikkoja 24. Laskennassa on käytetty hallitsevia normeja: 1 ap/100 kem2, Vieraspaikat 1/1500 ja Lyhytaikainen pysäköinti 1/5000 kem2. Parkkipaikat on suunniteltu läpäisevällä nurmikivetyksellä. Lisäksi suunnitelmissa on muuntojoustavia alueita, joita voidaan ottaa käyttöön tarpeitten mukaan. Muuntojoustaville aluille on osoitettu 32 autopaikkaa, josta sähköautopaikkoja 24. Parkkipaikkojen siirto kadun varteen ei ole yleiskaavan eikä kaupunkikuvan mukaista.

5. Alueellemme on nyt suunnitelman mukaan tulossa valtava määrä uusia asukkaita. Onko mietitty pelastussuunnitelmaa ja missä tulee olemaan väestönsuoja näille uusille asukkaille. Tietämämme mukaan entisille asukkaillekaan ei tule riittämään väestönsuojat tällä hetkellä, jos hätä tulee.
=>
Kukin kiinteistö huolehtii omasta väestönsuojastaan. Säännösten mukaan väestönsuoja tulee rakentaa, jos tontille rakennetaan yli 1200 k-2 asumista. Tässä asemakaavamuutoksessa tonttikoko ei ylitä vaadittua rajaa.

2. Asukaat A, 12.4.2022:

Miksi ”Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 4.3.2022” alueen raja idässä on mainittu rajoittuvan Avaintiehen ja Pellaksenojaan? Onko suunnitelmassa tarkoituksellisesti rajattu tuo itäreuna VAVin hallinnoimien alueiden mukaan? Kun suunnitelmassa alueen rajaus esitetään laajempana kuin todellisuudessa onkaan, niin heräsi epäilys, tavoitellaanko myös Avaintien osalta korkeampia kerrostaloja, mutta niitä ei kuitenkaan haluta vielä tuoda esiin?
=>
Asemakaavamuutosehdotus perustuu VAV:in asemakaavamuutos hakemukseen ja koskee heidän omistuksessaan olevia Luhtimäki 1&2 kortteleita. Kaavamuutos tutkitaan kokonaisuutena ja suhteessa ympäristöönsä. Alueen sanallinen paikannus ei ole kaava-alueen rajaus.

Luhtitie ja Avaintien itäpuoli on vuoden 2020 yleiskaavassa merkitty monimuotoiseksi asuinalueeksi, mutta alueella ei ole muita asemakaavamuutoshakemuksia vireillä. Jokainen asemakaava tarkastellaan erikseen suhteessa yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja luonnonympäristöön.

Miksi suunnitelmassa on tällainen lause ”Alueen kehittämisellä ja tehostamisella on erityistä merkitystä koko maakunnan kehittämisen kannalta”? Saisiko tähän jotain perustelujakin.
=>
Voimassa *olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa asemakaava-alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä. Maakuntakaavan tavoitteena on uuden asumisen keskittäminen ratojen ja joukkoliikennevyöhykkeiden yhteyteen. Kaavamuutos perustuu maakuntakaavan ja yleiskaavan täydennysrakentamistavoitteisiin.*

Esitetyissä suunnitelmissa ollaan muuttamassa matalan rakentamisen Variston aluetta korkean rakentamisen alueeksi. tonteille 1 ja 2 on sallittu korkeintaan kolmikerroksisten rakennusten rakentaminen. perusteena tätä korkeammille rakennuksille, että nyt kun tontilla ei purkamisen jälkeen ole enää rakennuksia, ei kaavoista tarvitse välittää, ja että nyt voidaan rakentaa korkeampia rakennuksia.

Vantaan kaupungin ja tontin omistajan toimesta tavoitellaan ainakin tontille 1 jopa 5-kerroksisia kerrostaloja eikä välitetä siitä, että sillä ehdottomasti on vaikutusta alueella jo asuvien asumisviihtyvyyteen ja Varistoon alueen periaatteeseen matalan rakentamisen alueena. Ilmeisesti noita korkeampia rakennuksia kaavaillaan muuallekin Luhtien varteen.
=>
Tiivistäminen ja täydentäminen ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan pääperiaatteita. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuintontteja. Vuoden 2020 yleiskaavassa alue on merkitty tiiviiksi, monimuotoiseksi asuinalueeksi, jossa olemassa olevien pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat laaditaan riittävän laajoina kokonaisuuksina. Yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Asemakaavamuutoksessa rakentaminen tutkitaan yleiskaavaa tarkemmin. Rakennusten purkulupa ei poista yleiskaavan eikä asemakaavan lainvoimaisuutta.

Nyt läpiajettavaksi rakennettava Luhtitie yhdistää Myyrmäen ja Pähkinärinteen kerrostaloalueet. Kaava-muutos on tutkittu kaavamuutosaluetta laajempana kokonaisuutena koko Luhtitien varren osalta. Kerros-talot ovat kerrosluvuiltaan vaihtelevia. Luhtitien varteen sijoittuvat kerrostalot tulevat toimimaan Luhtitien kokonaisvaltaista katukuvaa tukevana elementtinä ja ne on suunniteltu Luhtitien ryhdistyvään katukuvaan istuvana. Asuinalueen viihtyvyys luodaan laadukkaalla suunnittelulla, kaavamääräyksillä ja rakennusvalvonnalla.

Luhtitien varrella on kaksi uutta asemakaavaa: Varistotie 2 (002395) ja Luhtitien asemakaava (141100). Molemmissa on Luhtitien katukuvaan istutettu 3-kerroksisa kaupunkitaloja. Alueella ei ole muita hankkeita vireillä. Jokainen asemakaava tarkastellaan erikseen suhteessa yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja luonnonympäristöön.

Kaikkea kehitetään ainoastaan uusien asukkaiden tai liikenteen toimijoiden näkökulmasta.
=>
Asemakaavoitus *hankkeissa pyritään yhteensovittamaan eri osallisten tavoitteita ja toiveita parhaalla mahdollisella tavalla ja pyritään optimaaliseen kokonaisratkaisuun.*

Kun Vantaan kaupunki aikanaan ajoi Luhtitien jatketta, Vantaan kaupunki vähät välitti kaavoituksessaan siitä, että Luhtitien vaikutusalueella asuvia suojeltaisiin tulevan läpiajoliikenteen aiheuttamalta melulta tai muilta haitoilta. Nyt kuitenkin Vantaan kaupunki perustelee esityksessään uusia Luhtitientienvarren korkeita kerrostaloja sillä, että ne suojaavat Luhtien liikennemelulta. Miksi Vantaan kaupunki ei toimi tasapuolisesti näissä asioissa, kun yhdessä projektissa saman tien melua vähätellään ja toisessa projektissa saman tien melua käytetään perustelemaan kaavan vastaisia rakennuksia? Suojaako 5-kerroksinen rakennus juurikaan enempää kuin 2- kerroksinen rakennus liikenteen melulta?
=>
Luhtitien jatkaminen on ollut Vantaan yleiskaavoissa 1960-luvulta asti. Luhtitien katusuunnitelmissa liikenteenhäiriötekijöitä on pyritty minimoimaan muun muassa hidasteilla ja liikennenopeusrajoituksilla. Luhtitien ennustetun liikennemäärän mukaisen melunsuojan tulisi olla vähintään 2m korkea. Koska meluaidat ja muurimaiset rakenteet eivät ole yleiskaavan kaupunki- tai katukuvan mukaisia paikallisliiken-

teen väylillä, asemakaavoituksessa pyritään rakennusten sijoittelulla turvaamaan riittävä melusuoja piha- ja oleskelualuille. Riittävä melusuojaus toteutuu rakennusten pihan puolella.
Luhtitien varteen sijoittuvat rakennukset tulevat toimimaan Luhtitien kokonaisvaltaista katukuvaa tukevana elementtinä ja ne on suunniteltu Luhtitien ryhdistyvään katukuvaan istuvana. Kerrostalojen kerrosmäärä ei määräydy melusuojatarpeen mukaan.

Kun tässä on jo vuosikymmenten ajan kertynyt kokemusta siitä, missä määrin tontilla 1 olleet 2-kerroksiset rakennukset ovat varjostaneet Orsipolun itäpuolen omakotitaloja varsinkin iltaa kohden, niin huolta aiheuttaa, missä määrin Luhtitien varteen suunnitellut aiempaa korkeamman kerrostalot huonontavat asumisviihtyvyyttä ja miten korkeiden rakennusten varjot vaikuttavat varjostamiensa rakennusten arvoon. Sallimalla tontilla 1 aiempaa korkeampia rakennuksia, niin suositaan vain tontin 1 omistajia ja haitataan ympäröivien tonttien omistajia.
=>
Kerrostalot ja niiden polveileva massa on sijoitettu varjostusta ajatellen. Varjostusselvityksestä selviää (sivu 35), että ne varjostavat pääasiassa kerrostalojen parkkipaikkoja. Kun varjostus tilannetta verrataan olemassa olevaan tilanteeseen, ei kerrostalojen varjostus merkittävästi lisää pientalojen varjostusta. Pientalojen varjostus muodostuu kaksikerroksisista rivitaloista, sekä pientalo tonteilla olevista talousrakennuksista ja niiden puustosta.

Missä määrin Vantaan kaupunki on ohjeistanut VAVia toteuttamaan tontin 1 purkutyöt ja ilmoittamaan, että ei korjaaminen ei kannata ja ei tiedetä mitä tontille tullaan rakentamaan? Syntyi vaikutelma, että menettelyn tavoitteena vaikuttaisi mitä ilmeisimmin olleen hankkia tontille enemmän rakennusoikeutta ja/tai korkeampia rakennuksia? Varmaan kannattavuus ainakin tontin omistajalle lisääntyy, jos tontille tällaisella moraalittomalla menettelyllä on mahdollista saada enemmän rakennusoikeutta tai aikaisempaa korkeampia rakennuksia.

Tarkoittaako esittelijän perustelu, että kun miltä tahansa tontilla puretaan rakennukset ja sen jälkeen, kun tontilla ei enää ole rakennuksia, ei tonttia koskevista kaavamääräyksistä oikeastaan tarvitse välittää? Nyt siis VAV voi jatkossa purkaa esim. myös Avaintie 2:n talot ja perustuen tyhjään tonttiin omistaja saa rakentaa samalla perusteella tilalle korkeampia rakennuksia? Tai puretaanko tontin 2 olemassa olevat 3-kerroksiset talot jollain aikataululla, ja tyhjälle tontille saadaan taas rakennettua samalla verukkeella korkeampi taloja. Entä muu Variston alue, suunnitellaanko muuallekin jo täyttä päätä korkeampaa rakennuksesta, kun tällainen menettely kerran on olemassa? Millä tavoin kaavojen ohjaava vaikutus toteutuu, jos poikkeamia sallitaan tuollaisilla kyseenalaisilla perusteilla?
=>
Tiivistäminen, täydentäminen ja uudistaminen ovat yleiskaavan päätavoitteita. Luhtitie ja Avaintien itäpuoli on vuoden 2020 yleiskaavassa merkitty monimuotoiseksi asuinalueeksi. Yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Asemakaavamuutoksessa rakentaminen tutkitaan yleiskaavaa tarkemmin. Rakennusten purkulupa ei poista yleiskaavan eikä asemakaavan lainvoimaisuutta.

Rakennukset olivat silminnähden huonokuntoisia ja niille on myönnetty purkulupa vuonna 2019. Asemakaavamuutoshakemuksen rakennusmäärä perustuu maakuntakaavan ja yleiskaavan täydennysrakentamistavoitteisiin. Kaupunkia ei voida kehittää, jos asemakaavoja ei voida muuttaa.

Alueella ei ole muita asemakaavamuutoshakemuksia vireillä. Jokainen asemakaava tarkastellaan erikseen suhteessa yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön ja luonnonympäristöön.

Tuhlaako Vantaan kaupunki asukkaiden verovaroja kaavoitustoimeen, kun se Vantaa kaupunki ei itsekään noudata laatimiaan kaavoja?
=>
Kasvavan kaupungin kehittäminen ja kaavoitustoimi on tuottoisaa.

Perintökohdetta kunnioittaen tontille 1 tulisi ehdottomasti rakentaa korkeintaan 2-kerroksia rakennuksia, jopa samanlaisia kuin aiemmin.

Koska alue on aikoinaan ollut rakentamisen edelläkävijä, tulisi näin ison alueen uudelleen rakentamisessa huomioida tuo edelläkävijän periaate ja ottaa huomioon ilmastonäkökulma. Nyt kun tontin 1 talojen purkamisen kautta on lisätty ilmaston lämpenemistä, tulisi uudelleenrakentamisessa ehdottomasti kompensoida nuo purut ja tontin 1 uusilta rakennuksilta tulisi edellyttää ilmastonäkökulman huomioimista esim. edellyttämällä puurakentamista.
=>
Asuntomessualueen perintökohteiden läheisyyteen Aittariville rakennetaan kaksikerroksisia puutaloja. Alueelle rakennetaan tämän päivän arkkitehtuuria edustavia rakennuksia.

Alustaviin luonnoksiin on suunniteltu jonkinlainen yhteys tontilta 1 kevyen liikenteen väylille Aittarivi ja Orsipolku. Kaikenlainen ajoneuvoliikenne tms. noiden liittymien kautta noille kevyen liikenteen väylille, pitää ehdottomasti estää ja ajoneuvoliikenne pitää sallia tapahtuvan ainoastaan tien Luhtimäki kautta.
=>
Ajoliittymät tonteille tulevat sijoittumaan Luhtitien varteen. Kortteleiden sisäinen liikenne on suunniteltu pihatienä tonteille ajoksi. Huoltoajo käyttää Luhtitien liittymää ja on suunniteltu korttelinsisäiseksi. Aittariville ja Orsipolulle on varattu nykyiset kevyenliikenteen yhteydet.

Tontin 1 postilaatikoiden sijoittelu on tehtävä siten, että postin jako tontille 1 onnistuisi ilman kevyen liikenteen väylien käyttämistä ja varmistettava se, että Suomen Postilla ei rakennusten valmistumisen jälkeenkään tule tarvetta vaatia postilaatikoiden siirtämistä Orsipolun tai Aittarivin varteen väylien vieressä olevien yksityisten tonttien yhteyteen, kuten Suomen Posti vaati viime kesänä Orsipolun ja Aittarivin ympäristössä asuneilta.
=>

Liittymät tonteille tulevat sijoittumaan Luhtitien varteen. Kortteleiden sisäinen liikenne on suunniteltu pihatienä tonteille ajoksi. Lähtökohtaisesti postilaatikot ovat korttelin sisällä. Kaavoitus ei kuitenkaan voi vaikuttaa Suomen Postin toimintaan tulevaisuudessa.

Ilmeisesti tontin 1 ja 2 VAVin hallinnoimat rakennukset tulevat olemaan vuokra-asuntoja niin kuin tonteilla on aiemminkin ollut.
=>
Asuntojen hallintamuoto ei ole kaavoituskysymys.

3. Asukas B, 30.3.2022:
Alueen pysäköintipaikkojen määrä pitää olla mitoitettu riittäväksi niin asukkaiden omille autoille kuin vieraillekin. Hämeenkyläntien kiinteistöillä molemmilla (TA ja VAV) on kullakin 2 lyhytaikaista vieras pysäköintipaikkaa. Ympäristössä ei ole mitään laillista pysäköintimahdollisuutta lähistöllä. 2 vieraspaikkaa 100 asukasta kohden on yksinkertaisesti täysin alimitoitettu. Suunnitelmassa aliarvioidaan täysin yksityisautoliikenteen määrän lisääntyminen alueella. Pysäköintipaikat tulee myös suunnitella jo valmiiksi sähköautojen latausta silmällä pitäen.
=>
Rakentaminen sijoittuu uudelle joukkoliikennevyöhykkeelle. Autopaikkoja toteutetaan 95, josta sähköautopaikkoja 24. Lisäksi suunnitelmissa on muuntojoustavia alueita, joita voidaan ottaa pysäköintikäyttöön tarpeitten mukaan. Muuntojoustaville aluille on osoitettu 32 autopaikkaa, josta sähköautopaikkoja 24. Alueelle on tulossa seitsemän vieraspaikkaa (1/1500 kem2), kaksi paikkaa lyhytaikaiseen pysäköintiin (1/5000 kem2). Näiden lisäksi Luhtimäen varteen on mahdollista toteuttaa 8 autopaikkaa, jotka eivät ole laskennassa mukana.

Alue on maantieteellisesti niin syrjässä, että julkisilla liikkuminen on hankalaa erityisesti Helsingin suuntaan. Alueen julkisten yhteyksien toimiminen sekä Myyrmäen että Helsingin keskustaan suuntaan pitää suunnitella tarkasti HSL:n kanssa
=>
HSL-kuntayhtymä vastaa Vantaan joukkoliikenteen suunnittelusta. Syksyllä 2022 aloittaa tiheästi liikennöivä bussirunkolinja 300 Elielinaukio – Pähkinärinne – Myyrmäki ja bussilinjat 583/584 Aviapolis – Louhela – Perusmäki/Kalajärvi, joilla on myös vaihtomahdollisuus junaan Louhelan asemalla.

Luhtimäen tyyppiset asuinalueet ovat liikenteellisesti tukossa, jos lunta tulee poikkeuksellisen paljon.
=>
Lumitilat huomioidaan uusien alueiden suunnittelussa.

Ihmettelen, että VAV ei ole edes ilmeisesti kartoittanut tätä *(asumisoikeusasunto)* asukassegmenttiä alueelle ollenkaan. Toivoisin, että VAV selvittäisi myös mahdollisuutta ASO-kohteisiin.
=>
VAV Asunnot rakennuttaa ja omistaa valtion tukemia ARA-asuntoja. VAV Yhtymä puolestaan rakennuttaa ja omistaa vapaarahoitteisia vuokra-asuntoja ja VAV Palvelukodit palvelutaloja. Asumisoikeusasuntojen rakentaminen ei ole osa VAV Oy:n liiketoimintaa.

4. Asukas C, 13.04.2022:
Nyt suunnitellut 5-kerroksiset kerrostalot eivät edusta pientalotyyppejä ja rikkovat kaavoitusta ohjaavaa voimassa olevaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Luhtimäki 1:n ja 2:n kaavoituksessa tulee noudattaa yleiskaavan ohjausta ja pitäytyä pientalojen rakentamisessa. Tarkasteltaessa asemakaavaa yleiskaavan vaatimusten mukaisesti riittävän laajana kokonaisuutena on hyvä tarkastella Varistoa viereisine asuinalueineen. Varistossa, Pellaksessa ja Variston puoleisessa Vapaalassa ei missään ole tällä hetkellä yli 3-kerroksisia rakennuksia. Tästä tarkastelulaajuudesta huomataan, että kyseiselle alueelle ei tule rakentaa yli 3-kerroksisia rakennuksia.

Luhtitien melun torjuminen ei edellytä yli 2-kerroksista rakentamista. 2-kerroksiset rakennukset riittävät torjumaan Luhtitien melun täysin riittävästi.
=>
Tiivistäminen ja täydentäminen ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan pääperiaatteita. Vuoden 2020 yleiskaavassa alue on merkitty monimuotoiseksi asuinalueeksi, jossa olemassa olevien pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat laaditaan riittävän laajoina kokonaisuuksina. Yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Asemakaavamuutoksessa rakentaminen tutkitaan yleiskaavaa tarkemmin. Luhtitien itäpäähän on kaavoitettu 4 – 8 -kerroksisia kerrostaloja (kaavat 002049 ja 002156). Nämä muodostavat Luhtitien varrelle Myyrmäen ja Pähkinärinteen välille laajemman kaupunkimaisen kokonaisuuden. Luhtitien varteen sijoittuvat rakennukset tulevat toimimaan Luhtitien kokonaisvaltaista katukuvaa tukevana elementtinä ja ne on suunniteltu Luhtitien ryhdistyvään katukuvaan istuvana.

Luhtitien ennustetun liikennemäärän mukaisen melunsuojan tulisi olla vähintään 2m korkea. Kerrostalojen kerrosmäärä ei määräydy melusuojatarpeen mukaan.

Vantaan kaupunginmuseon lausunnon mukaan “Uusien suunnitelmien tulee kunnioittaa perintökohdetta mitoitukseltaan ja vihersuunnitelma tulee sovittaa ympäristöön.” Nyt suunnitellut 5-kerroksiset kerrostalot ovat mitoitukseltaan täysin ristiriidassa kaupunginmuseon vaatimuksen kanssa.
=>
Vantaan kaupunki suunnittelun tavoite on, että uudet asunnot Variston asuntomessualueen läheisyydessä kunnioittavat kohdetta mitoitukseltaan. Kerrostalot sijoittuvat Luhtitien varteen. Vantaan kaupungin museolla ei ole hankkeesta huomautettavaa.

Yli 2-kerroksiset uudet rakennukset muuttaisivat radikaalisti asuntomessualueen yleisilmettä ja aiheuttaisivat merkittäviä maisemahaittoja. Niillä olisi myös merkittävä vaikutus naapurikiinteistöjen arvoon ja on odotettavissa, että naapurikiinteistöjen arvo laskisi kymmeniä prosentteja. Oikeuskäytännön mukaan kiinteistöltä, oman kiinteistön ulkopuolellekin, avautuva maisema muodostaa osan em. kiinteistön arvosta. Mikäli maisemahaitta on niin suuri, että se ylittää sietokynnyksen, siitä kiinteistön arvoon aiheutuva alennus on korvattava menettäjälle.
=>
Korttelin asuntomessutalot on purettu. Kaupunkia ei voida kehittää, jos asemakaavoja ei voida muuttaa. Kasvavissa kaupungeissa kiinteistöjen arvot nousevat.

Asuntomessualuetta, johon Luhtimäki 1 kuuluu, tulee käsitellä arvokkaana perinnemaisemana ja rakennettuna kulttuuriympäristönä.
=>
Luhtimäki 1&2 korttelialueet eivät ole asuntomessualueen rakennusperintökohteita.

Huoltoajoa Luhtimäki 1:een ei missään tapauksessa voi suunnitella Orsipolun kautta ja Aittariville ei myöskään tule lisätä huoltoajotarvetta. Kaavoituksessa on ehdottomasti huomioitava liikenneratkaisut ml. huoltoajo. Alueen liikennejärjestelyjen suunnittelussa on huomioitava myös Postin jakokäytännöt alueella. Alueen liikenne on suunniteltava niin, että rakentamisaikana ja sen jälkeen ei ole tarvetta käyttää Aittariviä liikennöintiin.
=>

Liittymät tonteille tulevat sijoittumaan Luhtitien varteen. Kortteleiden sisäinen liikenne on suunniteltu pihatienä tonteille ajoksi. Huoltoajo käyttää Luhtitien liittymää ja on suunniteltu korttelinsisäiseksi. Aittariville ja Orsipolulle on varattu kevyenliikenteen yhteydet. Aittarivi säilyy kevyenliikenteen reittinä.

Lähtökohtaisesti postilaatikot ovat korttelin sisällä. Kaavoitus ei kuitenkaan voi vaikuttaa Suomen Postin toimintaan.

Alueelle suunniteltu pysäköintipaikkojen määrä 1/100m2 on liian pieni. Se tarkoittaa käytännössä, että läheskään jokaista asuntoa kohti ei ole varattu pysäköintipaikkaa. Tämän seurauksena on odotettavissa, että lain vastainen liikenne Aittarivillä kasvaa parkkipaikkaa etsivien toimesta aiheuttaen vaaratilanteita.
=>
Rakentaminen sijoittuu uudelle joukkoliikennevyöhykkeelle. Autopaikkoja toteutetaan 95 (1 ap/100 kem2). Lisäksi suunnitelmissa on muuntojoustavia alueita, joita voidaan ottaa käyttöön tarpeitten mukaan. Muuntojoustaville aluille on osoitettu 32 autopaikkaa. Alueelle on tulossa seitsemän vieraspaikkaa (1/1500 kem2), kaksi paikkaa lyhytaikaiseen pysäköintiin (1/5000 kem2). Näiden lisäksi Luhtimäen varteen on mahdollista toteuttaa 8 autopaikkaa, jotka eivät ole laskennassa mukana.

5. Asukas D, 9.3.2022:
Vantaan kaupunki ei nykyisellääänkään pysty tarjoamaan länsivantaalla riittäviä palveluja nykyisillekään. veroa maksaville asukkaille. Palvelut surkastuneet länsivantaalla 20 vuoden aikana huomattavasti, ei enää riittäviä terveyspalveluja, ei riittävää tukea koululaisille, koulut ahtaita isoille oppilasmäärille, ei tarpeeksi pienluokka oppimisvaikeuksista kärsiville, ei hammashoitoa ilman pitkää odotusaikaa ja kurjalla tuurilla aika annetaan mahdottoman liikenneyhteyden päästä, on erittäin onnekas, jos saa lapsensa lähitarhaan ilman odottelua. Palvelut pankkeja myöten siirretty Tikkurilaan. Lähdehän sinne julkisilla, vaatii monta vaihtoa ja odottelua pysäkeillä, siihen o uhrautuu ainoa vapaa päivä konsanaan. Liikenneyhteydetkin ajoneuvottomalle huononevat alueellamme, kunhan luhtitien jatko toteutuu. Siltikin kaupunki haluaa kasvattaa asukasmäärää.
=>
Perusväestöennusteessa Vantaan väestön ennakoidaan kasvavan vuosien 2026, 2031 ja 2045 alkuun (1.1.) mennessä noin 259 300, 283 800 ja 335 600 asukkaaseen. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuintontteja. Tiivistäminen ja täydentäminen ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan pääperiaatteita.

Palvelut järjestetään resurssiviisaasti kaupungin strategisia ja palvelullisia tavoitteita toteuttaen sovittujen määrärahojen puitteissa. Palvelut sijaitsevat pääsääntöisesti raideliikenteen ja joukkoliikenteen laatukäytävien varsilla. Luhtitien uusi tieosuus yhdistää Vihdintien Raappavuorentiehen ja reittiä alkaa kulkea uusi runkolinja 300. Se liikennöi Myyrmäen kautta Pähkinärinteeseen ja edelleen Vihdintieltä Helsinkiin Elielinaukiolle tuoden palvelut helpommin saavutettavaksi.

Päiväkotien ja koulujen tonttien ja tilojen mitoituksessa ja suunnittelussa noudatetaan ensisijaisesti valtakunnallisia ohjeita. Lisääntyvään tilatarpeeseen vastataan yhteishankkeilla ja lisäämällä tilojen yhteiskäyttöä.

Tuota kaavoitusta, kun katsoo, se on mielestäni kaukana viihtyisyydestä vanhojen asukkaiden kantilta. Pientalo asukkaat ajetaan entistä ahtaammalle. Tontit pienenevät entisestään saatikka kuinka laskevat asunnon arvoa. Tonttien pienentäminenkin älytöntä, ei oteta huomioon, kuinka jo ennestään on lumisina talvina vaikeuksia löytää kolatulle lumelle sijoituspaikkaa, kummisikin lehdissä muistutellaan kaupungin puolesta, ettei lunta saa kolata kaupungin puolelle, vaikka itse kaupungin puolesta kaavoituksilla vaikutettu asiaan.
=>
Kaupungin kasvaessa kaupunki väistämättä tiivistyy. Laadukkaalla suunnittelulla, kaavamääräyksillä ja rakennusvalvonnalla pyritään takaamaan asuinalueen viihtyvyys. Myös lumitilat huomioidaan uusien alueiden suunnittelussa. Kasvavissa kaupungeissa kiinteistöjen arvot nousevat.

Vantaan kaupungin asukaslehdessä saa lukea kaupunginjohtajan lausuneen mm, kuinka Vantaasta tehdään rohkea, rento ja viihtyisä. Vantaa on joskus ollut viihtyisä ja toimiva, ei kyllä enää vuosiin. Nykyään levoton paikkakunta.
=>
Vantaa on kasvanut voimakkaasti ja kasvaa edelleen. Tämä edellyttää jatkuvaa kaupungin kehittämistä. Vantaan yleiskaava sisältää myös laajat virkistys- ja luonnonsuojelualueet.

Mikäli ulkoniittykin kaavoitetaan, menee se vähäinenkin puusto, joka suojannut edes jotenkuten liikennemelulta ja saasteilta sekä viheralueen tuoma henkireikä. Mitenkä meidän 300-400 vuotta vanhojen mäntyjen nyt käy, jyrätäänkö nekin alas?
=>
Ulkoniitty ei kuulu tähän kaava-alueeseen. Ulkoniityn 002499 asemakaavamuutoksen suunnittelualue on voimassa olevan yleiskaavan mukaista täydennysrakentamisaluetta. Kaavamuutoksen tavoitteena on lisätä kaupungin pientalotonttitarjontaa. Ulkoniitty-niminen puisto on kooltaan noin 3,1 hehtaaria ja siitä osoitetaan rakentamiseen noin 1,7 hehtaaria. Puistossa on ulkoilureittejä, jotka pyritään säilyttämään. Suunnittelun edetessä arvioidaan suhdetta luonnonmonimuotoisuuteen ja kasvi- ja eläinlajeihin. Suunnitelmaa arvioidaan myös suhteessa liikenteenmeluun. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma hankkeesta on julkaistu 7.2.2022 ja mielipiteitä kuultu 14.03.2022 asti.

6. Asukas E, 9.3.2022:
Varistontie 1:een parastaikaa rakennettava puinen rivitalo on hyvin komea rakennus. Voisiko ajatella, että samaa ulkoasua tuotaisiin Luhtimäki 1&2 alueille?
=>
Varistotie 2 rakennukset ovat kolmikerroksisia townhouse-tyyppisiä kaupunkipientaloja tiiliverhoilulla. Luhtimäen varteen on suunniteltu saman tyyppisiä rakennuksia.

Lisäksi jos johonkin rakennettavaan rakennukseen saisi kioskin/kaupan tai kahvilan. Vastapäätä on Vapaalan urheilupuisto, joiden kävijät kuten myös lähialueen asukkaat arvostaisivat varmasti kioskia/kauppaa tai kahvilaa missä pistäytyä. Urheilupuistoonkin mahtuisi varmaan, jos kyljessä olevaa hiekkakenttä hyödynnetään Luhtitien varressa tai jos saisi uuden huoltorakennuksen urheilupuistoon mihin tulisi ko. liiketiloja.

=>

Luhtitien varteen tulevat kerrostalot ovat valtion tukemia ARA-asuntoja, joihin liittyy muista asuinrakennuksista poikkeavia rajoituksia. Liiketilojen sijoittaminen rakennuksiin on yksi näistä rajoitteista. Vapaalan liikuntapuisto on yleiskaavassa urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta, jossa sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen. Liiketilansijoittaminen alueelle olisi suotavaa. Asemakaavoitus selvittää mahdollisuuksia sijoittaa liiketilaa Urheilupuiston läheisyyteen.

Luhtitien eteläpuoli on vähän epämääräistä suttuista ryteikköä Vihdintien suuntaan. Voisiko eteläpuolelle rakentaa, vaikka townhouse -tyylistä taloa tien varteen urheilupuiston paikkeille saakka? Siistisi ympäristöä huomattavasti.

=>

Luhtitien eteläpuoli on yleiskaavassa urheilu- ja virkistyspalveluiden aluetta, jossa sallitaan vain näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen. Alueella on myös laajoja virkistysalueita yhdistävä ulkoilureitti, jonka tulee olla jatkuva, sekä ekologinen yhteys ja liito-oravien yhdysreitti.

Martinkyläntielle jos saisi bussipysäkin rystypolun kohdille myös länteen päin nyt kun linjat uudistuvat. Pelican varaston viereen mahtuisi hyvin. Lähipysäkeille on hankalaa päästä, jos milloin tarvitsee liikkua toiseen suuntaan eikä länteen päin ole *jalkakäytävää*.

=>

Selvitämme mahdollisuutta ja tarvetta uudelle pysäkille Martinkyläntielle. Huomioiden nykyisten pysäkkien V1417 Riihikuja ja V1421 Martinkyläntie 49 sijainnit uuden pysäkin rakentaminen Rystypolun länsipuolelle vaikuttaa epätodennäköiseltä. Vaikka uusi pysäkki lyhentäisi pysäkkiväliä merkittävästi, se vaikuttaisi esimerkiksi bussilinjojen liikennöintiaikoihin. Lisäksi on huomioitava, että jo nykyiset pysäkkijärjestelyt täyttävät HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjeen mukaisen alueittaisen palvelutason kävelyetäisyyden osalta. Mikäli pysäkki päätettäisiin kuitenkin toteuttaa, olisi sen rakentaminen mahdollista aikaisintaan vuonna 2024.

Nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen. Muistutusten ja lausuntojen huomioiminen.

Muistutuksia asemakaavamuutoksesta saapui 2 kappaletta. Tässä selostuksessa on kuvattu kootusti asemakaavaan tulleet mielipiteet. Mielipiteet ovat kokonaisuudessaan luettavissa erillisestä liitteestä (Liite 2).

1. Asukaat A, 13.10.2022:

Luhtimäki 1 tontin tulee olla kokonaisuudessaan pientalovaltaista. Luhtimäki 2 tontilla tulee sallia korkeintaan 3-kerroksisia rakennuksia.

2. Asukas B, 9.10.2022:

Luhtimäki 1 ja 2 kaavoituksessa tulee noudattaa yleiskaavan ohjausta ja pitäytyä pientalojen rakentamisessa.

Nähtävillä olon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin
Kaavaselostuksen alueen yleiskuvauksen havainne kuvaan 2.1. lisätään merkintä Orsipolun omakotitaloalueen kuulumisesta asuntomessualueeseen.

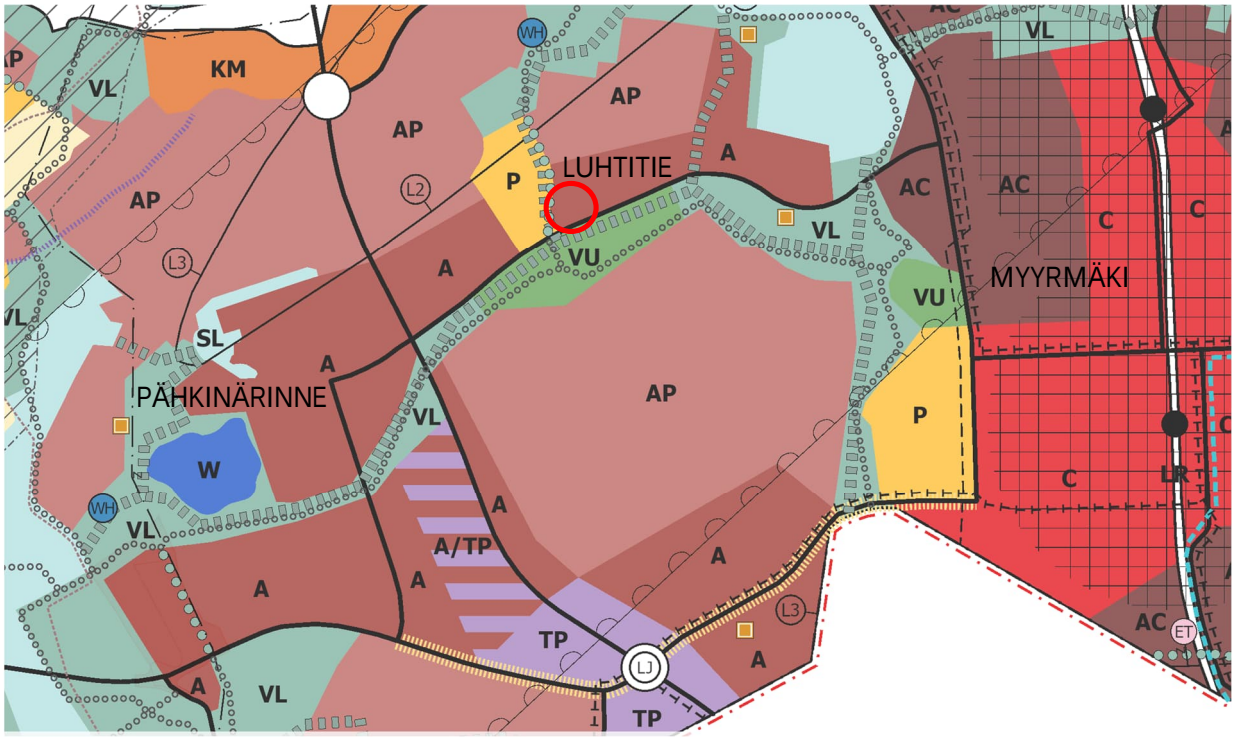
Asemakaavamuutosehdotusta ja kaavamääräyksiä on päivitetty; Kerrostalojen kaupunkimaisuuden sijaan edellytetään, että Luhtitien varren rakennukset sopeutuvat paremmin pientaloympäristöön. Kerrostalomaisuuden sijaan korostetaan pientalomaisia ratkaisuja.

Kaavakarttaa ja määräyksiä on tarkistettu. Muutokset eivät ole olennaisia eivätkä edellytä uutta nähtävillä oloa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Hyväksytty yleiskaava 2020



Hyväksytyssä yleiskaavassa on tavoitteena, että Pähkinärinne yhdistetään Luhtitiellä Myyrmäkeen sekä Louhelan rautatieasemaan. Luhtitie on merkattu Pähkinärinteestä Myyrmäkeen monimuotoisenasumisen A alueena. Tavoitteena on, että Luhtitielle muodostuu tiivis kaupunkirakenne, joka perustuu myös Luhtitielle tulevaan bussirunkolinjaan. Bussilinjat 300, 583 ja 584 aloittavat liikennöinnin Luhtitiellä 15.8.2022.

Vastaavasti Luhtitien eteläpuolella on säilytetty laajoja virkistys- ja luonnonsuojelualueita, joilla varmistetaan alueen luonnonmonimuotoisuus.

Voimassa olevan yleiskaavan varaus yksinomaan pientaloille on ilmeisen vanhentunut (MRL 42 §) perustuen voimaan tulleeseen maakuntakaavaan, hyväksyttyyn yleiskaavaan, alueella jo olevaan kerrostalotonttiin, alueelta purettuun rakentamiseen, rakenteilla olevaan yhdyskatuun ja kadulle tulevaan bussirunkolinjaan. MRL 39 §:n sisältövaatimusten mukaisia selvityksiä ovat voimaan tullut maakuntakaava, hyväksytty yleiskaava, laaditut katusuunnitelmat sekä tämän kaavaselostuksen selvitykset. Asemakaavamuutos sopeutuu voimassa olevan yleiskaavan kokonaisuuteen. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa asemakaavaa (MRL 42 §). Yleiskaava on yleispiirteinen. Maankäyttö tutkitaan tarkemmin asemakaavassa.

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022 – 2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

MAL-tavoitteet:

Nykyinen MAL-aiesopimus (Helsingin seudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus) kattaa vuodet 2020-2031, ja sen mukaan Vantaan asuntotuotanto tavoite sopimuskaudelle 2020–2023 on yhteensä 260 000 k-m2 (kerrosneliömetriä) eli noin 2640 asuntoa vuodessa.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)
- Asuntotuotantoa varten asemakaavavarantoa lisätään niin, että se vastaa viiden vuoden rakentamisen tarvetta.
- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.

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

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

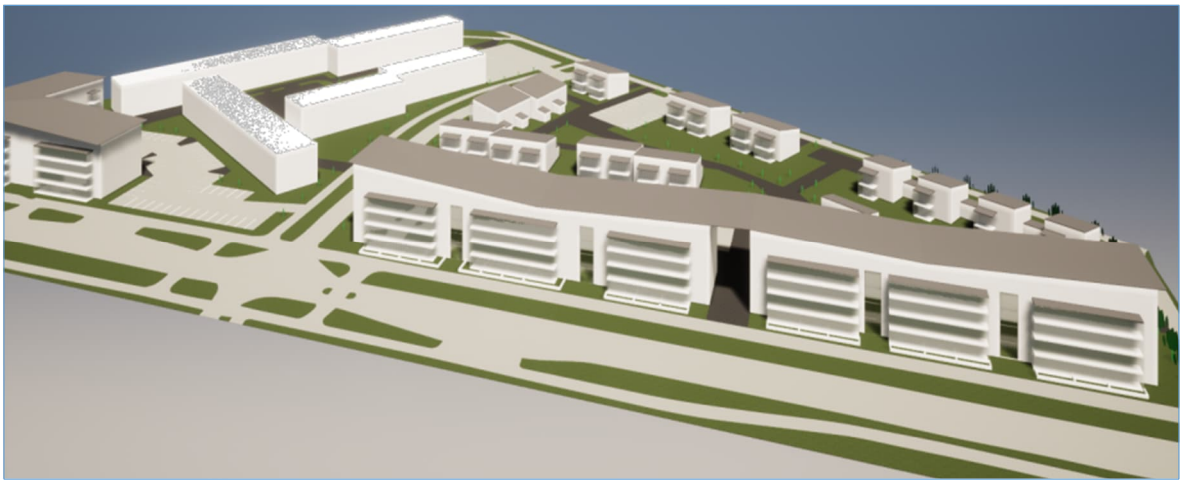
Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018 – 2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT



Vaihtoehto A: 3-kerroksiset kerrostalot

Vaihtoehdossa A on hienosti ymmärretty paikan merkitys kaupunkirakenteessa ja kortteliratkaisu on hoidettu mallikkaasti. Toisaalta ehdotus luo lähiömäisen katukuvan luhtitielle eikä tue riittävästi monimuotoista rakentamista pientaloalueen läheisyydessä.



Vaihtoehto B: 3-4-kerroksiset kerrostalot

Vaihtoehdossa B on hienosti ymmärretty paikan merkitys kaupunkirakenteessa ja kortteliratkaisu on hoidettu mallikkaasti. Vaihtoehdossa B on tutkittu erilaisia pientalomaisia harjakattoratkaisuja Luhtitien kerrostaloissa ja niiden vaikutusta katukuvaan. Pientalomaisuuden sijaan ehdotus luo lähiömäisen katukuvan Luhtitielle eikä tue riittävästi monimuotoista rakentamista. Huomioitavaa on myös, että harjakatto ja mahdolliset ullakkohuoneet korottaisivat rakennusten korkeutta.

Vaihtoehto C: 3-kerroksiset kerrostalot

Vaihtoehdossa C on hienosti ymmärretty paikan merkitys kaupunkirakenteessa ja kortteliratkaisu on hoidettu mallikkaasti. Toisaalta ehdotus luo muurimaisen katukuvan luhtitielle eikä tue riittävästi monimuotoista rakentamista.



Vaihtoehto C: 3-kerroksiset kerrostalot Luhtitiellä



Vaihtoehto D: 3-5-kerroksiset kerrostalot

Vaihtoehdossa D on vahva kaupunkitilallinen ote ja se noudattaa aluesuunnittelun rakennetta. Luhtitien varteen sijoittuvat kerrostalot toimivat paremmin pientaloaluetta rajaavana elementtinä. Korttelin rakennukset on sijoitettu niin, että pientalot ja 3-kerroksiset kerrostalot sijoittuvat pientalojen suuntaan. Aittarivin ja Orsipolun puoli on esitetty pienimittakaavaisempana ja matalampana puutalorakentamisena ottaen huomioon asuntomessualueen perintökohteet. Luhtimäen varressa massoittelu on suhteutettu naapuruston 3-kerroksisiin kerrostaloihin ja sidottu kortteliin materiaaleiltaan käyttämällä pääasiassa tiiltä.

Suunnitellut kerrostalot ovat kerrosluvuiltaan vaihtelevia ja rakennuksenmassa on jaettu pienempiin erillisiin osiin. Yli 50% julkisivusta on matalampaa 3-kerroksista rakennusta. 5-kerroksisisa osuuksia on käytetty luomaan moninaista ja aktiivista ilmettä katukuvaan. Kerrostaloissa on polveileva kattomuoto ja niiden harjanmuoto vaihtelee. Harjakorkeudet on suunniteltu harkitusti niin, että korkeimmat osat sijoittuvat kauemmaksi nykyisestä pientaloalueesta. Maakerroksissa asunnot avautuvat yhteispihalle ja luovat etupihamaista vaikutelmaa Luhtitielle. Rakennettu massa ja materiaalit on suhteutettu ympäristöön käyttämällä taktiilisia, pientalomittakaavassa olevia materiaaleja. Lisäksi julkisivujäsentelyllä on pyritty tuomaan esille pientalomaisuutta.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Vaihtoehto D on onnistunut toteuttamaan korttelit monimuotoisella asumisella alueensuunnittelu rakenteeseen istuen. Asuntomessualueen historia ja rakennusperintö rakentamisen edelläkävijänä on huomioitu alueen suunnittelussa hakemalla innovatiivisia ratkaisuja ja tukemalla modernin rakentamisen keinoja. Purettu asuntomessualue on korvattu tämän päivän asuntoarkkitehtuuria esittelevällä kohteella missä korttelialueen rakennettu massa ja materiaalit ovat suhteessa ympäristöön ja tie- ja piha-alueet on suunniteltu vehreinä. Lisäksi uudet kulkureitit sitovat korttelin lähialueisiin.

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla jaetaan Luhtimäki 1 korttelin A4 asuinrakennusten korttelialue kolmeen eri asumismuotoon: AO erillispientalojen korttelialue, AP asuinpientalojen korttelialue ja AK asuinkerrostalojen korttelialue. Luhtimäki 2 yhdistetystä liike- ja asuinkerrostalojen kortteli alueelta AL poistuu liikerakennus ja alue osoitetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK.

4.1.1 Mitoitus

Luhtimäki 1

Korttelin kokonaispinta-ala on 16,844 m2. Rakennusoikeus on 9380 k-m2, josta 4,343 k-m2 on lisärakennusoikeutta. Tehokkuusluku e= 0,555.

AO erillispientalojen korttelialue rakennusoikeus on 590 k-m2. Autopaikkoja: 1.5 ap/asunto.

AP asuinpientalojen korttelialue, tontti 11 rakennusoikeus on 1320 k-m2. Autopaikkoja: 1.5 ap/asunto.

AP asuinpientalojen korttelialue, tontti 9 rakennusoikeus on 1025 k-m2. Autopaikkoja: 1.5 ap/asunto.

AK asuinkerrostalojen korttelialue rakennusoikeus on 6445 k-m2.
- autopaikkoja: 1 ap/100 asuntokerrosm^2
- 1 ap/ 5000 k-m^2 lyhytaikainen pysäköinti
- 1 ap/ 1500 k-m^2 vieraspaikat
- pyöräpaikkoja tulee olla 1 kpl/ 30 k-m2

Luhtimäki 2

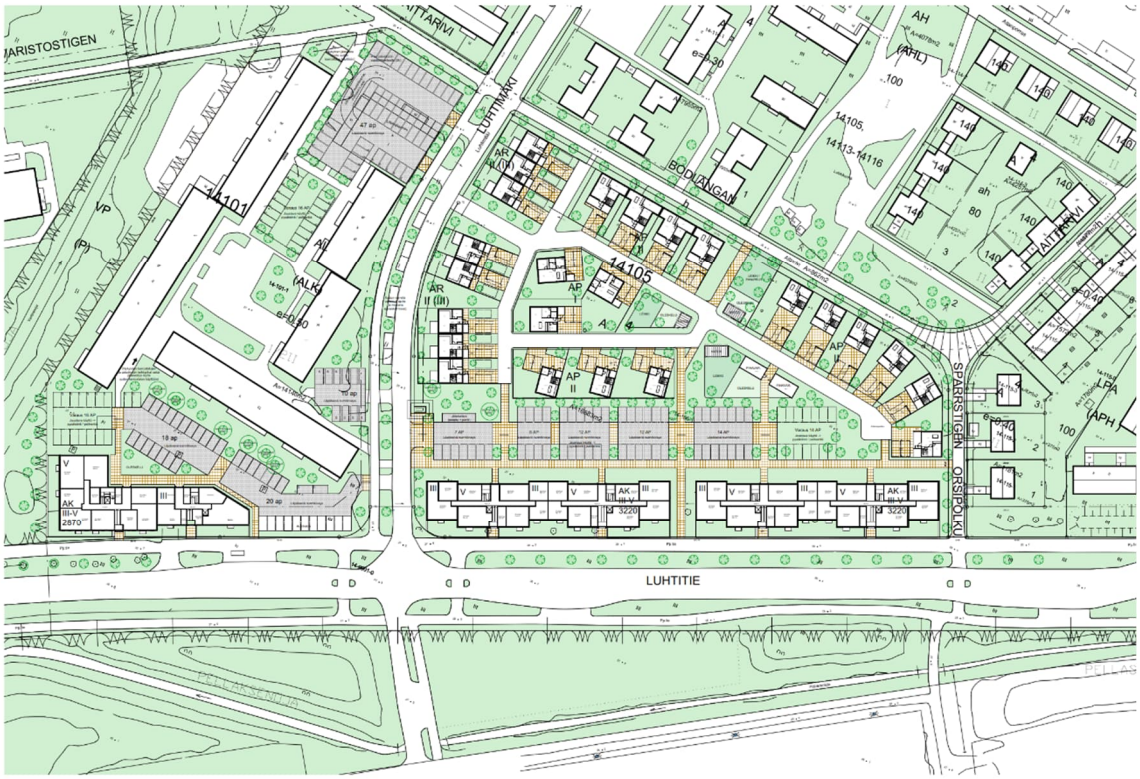
AK asuinkerrostalojen korttelialue, 14,189 m2 alue. Rakennusoikeus on 10280 k-m2, josta 2972 lisärakennusoikeutta. Tehokkuusluku e= 0,73.
- autopaikkoja: 1 ap/100 asuntokerrosm^2
- 1 ap/ 5000 k-m^2 lyhytaikainen pysäköinti
- 1 ap/ 1500 k-m^2 vieraspaikat
- pyöräpaikkoja tulee olla 1 kpl/ asuinhuone.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukaiset uudet asuinrakennukset noudattavat ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä.

Suunnittelualueella on käytetty monipuolisia istutuksia vihertehokkuuden saavuttamiseksi.

Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.



Asemapiirros Arkkitehtitoimisto HML Oy

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

Luhtimäki 2:

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Kerrostalot sijoittuvat Luhtitien varteen. Uuden rakennuksen rakennusoikeus on 2870 kerrosneliömetriä. Rakennusten kerroskorkeus on polveileva ja harjanmuoto vaihteleva. Viisikerroksinen osuus on sijoitettu tontin kulmaan. Kolmekerroksiset palat on vedetty sisään rakennusmassan aktivoimiseksi. 3-kerroksisten osien katoilla on terassi. Kaikilla asunnoista näkyvilla katto-osuuksilla tulee olla kasvikatto.

Rakennusten julkisivuja koskevissa määräyksissä sallitaan maalattu tai rapattu betoni. Julkisivuvärien tulee vaihtua kerroskorkeuden vaihtuessa ja olla murrettuja, mutta värikylläisiä. Mahdolliset liikunta- ja elementtisaumat tulee häivyttää arkkitehtuurin keinoin. Viisikerroksisia osuuksia korostaa kaksikerroksinen tiilinen kivijalka. Sisäänkäynnit on selkeästi erotettu. Viisikerroksisten ja kolmikerroksisten osuuksien parvekkeet on artikuloitu eri tavoin: 5-kerroksiset parvekkeet ovat kevyitä ja auki kaikkiin suuntiin. 3-kerroksiset parvekkeet on kehystetty ja niissä voi olla umpinainen seinä.

Nykyinen parkkialue Luhtitien varressa puretaan ja siirretään tontin pohjoisosaan purettavan liikehuoneiston paikalle. Uuden rakennuksen tonttiliittymä ja pysäköintiin ajo tapahtuu Luhtimäen puolelta. Pysäköinti sijoittuu rakennusten eteen. Paikoitusalueet tehdään vehreäksi läpäisevää nurmikiveä, puustoa ja kasvillisuutta käyttäen. Alueella ei saa käyttää asfalttipäällystettä. Autopaikat on rajattava katua, toista tonttia ja puistoa vastaan kasvillisuudella. Pihat tulee rakentaa korkeatasoisiksi ja käyttää monimuotoista kasvillisuutta. Alueella on myös suojeltavia puita, joita ei saa vahingoittaa. Luhtitien varteen tulee istuttaa matala pensas aita sekä puustoa.

Kortteli suunnitellaan kokonaisuutena olemassa olevat rakennukset huomioon ottaen: Vesihuoltoa, hulevesiä, jätehuoltoa, leikki- ja oleskelupihoja sekä paikoitusta varten laaditaan yhtenäinen suunnitelma.

Varistonojan varrelle on osoitettu ohjeellinen leikki- ja oleskelu alue. Tämä alue on tarkoitettu muuntojoustavaksi alueeksi, jota voidaan käyttää muun muassa lumitilana tai täyttämään lisäpaikoituksen tarvetta.

Kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta 0,9.

Luhtimäki 1:

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Kerrostalot sijoittuvat Luhtitien varteen. Rakennusoikeus on 6445 kerrosneliömetriä. Rakennusten kerroskorkeus on polveileva ja harjanmuoto vaihteleva. Viisikerroksiset hatut on sijoitettu keskelle korttelia. Kolmekerroksiset palat on vedetty sisään rakennusmassan aktivoimiseksi. 3-kerroksisten osien katoilla on terassi. Kaikilla asunnoista näkyvilla katto-osuuksilla tulee olla kasvikatto.

Rakennusten julkisivuja koskevissa määräyksissä sallitaan maalattu tai rapattu betoni. Julkisivuvärien tulee vaihtua kerroskorkeuden vaihtuessa ja olla murrettuja, mutta värikylläisiä. Mahdolliset liikunta- ja elementtisaumat tulee häivyttää arkkitehtuurin keinoin. Viisikerroksisia osuuksia korostaa kaksikerroksinen tiilinen kivijalka. Sisäänkäynnit on selkeästi erotettu. Viisikerroksisten ja kolmikerroksisten osuuksien parvekkeet on artikuloitu eri tavoin: 5-kerroksiset parvekkeet ovat kevyitä ja auki kaikkiin suuntiin. 3-kerroksiset parvekkeet on kehystetty ja niissä voi olla umpinainen seinä. Sisäpihan puolella ykköskerroksen parvekkeet muodostavat yhtenäisen katoksen kulkuväylälle.

Tontille ja pysäköintiin ajo tapahtuu Luhtimäen puolelta. Pysäköinti sijoittuu rakennusten eteen. Paikoitusalue tehdään vehreäksi läpäisevää nurmikiveä, puustoa ja kasvillisuutta käyttäen. Alueella ei saa käyttää asfalttipäällystettä. Autopaikat on rajattava katua, toista tonttia ja puistoa vastaan kasvillisuudella. Pihat tulee rakentaa korkeatasoisiksi ja käyttää monimuotoista kasvillisuutta. Luhtitien varteen tulee istuttaa matala pensas aita sekä puustoa.

Tontin itäpäähän on osoitettu ohjeellinen leikki- ja oleskelu alue. Tämä alue on tarkoitettu muuntojoustavaksi alueeksi, jota voidaan käyttää muun muassa lumitilana tai täyttämään lisäpaikoituksen tarvetta.

Kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta 0,9.

AP, asuinpientalojen korttelialueet

Kahdeksan kolmikerroksista pienkaupunkitalo-tyyppistä rivitaloa sijoittuu Luhtimäen varteen tontille 10. Niiden rakennusoikeus on 1025 k-m2. Rakennusten julkisivuja koskevissa määräyksissä sallitaan tiili. Alueella tulee käyttää useita värejä ja julkisivuvärien tulee vaihtua asunnoittain. Pihat on rajattu matalalla tiili- tai muurikivi aidalla, jossa on metallinen pinnakaide. Tonttien välisellä rajalla sallitaan matala tiiliaita, joka istuu rakennuksen arkkitehtuuriin. Luhtimäen puoleisella pihalla on lisäksi kasvillisuutta näkösuojana. Asuntoihin ajo on järjestetty korttelin sisäisiä ajoyhteyksiä pitkin. Ajoyhteydellä on ajo sekä johtorasite tonteille. Autopaikkoja on 1.5 ap/asunto, joista yksi tulee rakentaa katokseen. Kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta 0,9.

Tontilla 12 neljä kaksikerroksista rivitaloa sijoittuu Aittarivin itäpuolelle. Niiden rakennusoikeus on 635 k-m2. Lisäksi kuusi kaksikerroksista pientaloa sijoittuu Aittarivin länsipuolelle ja osin orsipolun varteen. Niiden rakennusoikeus on 684 k-m2. Rakennusten julkisivuja koskevissa määräyksissä sallitaan puu. Julkisivuvärien tulee istua lähiympäristöön. Pihat on rajattu kasvillisuudella ja Aittariviä reunustaa pen-

sas aita. Tonttien väliselle rajalle ja Orsipolun puolelle voidaan rakentaa puuaita. Asuntoihin ajo on järjestetty korttelin sisäisiä ajoyhteyksiä pitkin. Ajoyhteydellä on ajo sekä johtorasite tonteille. Autopaikkoja on 1.5 ap/asunto, joista yksi tulee rakentaa katokseen.

Kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta 0,9.

AO, erillispientalojen korttelialueet

Kolme yksikerroksista pientaloa sijoittuu korttelin keskelle tontille 11. Niiden rakennusoikeus on 240 k-m2. Rakennusten julkisivuja koskevissa määräyksissä suositaan uusia innovatiivisia materiaaleja. Julkisivuvärien tulee istua lähiympäristöön. Tontit on rajattu aidalla ja kasvillisuudella. Asuntoihin ajo on järjestetty korttelin sisäisiä ajoyhteyksiä pitkin. Ajoyhteydellä on ajo sekä johtorasite tonteille. Autopaikkoja on 1.5 ap/asunto.

Kolme kaksikerroksista pientaloa ullakkotilalla sijoittuu korttelin sisään. Niiden rakennusoikeus on 350 k-m2. Rakennusten julkisivuja koskevissa määräyksissä sallitaan puu sekä maalatut- ja rapatut pinnat. Julkisivuvärien tulee istua lähiympäristöön. Pihat on rajattu kasvillisuudella. Tonttien väliselle rajalle sallitaan puuaita. Asuntoihin ajo on järjestetty korttelin sisäisiä ajoyhteyksiä pitkin. Ajoyhteydellä on ajo sekä johtorasite tonteille. Autopaikkoja on 1.5 ap/asunto.

Kaavamääräyksissä edellytetään vihertehokkuutta 0,9.

4.3.2 Muut alueet

Korttelialueen sisällä on pihatie alueita ja oleskelupihoja talousrakennuksineen. Tontille on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma, jossa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja sekä nurmikkoa ja niittyä. Pihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava. Alueella on myös säilytettäviä puita, jotka tulee huomioida suunnitelmassa.



Luhtimäki 1 kerrostalojen sisäänkäynti kadulta



Luhtimäki 1 kerrostalojen sisäpihan julkisivu



Luhtimäki 2 kerrostalojen sisäpihan julkisivu



Luhtitie 1&2 kerrostalojen katujulkisivut



Luhtitie 1 kerrostalon katujulkisivu - talo 1



Luhtitie 1 kerrostalon katujulkisivu - talo 2



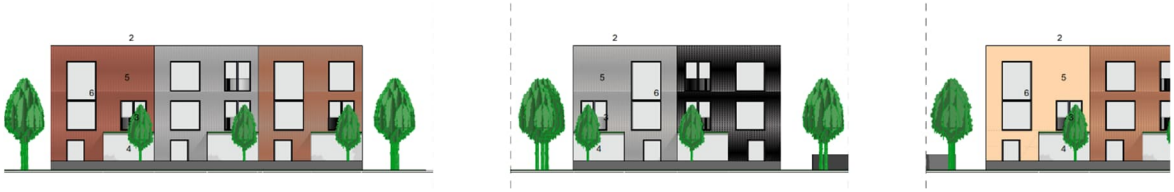
Luhtitie 2 kerrostalon katujulkisivu



Luhtitie 2 kerrostalon sisäpihan julkisivu



Luhtimäki 1&2 kaava-alueen ilmakuva



Luhtimäki 1j Townhouse-tyyppisten pienkaupunkitalojen julkisivu



Luhtimäki 1 Aittarivin ja Orsipolun pientalojen julkisivu



Luhtimäki 1 Aittarivin pientalojen julkisivu

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavan laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon, palveluihin ja ilmastoon ovat vähäisiä.

Väestön rakenne ja kehitys

Uusia pientaloja tulee 24 kappaletta ja kerrostaloasuntoja arviolta noin 259 kappaletta.

Kaava-alue on maakuntakaavassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja yleiskaavassa tiivistä asuntoaluetta. Kaavamuutos vastaa kasvavan kaupungin tarpeeseen löytää tontteja joukkoliikennevyöhykkeiltä ja palveluiden läheisyydestä. Kaavamuutos täydentää Luhtitien kaupunkirakennetta ja yhdistää pientaloalueet Myyrmäkeen, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Täten tontille on perusteltua sijoittaa pientaloja ja Luhtitien varteen rakentaa tehokkaasti.

Yhdyskuntarakenne

Tiivistäminen ja täydentäminen ovat yleiskaavan keskeisiä periaatteita ja hajarakentamista tai uusien asuinalueiden perustamista edullisempaa. Rakentaminen sijoittuu olemassa olevalle pientaloalueelle kerrostalojen naapuriin. Ratkaisu edistää asuinalueen täydennysrakentamista ja luo tiivistä ja tehokasta, kaupunkirakennetta. Rakentaminen sijoittuu joukkoliikenteen runkoyhteyden varrelle ja bussipysäkit ovat kävelyetäisyyden päässä. Tontti liittyy valmiisiin katuihin ja valmiiseen kunnallistekniikkaan. Vieressä on laajoja puistoalueita.

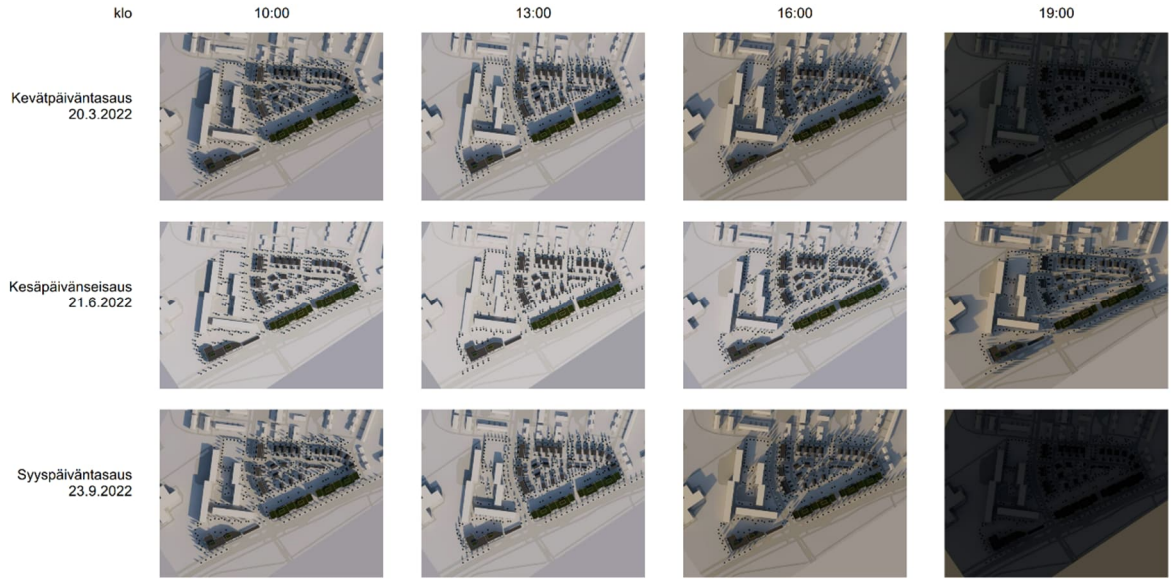
Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen parantaa alueen kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna ja monipuolinen rakennuskanta erottuu edukseen. Mittakaava on sovitettu ympäröivään rakenteeseen: vuoden 1977 asuntomessujen perintökohteen läheisyyteen on sijoitettu rivitaloja, Luhtimäen kerrostalojen viereen kaupunkitaloja ja Luhtitien varteen kerrostaloja. Innovatiiviset julkisivut, materiaalit ja tekniikka vastaavat rakennetun ympäristön ja kulttuuriperintökohteen henkeä.

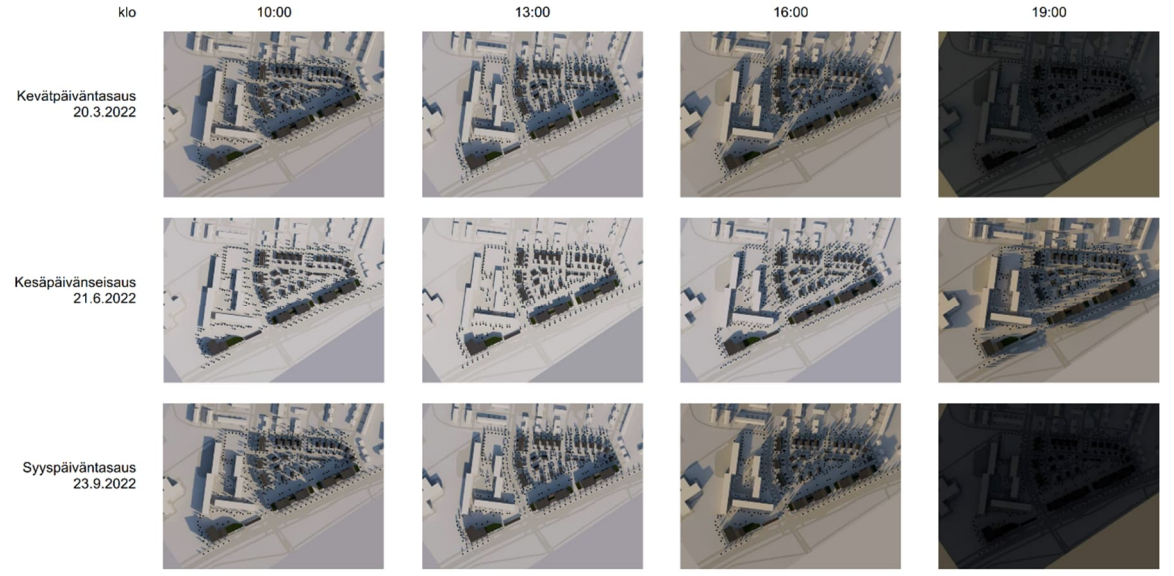
Asuntomessualueen puistoalueet jatkuvat oleskelualueena korttelin sisään kuten alkuperäisessä korttelissakin ja uudet kulkureitit yhdistävät alueen lähivirkistysalueisiin. Kortteleista saadaan vehreitä mm. vihertehokkuudesta määräämällä.

Suunnitelmaehdotuksesta on tehty kaksi eri varjostusselvitystä, joissa tarkistettiin piha-alueiden ja tonttien valoisuus eri vuoden ja vuorokauden aikoina. Selvityksissä verrattiin kolme- ja viisikerroksisten kerrostalojen vaikutusta varjostukseen; korkeuden paikoittaisella lisäämisellä ei ole merkittävää vaikutusta varjostukseen. Korttelin sisällä parkkipaikat on sijoitettu strategisesti varjoisalle puolelle. Lähinaapuriston piha-alueiden varjostus ei merkittävästi muutu alkuperäisestä tilanteessa, jossa puusto ja talousrakennukset luovat hallitsevat olosuhteet.

Varjostusselvitys 3-kerroksiset kerrostalot



Varjostusselvitys 5-kerroksiset kerrostalot



Asuminen

Kaava-alueelle tulee 12 erillispientaloa, 12 rivi- tai pientaloasuntoa ja noin 259 kerrostaloasuntoa. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien liikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Alueella säilyy nykyiset päiväkodin työpaikat. Uusia työpaikkoja alueelle ei tule. Asukkaiden lisäys vaikuttaa toisaalta positiivisesti koko Variston palveluiden säilymiseen ja monipuolistumiseen. Asukasluvun kasvu lisää päiväkotipaikkojen ja koulupaikkojen tarvetta, mutta kapasiteetti ei ole vaarassa ylittyä. Myyrmäen ja Martinlaakson työpaikat ja palvelut ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien tai pyörämatkan päässä, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena.

Taloudelliset vaikutukset

Kaupunki saa tontin myynnistä maanmyyntituloja eikä kaavamuutos aiheuta kadun tai kunnallistekniikan rakentamistarvetta. Kaupunki tuottaa asukkaille tarvittavat palvelut. Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee uusia asukkaita, joista etenkin pientaloasukkaat ovat hyvin toimeen tulevia, omistusasuntoon investoivia lapsiperheitä. Kerrostaloasuntojen koko vaihtelee, ja alueelta löytyy koti moneen tarpeeseen ja elämänvaiheeseen. Vanhan pientaloalueen ikääntyville asukkaille tarjoutuu mahdollisuus esteettömään ja huolettomaan kerrostaloasumiseen. Tavoitteena on ehjä sosiaalinen aluekokonaisuus. Hanke on VAT:n mukainen.

Kaavamuutos vastaa kaupungin väestönkasvuun ja tuottaa asuntoja, joille on kysyntää, ja täyttää kaupungin asuntorakentamistavoitetta. Uudet asukkaat lisäävät palvelujen kysyntää. Rakentaminen tarjoaa työtä.

Virkistys

Alueella on poikkeuksellisen hyvät virkistymismahdollisuudet, joten hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita, vaikka hanke uusine asukkaineen lisää Vapaalan liikuntapuiston, Varistoniityn urheilukenttien sekä Raappavuoren ulkoilupaikojen käyttöä.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Luhtitiestä ja sinne tulevasta joukkoliikenteen runkoyhteydestä. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta. Kasvava asukasmäärä lisää osaltaan ajoneuvoliikennettä Luhtitiellä ja Luhtimäellä, mutta yhteydet Myyrmäen keskustaan ja Vihdintien kautta Kehä III:lle ovat sujuvat ja liikenneverkon kapasiteetti kestää tehokkaan rakentamisen ja asukasluvun lisäyksen.

Vesihuolto

Kaavamuutos tukeutuu olemassa olevaan vesihuoltoon, joten kaavasta ei aiheudu vesihuollon suunnittelu- tai rakentamiskustannuksia.

Kaavamuutoksen tontit liittyvät suoraan tai johtorasitteiden kautta Luhtimäen ja Orsipolun vesihuoltolinjoihin. Näin ollen kaavamuutoksen myötä vesihuoltoverkkoa ei tulla laajentamaan alueella.

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavana melulähteenä on lentomelu, mikä huomioidaan asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena 32 dBA.

Meluntorjunnasta ja hulevesien hallinnasta määrätään kaupungin rakennusjärjestyksessä, joten niistä ei ole tarpeen antaa kaavamääräyksiä. Polkupyöräpysäköinnin määrä määrätään rakennusjärjestyksessä ja siitä on annettu pääkaupunkiseudun rakennusvalvontojen ohje.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Nykyisin pysäköintikäytössä oleva tontin osa tulee tiivistymään, kun tontille rakennetaan pysäköinnin lisäksi myös uusi kerrostalo. Lisäksi kerrostalon pihalle järjestetään kokonaan uusi pysäköintialue nykyiselle piha-alueelle, joka myös osaltaan lisää tiivistä pintaa. Myös nykyisellään tyhjänä oleva tontti tulee muuttumaan pääasiassa vettä läpäisemättömäksi pinnaksi, kun tontti jaetaan useammaksi tontiksi ja tonteille rakennetaan kerrostaloja, rivitaloja, paritaloja ja erillistaloja sekä näitä palvelevia ajoyhteyksiä ja pysäköintialueilta. Osa pysäköintialueista on suunniteltu toteuttavan osittain vettä läpäisevänä nurmikiveyksenä vähentäen siten osaltaan muodostuvan huleveden määrää.

Tonttien tulee viivyttää hulevedet ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiverkkoon. Rakennuslupaa haettaessa tulee laatia vihertehokkuuslaskelmat ja hulevesisuunnitelmat. Vihertehokkuuslaskurin avulla lasketaan viivytettävien hulevesien määrä. Vihertehokkuuslaskelmien yhteydessä laaditaan hulevesisuunnitelma, jossa osoitetaan missä ja miten hulevedet tonteilla viivytetään ja miten tulvatilanteessa hulevedet hoidetaan. Hulevesien hallinta toteutetaan useamman tontin yhteisenä järjestelmänä. Myös työmaa-aikainen hulevesien käsittely tulee ottaa huomioon suunnitelmissa.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat vähäiset. Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta nyt rakennettava keskustakortteli tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Vihertehokkuuden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä. Lisäksi kaavamääräyksissä on puurakentamista ja uusiutuvia energianlähteitä suosivia kannustimia.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaava ei muuta nykyistä nimistöä.

4. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Osa tonteista myydään tai vuokrataan, kun kaava on tullut voimaan. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaava on kuulutettu voimaan ja hankkeelle on rakennuslupa.

Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla (MRL 133 §).

5. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan.

Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Timo Kallaluoto	alue-arkkitehti
	Annakaisa Haanpää	arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Kuntatekniikan keskus :	Henri Hyttinen	vesihuollon suunnittelu
	Elina Kettunen	vesihuollon suunnittelu
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
Vantaan kaupungin museo:	Anne Silanto	rakennustutkija
VAV Oy:	Jukka Aalto	
	Anna Ritonummi	
Arkkitehtitoimisto HML Oy:	Jukka Lahtinen	

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 15. päivänä marraskuuta 2022

Annakaisa Haanpää	Timo Kallaluoto
asemakaava-arkkitehti	aluearkkitehti

6.ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	31.10.2022
Kaavan nimi	002495 Varisto 14 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	06.03.2021
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002495
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	3,3137	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	0,0000
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,0000	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	3,3137

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,3137**	**100,0**	**19556**	**0,59**	**0,0000**	**7418**
A yhteensä	3,1029	93,6	19556	0,63	0,0000	7418
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2108	6,4	0		0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

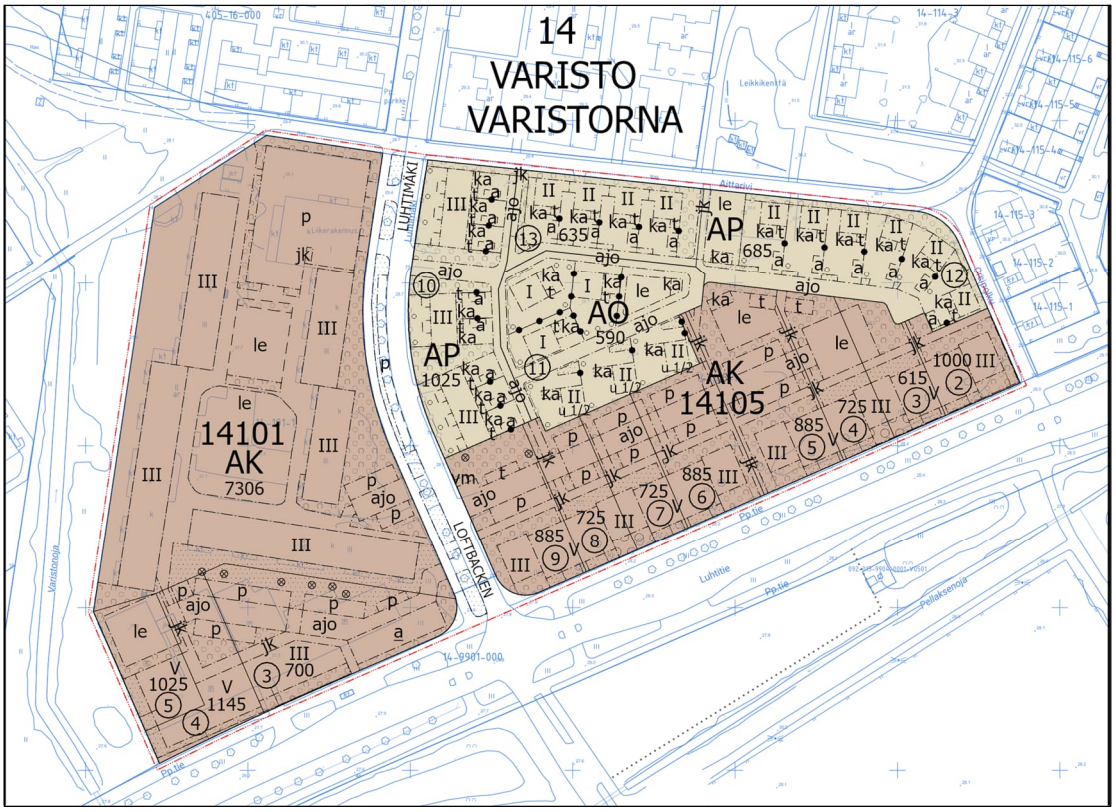
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

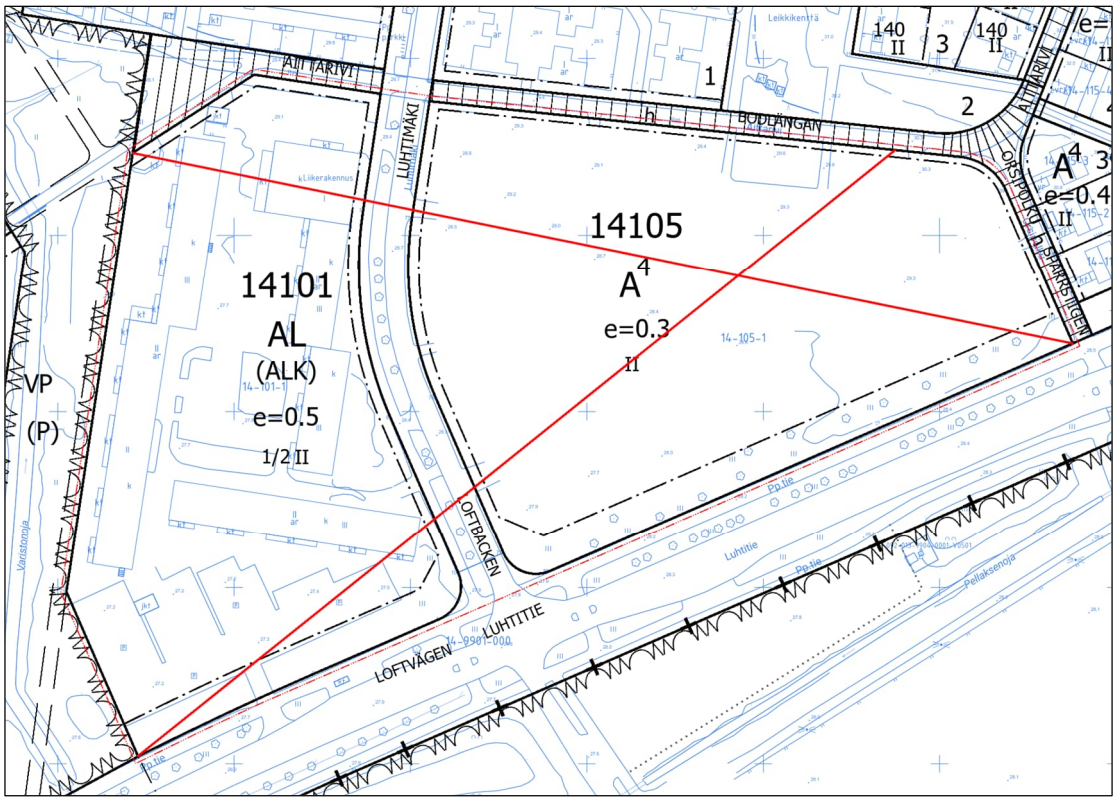
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Asemakaavan alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,3137**	**100,0**	**19556**	**0,59**	**0,0000**	**7418**
A yhteensä	3,1029	93,6	19556	0,63	0,0000	7418
A	0,0000		0		-1,6883	-5065
AK	2,2082	71,2	16621	0,75	2,2082	16621
AP	0,6396	20,6	2345	0,37	0,6396	2345
AO	0,2551	8,2	590	0,23	0,2551	590
AL	0,0000		0		-1,4146	-7073
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2108	6,4	0		0,0000	0
Kadut	0,2108	100,0	0		0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

7. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET







Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002495	Päiväys Datum 15.11.2022	1/6

Vantaan kaupunki

LUHTIMÄKI 1 JA 2

Kaupunginosa 14, Varisto

Asemakaavan muutos
Korttelit 14101 ja 14105 sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos
Korttelit 14101 ja 14105.

1:1000

Vanda stad

LOFTBACKEN 1 OCH 2

Stadsdel 14, Varistorna

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 14101 och 14105 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 14101 och 14105.

1:1000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Rakennusten ja kortteleiden tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus.

Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista ja innovatiivista. Korttelialueiden arkkitehtuurin tulee korostaa niiden omaleimaisuutta korttelikohtaisilla materiaaleilla ja värityksellä.

Korttelialueen rakennukset, rakenteet ja aidat tulee toteuttaa laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla.

Korttelin rakennuksien ja niiden katujulkisivujen tulee kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan istua asuinalueen ympäristöön.

Rakennusten massoittelussa, kattomuodoissa, julkisivuissa ja julkisivumateriaaleissa on kiinnitettävä huomiota siihen, että syntyy vaihtelevia, intensiivisiä ja arkkitehtonisesti korkeatasoisia katu- ja korttelitiloja.

Rakennukset tulee jakaa pienempiin osiin. Vierekkäisten osien tulee selvästi erottua toisistaan. Erottuminen tulee tehdä varioimalla julkisivuväriä, rakennusosan korkeutta ja julkisivupinnan etäisyyttä katulinjasta.

Rakennusten kattomuotojen on oltava vaihtelevia ja 5-kerroksisten osuuksien kattojen on oltava kaltevia.

Luhtitien varrella 5-kerroksisissa osuuksissa kivijalan tulee olla vaikutelmaltaan kahden kerroksen korkuinen ja sitä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin, runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja valaistuksella.

Sisäpihan puolella viisikerroksisissa osuuksissa kivijalan tuleeylettyä ensimmäisen kerroksen parvekkeisiin ja sitä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin, materiaaleilla, väreillä ja valaistuksella.

Parvekkeet ja ulokkeet saavat ulottua rakennusalan ulkopuolelle. Parvekkeita, jotka ulottuvat rakennusalan yli, ei saa tukea maasta.

Kolme- ja viisikerroksisten rakennusosien parvekkeiden tulee olla arkkitehtonisesti eri ilmeisiä.

Rakennusten julkisivujen tulee olla maalattuja, rapattuja tai niiden yhdistelmiä. Kivijalan tulee olla tiiltä.

Mahdolliset elementtisaumat on häivytettävä arkkitehtuurin keinoin.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Byggnaderna och kvarteren ska bilda en trivsam och grönskande helhet.

Arkitekturen ska vara högklassig och innovativ. Kvartersområdenas arkitektur ska framhäva områdenas särprägel med hjälp av kvartersvisa material och färgsättning.

Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och staket ska byggas av högklassiga och hållbara material.

Kvarterets byggnader och deras gatufasader ska med avseende på stadsbilden och arkitekturen passa in i bostadsområdets miljö.

I byggnadernas volymgestaltning, takformer, fasader och fasadmaterial ska uppmärksamhet fästas vid att det uppstår varierande, intensiva och arkitektoniskt högklassiga gatu- och kvartersrum.

Byggnaderna ska delas in i mindre delar. Intilliggande delar ska tydligt skilja sig från varandra. Urskiljandet ska ske genom variationer i fasadfärgerna, byggnadsdelarnas höjder och fasadytans avstånd från gatulinjen.

Byggnadernas takformer ska vara varierande och sektionerna i fem våningar ska ha sluttande tak.

I sektionerna i fem våningar vid Loftvägen ska stenfoten ge ett intryck av att vara två våningar hög och den ska framhävas med arkitektoniska medel, ett stort antal öppningar, material, färger, byggnadsdelar och belysning.

I sektionerna i fem våningar mot innergården ska stenfoten nå upp till balkongerna på första våningen och framhävas med arkitektoniska medel, material, färger och belysning.

Balkonger och utskjutande partier får nå utanför byggnadsytan. Balkonger som når utanför byggnadsytan får inte stöttas upp från marken.

Balkongerna på byggnadsdelarna i tre- och fem våningar ska till sin framtoning vara arkitektoniskt olika.

Byggnadernas fasader ska vara målade, rappade eller en kombination av dessa. Stenfoten ska bestå av tegel.

Eventuella elementfogar ska döljas genom arkitektoniska lösningar.

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

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia. Porrashuoneiden 15 k-m² / porrastaso ylittävän osan saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuone saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.	Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och dagsljusinsläpp. Den del av trapphusen som överstiger 15 m²-vy får byggas utöver den våningsyta som anvisas i detaljp På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.
Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.	Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras som en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.
Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi.	På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anpassas till byggnadens arkitektur.
Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energian keräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Teknisten laitteiden on oltava osa rakennuksen arkkitehtuuria.	Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar ska bilda en del av byggnadens arkitek
Asunnoista näkyville katoille sekä talousrakennusten, varastojen, autokatosten katoille tulee rakentaa kasvikattoja.	Gröntak ska anläggas på de tak som är synliga från bostäderna samt på ekonomibyggnadernas, förrådsbyggnadernas och täckta bilparkeringarnas t
Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä meluselvitys ja sunnitelmat rakennuksen ulkovaipan ääneneristyksen ja piha-alueiden melusuojauksen toteuttamisesta.	I samband med bygglovet ska en bullerutredning presenteras liksom planer för hur ljudisoleringen av byggnadens ytterhölje och gårdsområdenas bullersk förverkligas.
Asukkaiden yhteistilat kuten talopesulat, kuivaustilat, talosaunat ja harrastetilat sekä säilytystilat, varastot ja kierrätyshuoneet sekä pihalla sijaitsevat talousrakennukset saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.	Gemensamma utrymmen för de boende, som tvätts torkrum, gemensamma bastur och hobbyrum samt förvaringsutrymmen, förråd och återvinningsrum sar ekonomibyggnaderna på gården får byggas utöver byggrätt som anges i planen.
Tontti liittymä tulee järjestää Luhtimäen katualueelta.	Tomtanslutningen ska ordnas från Loftbackens gatuområde.
Autopaikat tulee sijoittaa tonttijaosta riippumatta.	Bilplatserna ska placeras oberoende av tomtindelnir
Luhtimäen katualueelle saa sijoittaa 8 autopaikkaa.	I Loftbackens gatuområde får 8 bilplatser placeras.
Korttelin 14101 eteläosan nykyiset korvattavat autopaikat tulee sijoittaa tontin pohjoisosaan osoitetulle P-alueelle.	De nuvarande parkeringsplatserna som ska ersättas södra delen av kvarteret 14101 ska placeras i det anvisade parkeringsområdet i den norra delen av kvarteret.
Pysäköintiin varatut alueet on erotettava muista piha-alueista rakentein ja istutuksin.	De områden som reserverats för parkering ska avsk från de övriga gårdsområdena med hjälp av konstruktioner och planteringar.
Autopaikkoja tulee varata vähintään 1 ap/ 100 k-m², kun autopaikat ovat nimettyjä. Tästä saa vähentää 15% kun autopaikat ovat nimeämättömiä.	Bilplatser ska reserveras minst 1 bp / 100 m²-vy, när bilplatserna är namngivna. Detta får minskas med 1 när bilplatserna är omarkerade.
Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m². Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².	Minst 1 bp/1500 m²-vy ska avsättas för gästparkerin tomten ska minst 1 bp/5000 m²-vy reserveras i närh av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemservice.
Autopaikkojen suunnittelussa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.	Vid planeringen av bilplatser ska beredskap finnas f laddningsställen för elbilar.
Autokatoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen ja istua Luhtitien katukuvaan.	Den täckta bilparkeringen ska hålla hög kvalitet till s arkitektur och passa in i Loftvägens gatubild.
Polkupyöräpaikkoja tulee varata 1 pp/30 k-m².	Cykelplatser ska reserveras 1 cp/30 m²-vy.
Kortteli on rajattava Luhtitielle pensasaidalla.	Kvarteret ska avgränsas mot Loftvägen med en häc
Asuinkorttelin yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Asuinkorttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.	För bostadskvarterets gemensamma gård ska en er plan utarbetas. Bostadskvarterets innergård ska bil lummig, skyddad och trivsam gemensam gård med gemensamt område för lek och vistelse. Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas. Planen för gårde bifogas till bygglovshandlingarna.
Leikkipihat ovat yhteiskäytössä tonttijaosta riippumatta.	Lekgårdarna är i användning oberoende av tomtindelningen.

3/6

Korttelipihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava.Tonttien yhteisellä korttelipihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9.	Vid planeringen av kvartersgården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas. Gården ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av innergården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar. Tomternas gemensamma kvartersgård ska uppnå minst 0,9 i effektivitet för grönbyggandet.
Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tonttien hulevedet voidaan viivyttää yhteisesti korttelialueella. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentamisessa on huomioitava hulevesien hallinta teknisesti ja toiminnallisesti.	För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Tomternas dagvatten kan fördröjas gemensamt i kvartersområdet. Vid anläggandet av gårdarnas och uteplatsernas grönområden ska hanteringen av dagvatten beaktas tekniskt och funktionellt.
Kunnallistekniikka tule järjestää Luhtimäen katualueelta tai Orsipolulta. Kaikille tonteille johtavalla ajoyhteydellä on johto rasite.	Kommunaltekniken ska ordnas från Loftbackens eller Sparrstigens gatuområden. Körförbindelsen som leder till samtliga tomter har ett ledningsservitut.
Johtoja ja kaapeleita tulee sijoittaa tonttijaosta huolimatta.	Ledningar och kablar ska placeras oberoende av tomtindelningen.
Jätehuolto on toteutettava korttelikohtaisesti.	Avfallshanteringen ska genomföras kvartersvis.
Rakennusten maakerroksiin saa sijoittaa liiketiloja ja päiväkodin.	I byggnadernas markplansvåningar får affärslokaler och ett daghem placeras.
Kortteliin 14105 Luhtimäen varteen tulee varata tila muuntamolle. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi. Muuntamon tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoinen.	Intill Loftbacken i kvarteret 14105 ska plats reserveras för en transformatorstation. Transformatorstationen får byggas utöver den anvisade våningsytan. Transformatorstationen ska vara arkitektoniskt högklassig.
Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Lösningar som producerar förnybar energi bör föredras.

AO

Erillispientalojen korttelialue.	**Kvartersområde för fristående småhus.**
Rakennusten ja kortteleiden tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus.	Byggnaderna och kvarteren ska bilda en trivsam och grönskande helhet.
Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista ja innovatiivista. Korttelialueiden arkkitehtuurin tulee korostaa niiden omaleimaisuutta korttelikohtaisilla materiaaleilla ja värityksellä.	Arkitekturen ska vara högklassig och innovativ. Kvartersområdenas arkitektur ska framhäva områdenas särprägel med hjälp av kvartersvisa material och färgsättning.
Korttelialueen rakennukset, rakenteet ja aidat tulee toteuttaa laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla.	Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och staket ska byggas av högklassiga och hållbara material.
Rakennusten kattomuotojen on oltava vaihtelevia ja kattojen on oltava pääosin kaltevia.	Byggnadernas takformer ska vara varierande och taken ska huvudsakligen vara sluttande.
Tontti on rajattava pensasaidalla tai kasvillisuudella.	Tomten ska avgränsas med en häck eller växtlighet.
Asuinkorttelin yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Asuinkorttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.	För bostadskvarterets gemensamma gård ska en enhetlig plan utarbetas. Bostadskvarterets innergård ska bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård med ett gemensamt område för lek och vistelse. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.
Leikkipihat ovat yhteiskäytössä tonttijaosta riippumatta.	Lekgårdarna är i användning oberoende av tomtindelningen.
Korttelipihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava. Tonttien yhteisellä korttelipihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9.	Vid planeringen av kvartersgården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas. Gården ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av innergården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar. Tomternas gemensamma kvartersgård ska uppnå minst 0,9 i effektivitet för grönbyggandet.
Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tonttien hulevedet voidaan viivyttää yhteisesti korttelialueella. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentamisessa on huomioitava hulevesien hallinta teknisesti ja toiminnallisesti.	För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Tomternas dagvatten kan fördröjas gemensamt i kvartersområdet. Vid anläggandet av gårdarnas och uteplatsernas grönområden ska hanteringen av dagvatten beaktas tekniskt och funktionellt.
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1.5 autopaikkaa/ asunto.	Minimiantalet bilplatser är 1.5 bilplatser/bostad.
Asuntoihin ajo tapahtuu korttelin sisältä. Ajoyhteydellä on ajo- ja johtorasite.	Infarten till bostäderna sker inifrån kvarteret. Körförbindelsen har ett kör- och ledningsservitut.
Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Lösningar som producerar förnybar energi bör föredras.

AP	**Asuinpientalojen korttelialue.**	**Kvartersområde för småhus.**
	Rakennusten ja kortteleiden tulee muodostaa viihtyisä ja vehreä kokonaisuus.	Byggnaderna och kvarteren ska bilda en trivsam och grön helhet.
	Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista ja innovatiivista. Korttelialueiden arkkitehtuurin tulee korostaa niiden omaleimaisuutta korttelikohtaisilla materiaaleilla ja värityksellä.	Arkitekturen ska vara högklassig och innovativ. Kvartersområdenas arkitektur ska framhäva områdenas särprägel med hjälp av kvartersvisa material och färgsättning.
	Korttelialueen rakennukset, rakenteet ja aidat tulee toteuttaa laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla.	Kvartersområdets byggnader, konstruktioner och staket ska byggas av högklassiga och hållbara material.
	Uudisrakennusten tulee koon ja korkeuden, värityksen ja julkisivujen mittasuhteiden osalta sopeutua ympäristössä olevaan vanhaan rakennuskantaan.	Nybyggnaderna ska i fråga om storlek och höjd, färgsättning och fasadproportioner anpassas till det gamla byggnadsbeståndet i omgivningen.
	Korttelissa tulee käyttää useita värejä ja julkisivuvärien tulee vaihtua asunnoittain.	Flera färger ska användas i kvarteret och fasadfärgerna ska variera bostadsvis.
	Tontilla 10 korttelissa 14105 rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina on käytettävä tiiltä.	På tomt 10 i kvarteret 14105 ska tegel användas som huvudsakligt fasadmaterial i byggnaderna.
	Tontilla 10 korttelissa 14105 rakennusten kattojen tulee olla tasakattoja.	På tomt 10 i kvarteret 14105 ska byggnadernas tak vara plana.
	Tonteilla 12 ja 13 korttelissa 14105 rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina on käytettävä puuta.	På tomterna 12 och 13 i kvarteret 14105 ska trä användas som huvudsakligt fasadmaterial i byggnaderna.
	Tonteilla 12 ja 13 korttelissa 14105 rakennusten kattomuotojen on oltava pääosin kaltevia.	På tomterna 12 och 13 i kvarteret 14105 byggnadernas takformer ska huvudsakligen vara sluttande.
	Kortteli on rajattava Luhtimäelle pensas- ja kiviaidalla. Aittariville istutetaan puita ja pensaita.	Kvarteret ska avgränsas mot Loftbacken med en häck och stenmur. Vid Bodlängan planteras träd och buskar.
	Asuinkorttelin yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Asuinkorttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.	För bostadskvarterets gemensamma gård ska en enhetlig plan utarbetas. Bostadskvarterets innergård ska bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård med ett gemensamt område för lek och vistelse. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.
	Leikkipihat ovat yhteiskäytössä tonttijaosta huolimatta.	Lekgårdarna är i användning oberoende av tomtindelningen.
	Korttelipihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava. Tonttien yhteisellä korttelipihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9.	Vid planeringen av kvartersgården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas. Gården ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av innergården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar. Tomternas gemensamma kvartersgård ska uppnå minst 0,9 i effektivitet för grönbyggandet.
	Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tonttien hulevedet voidaan viivyttää yhteisesti korttelialueella. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentamisessa on huomioitava hulevesien hallinta teknisesti ja toiminnallisesti.	För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Tomternas dagvatten kan fördröjas gemensamt i kvartersområdet. Vid anläggandet av gårdarnas och uteplatsernas grönområden ska hanteringen av dagvatten beaktas tekniskt och funktionellt.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1.5 autopaikkaa/ asunto.	Minimiantalet bilplatser är 1.5 bilplatser/bostad.
	Vähintään 1 autopaikka / asunto tulee sijoittaa autokatokseen tai autotalliin, jonka saa rakentaa auton säilytyspaikan rakennusalalle rakennusoikeuden lisäksi.	Minst 1 bilplats / bostad ska placeras i en täckt bilparkering eller i ett garage som utöver byggrätten får byggas på byggnadsytan för förvaringsplats för bil.
	Tonttiliittymä tulee järjestää Luhtimäen katualueelta. Asuntoihin ajo tapahtuu korttelin sisältä.	Tomtanslutningen ska ordnas från Loftbackens gatuområde. Infarten till bostäderna sker inifrån kvarteret.
	Kunnallistekniikka tule järjestää Luhtimäen katualueelta tai Orsipolulta. Kaikkiin asuinrakennuksiin johtavalla ajoyhteydellä on johto rasite.	Kommunaltekniken ska ordnas från Loftbackens eller Sparrstigens gatuområden. Körförbindelsen som leder till samtliga bostadsbyggnader har ett ledningsservitut.
	Uusiutuvaa energiaa tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Lösningar som producerar förnybar energi bör föredras.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
③	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**

5/6

	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
14	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
VARI	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
14101	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
LUHTIMÄKI	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller något annat allmänt område.
1025	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggrätt i kvadratmeter våningsyta.
III	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	En romersk siffra anger det högsta tillåtna våningstalet i byggnader, en byggnad eller en del av den.
II u 1/2	Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta ullakon tasolla saa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.	Ett bråktal efter en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i vindsplanet för utrymme som inräknas i våningsytan.
a	Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.	Understreckningen anger en planbestämmelse som ovillkorligen måste användas.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Ohjeellinen rakennusala.	Riktgivande byggnadsyta.
	Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.	Byggnadsyta där en transformatorstation får placeras.
	Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.	Byggnadsyta där en ekonomibyggnad får placeras.
	Rakennusala, jolle saa sijoittaa katoksen.	Byggnadsyta där en takkonstruktion får placeras.
	Auton säilytyspaikan rakennusala.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.
	Ohjeellinen auton säilytyspaikan rakennusala.	Riktgivande byggnadsyta för förvaringsplats för bil.
	Rakennettava aita. Aidan tulee olla osa rakennuksen arkkitehtuuria.	Staket som ska byggas. Staketet ska utgöra en del av byggnadens arkitektur.
	Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.	Områdesdel som reserverats som område för lek och vistelse.
	Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa. Alueen tulee olla muuntojoustava ja sopeutua tarvittaessa lumitilaksi tai tilapäiseen pysäköintiin.	Riktgivande områdesdel som reserverats som område för lek och vistelse. Området ska vara flexibelt och gå att ändra och vid behov anpassas till ett område för snö eller tillfällig parkering.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som skall planteras.
	Istutettava puu.	Träd som ska planteras.
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	Träd som ska skyddas. Trädet och dess rötter får inte skadas.
	Istutettava pensasaita.	Häck som ska planteras.
	Alueen osa, jolle on istutettava puita.	Områdesdel där träd ska planteras.
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	Områdesdel där träd och buskar ska planteras.

6/6

	**Ohjeellinen alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.**	**Riktgivande områdesdel som skall planteras med träd och buskar.**
	**Katu.**	**Gata.**
	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
	**Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.**	**Områdesdel som reserverats för områdets interna gångtrafik.**
	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

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

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

8. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

002495 LUHTIMÄKI 1&2

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS

ASEMAKAAVASELOSTUS 23.08.2022

LIITE 1 - MIELIPITEET

MIELIPIDE Asunto Oy Varistonpiha ja As Oy Varistonrinne

Oikaisupyyntö Asemakaavamuutos NRO 002495 Luhtimäki 1& 2 / Varisto

Kommentit asiakastilaisuudessa saatuihin tietoihin/suunnitelmiin kaavamuutoksesta

Sijainti

Kaavamuutosalue sijaitsee Vantaan Varistossa vuoden 1977 Asuntomessu alueella. Suunniteltavaan alueeseen kuuluu Luhtitien risteyksessä sijaitsevat korttelit 14101 Luhtimäki 2 ja 14105 Luhtimäki 1. Etelässä alue rajoittuu Luhtitiehen ja Vapaalan liikuntapuistoon, Idässä Avaintiehen ja Pellaksenojaan. Lännessä aluetta reunustaa Varistonoja ja Varistonniittyn alue, pohjoisessa Aitanporras sekä Variston Messualue.

Mitä alueella suunnitellaan?

Asemakaavaehdotus sisältää pientalokorttelin Luhtimäki 1 sekä kerrostalokorttelin Luhtimäki 2 ja niihin liittyviä puisto- ja katualueita. Luhtimäki 2 korttelin arvioitu lisärakennusoikeus on 2,500-3,000 k-m2 ja Luhtimäki 1 kortteliin kaavaillaan noin 8,000-10,000 k-m2 kerrosalaa.

Kommentti
Rakennusoikeuden lisäys tarkoittaa sitä, että Luhtimäki 1 alueelle tulee esityksen mukaan kaksi kappaletta 5-kerroksista kerrostaloa. Yhdessä kerrostalossa on kaksi 5-kerroksista tornia ja tornien välissä on 3-kerroksisia osuuksia. Todellisuudessa piirustuksessa Luhtimäki 1:ssä kerrostalo vastaa kahta 5-kerroksista taloa. Eli Luhtimäki 1 alueelle tulisi ikään kuin neljä 5-kerroksista taloa. Luhtimäki 2 alueelle tulisi yksi 5-kerroksinen talo.

Nyt rakennettavat 5-kerroksiset talot kaavamuutoksen ansiosta tulisivat sijoittumaan Luhtitien varteen. Asukastilaisuudessa annettiin ymmärtää useampaan kertaan, että ne on tarkoitettu melusuojaksi liikenteeltä? Se on erittäin huono perustelu, kun alueesta tuleekin yhtä äkkiä kohde, jonne tullaan jatkossakin rakentamaan suuria kerrostaloja, jos kaavamuutos toteutuu. Meluesteenä toimii yhtä hyvin matalammat rakennukset. Luhtitien liikenteelle tulee 40 kilometrin tuntinopeus.

Jos kerrosneliömetrit kasvavat 10,000 k-m2, tarkoittaa se sitä, että huoneistojen määrä kasvaa moninkertaiseksi verrattuna alkuperäiseen (65 asuntoa) rakennusmäärään. Ei voida enää puhua pientalorakentamisesta, koska asukasmäärä tulee kasvamaan myös moninkertaisesti. Onko 5-kerroksinen kerrostalorakentaminen pientaloalueen rakentamista? Rauhattomuus tulee lisääntymään tällä alueella.

Kaupunkisuunnittelun keskeiset tavoitteet

Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen alueen ympäristön arvoja kunnioittaen tiivistäen ja uudistaen.

Suunnitelmalla haetaan monipuolista pientalorakentamista ja vihreää ja viihtyisää asuinaluetta. Viher- ja pihasuunnitelma on keskeinen osa kaavasuunnitelmaa.

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Oikaisupyyntö Asemakaavamuutos NRO 002495 Luhtimäki 1& 2 / Varisto

Tonttiliittymien ja liikenteen tulee keskittyä Luhtimäelle. Korttelin sisäinen liikenne on pääasiassa pihateitä ja jaettuja teitä. Katunäkymät suunnitellaan kiintopisteitä käyttäen ja niiden tulee päätyä rakennuksiin tai viherkohteisiin. Paikoitus noudattaa ’vihreän paikoituksen’ periaatteita.

Kommentti
Korttelin sisäinen liikenne tarkoittaa sitä, että katumelu tulee sisäpihalle ja ei voida olettaa, että parkkipaikat ovat viheraluetta, niin kuin se on kaavakarttaan piirretty vihreällä. Meillä ei ole tietoa siitä, minkä kokoisia asuntoja sinne tulee. Joten emme myöskään tiedä miten paljon autopaikkoja on suunniteltu. Kuitenkin autoliikenne tulee olemaan sisäpihalla (Aikaisemmin parkkipaikat oli tontin reunassa Luhtimäentien puolella).

Kerrostalojen tulee mittakaavaltaan istua pientaloalueeseen. Kerrostalot tulee sijoittaa Luhtitien varteen ja talojen sijoittelussa ja julkisivuvalinnoilla tulisi pyrkiä suojaamaan sisäpiha alueita tienmelulta. Kohteessa kaikkien asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimus on 35 dB(A), joka määräytyy alueella yksinomaan lentoliikenteestä.

Kommentti
Alue kuuluu messualueeseen, joka on määritelty pientaloalueeksi, Nyt rakennettavalle alueelle ei voida rakentaa 5-kerroksisia rakennuksia siksi, koska alueen luonne muuttuu. Kerrostalojen ympärillä olevat pientalojen asukkaat joutuvat muuttamaan asumistottumuksia, jotta yksityisyys säilyy. Lisäksi kerrostalot pimentävät pientalojen pihoja, eikä aurinko enää pääse paistamaan.

Rakennusperintö

Vantaan Kaupunginmuseo on inventoinut lähikortteleissa (14102-14104 ja 14106-14116) sijaitsevat rakennukset rakennusperintö kohteiksi luokassa R2. Niiden rakennusarvot ja ympäristöarvot tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Uusien suunnitelmien tulee kunnioittaa perintökohdetta mitoitukseltaan ja vihersuunnitelma tulee sovittaa ympäristöön.
Perintökohde oli aikoinaan rakentamisen edelläkävijä. Viitteenä historiaan ja rakennusperintöön, alueen suunnittelussa haetaan innovatiivisia ratkaisuja ja uusissa suunnitelmissa tuetaan modernia rakentamista sekä uudistuvaa kaupunkikuvaa tukevia ratkaisuja.

Luhtimäki 1

Luhtimäki 1 korttelissa sijainneet messutalot on purettu huonokuntoisina. Niiden tilalle on tavoitteena rakentaa monimuotoista asumista, jossa samassa korttelissa sekoittuvat sekä pientalo- että kerrostalo asuminen. Luhtitien uudistuvaa katukuvaa jatketaan ja 3-5 kerroksiset kerrostalot sijoittuvat Luhtitien varteen ja toimivat melusuojana piha-alueelle. Aittariviä puolestaan rajaavat 1-2-kerroksiset pientalot, jotka tyyliltään ja materiaaleiltaan viittaavat vanhaan messualueeseen. Luhtimäen varrelle on sijoitettu 2-3-kerroksista Townhouse tyyppisiä kaupunkipientaloja ja keskeltä korttelialuetta löytyy erillispientaloja.
Tavoitteena on varmistaa korttelialueen riittävä vehreys ja korostaa kasvillisuutta osana katu- ja piha-alueita.

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Oikaisupyyntö Asemakaavamuutos NRO 002495 Luhtimäki 1& 2 / Varisto

Luhtimäki 2

Luhtimäki 2 korttelissa tavoitteena on rakentaa Luhtitien varteen yksi uusi 3–5-kerroksinen kerrostalo nykyisen kerrostalon parkkipaikan paikalle. Parkkipaikan syöttö ja taloon ajo on siirretty Luhtimäentielle.

Lisäksi nykyisen liiketilan paikalle korttelin pohjoisosaan rakennetaan lisää parkkipaikkoja. Parkkipaikat alueella on tarkoitus suunnitella keskeisenä osana pihasuunnitelmaa, vehreinä ja muuntojoustavina alueina.

Kommentti
Suuri vaara uudessa kaavasuunnitelmassa on liikenne. Kävelyteitä ei missään nimessä pidä laittaa ajoteiksi. Nyt jo postiautot saavat ajella jalkakäytäviä. Niitä kait ei voi estää, mutta alueellamme muuta liikennettä on ohjattava siten, että lapset voivat liikkua turvallisesti. Luhtimäki 2 suunnitelmassa näyttää siltä, että parkkipaikoille ohjataan autot ajamaan Luhtimäentien kautta. Luhtimäentieltä autot menisivät Aittariviä pitkin ko. parkkipaikoille. Aittarivi on kävelytie, josta lapset kulkevat kouluun. Nykyiset kävelytiet on pysyttävä kävelyteinä. Asuntojen määrät lisääntyvät uudessa kaavassa moninkertaisesti? Kaavaluonnoksesta ei oikein selviä, tuleeko lisää ajoteitä? Parkkipaikat näyttäisivät tulevan suurimmaksi osaksi kerrostalojen ja kolmen pientalon väliin (Luhtimäki 1) ns. viheralueelle? Suunnitelmassa parkkipaikat on merkitty vihreällä värillä? Parkkipaikat eivät voi olla viheraluetta!

Perustelut, miksi kaavamuutosta ei pidä tehdä suunnitellussa muodossa:

1. Rakennuskaavan mukaan alueelta häviää viheralueet. Alueelta on jo hävitetty ja joudutaan hävittämään suurin osa kasvillisuudesta, jos kaavamuutos toteutuu. Uusi suunnitelma ei kunnioita perintökohdetta mitoitukseltaan ja vihersuunnitelma ei toteudu ympäristöön. Pientaloalueeksi luokiteltu alue häviää!

2. 5-kerroksiset kerrostalot eivät sovi Luhtimäki 1&2 Varisto alueelle. Alue kuuluu pientaloalueeseen ja sinne ei kuulu 5-kerroksiset kerrostalot.

3. Variston alueella tehty tutkimus v. 2017 osoittaa, että ihmiset viihtyvät parhaiten viheralueilla ja pitävät pääasiassa aluetta viihtyisänä. Nyt kyseinen alue on suunniteltu todella tiiviiksi. Eihän siellä ole varsinaisia pientaloja kuin kolme kappaletta. Asuntojen määrää pitää reippaasti vähentää, jotta viherrakentaminen toteutuu. Näin varmistuu alueen säilyminen viihtyisänä ja rauhallisina.

4. Liikenne pitää suunnitella siten, että jalkakäytävät pysyvät jalkakäytävinä. On lasten kannalta erittäin vaarallista, jos Aittariviltä ohjataan kulku parkkipaikalle kun aittarivi on koululaisten käyttämä kävelytie Hämeenkylän kouluun. Aittarivin on pysyttävä kävelytienä.

5. Alueellemme on nyt suunnitelman mukaan tulossa valtava määrä uusia asukkaita. Onko mietitty pelastussuunnitelmaa ja missä tulee olemaan väestönsuoja näille uusille asukkaille. Tietämämme mukaan entisille asukkaillekaan ei tule riittämään väestönsuojat tällä hetkellä, jos hätä tulee.

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Oikaisupyyntö Asemakaavamuutos NRO 002495 Luhtimäki 1& 2 / Varisto

Me alueen asukkaat emme tule hyväksymään kaavamuutosta, jossa alueellemme/tonttimme rajanaapuriin (pientaloalue) on suunniteltu 5-kerroksisia kerrostaloja (Asemakaavamuutos NRO 002495 Luhtimäki 1& 2 Varisto). Alue ei tule enää olemaan viihtyisä, jossa autot ajelevat talojen välissä ja kävelyteillä piirustuksen mukaan, eikä alue enää täytä pientaloalueen vaatimuksia.

Ehdotamme, että poistatte suunnitelmasta 5-kerroksisten talojen rakentamisen. Aittariviltä muutatte pois parkkipaikoille menevän liikenteen. Aittarivi on jalkakäytävä. Jos mahdollista, niin poistatte joitakin rakennuksia suunnitelmasta, jotta viheralueita jää oikeasti alueen ympäristöön.

Liitteenä vertailun vuoksi vanha kartta alueen rakennuksista ja kartta uudesta suunnitelmasta alueelle.

Vantaalla 13.4.2022

Rakentavin terveisin



Vantaan kaupunki
Kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Oikaisupyyntö Asemakaavamuutos NRO 002495 Luhtimäki 1& 2 / Varisto

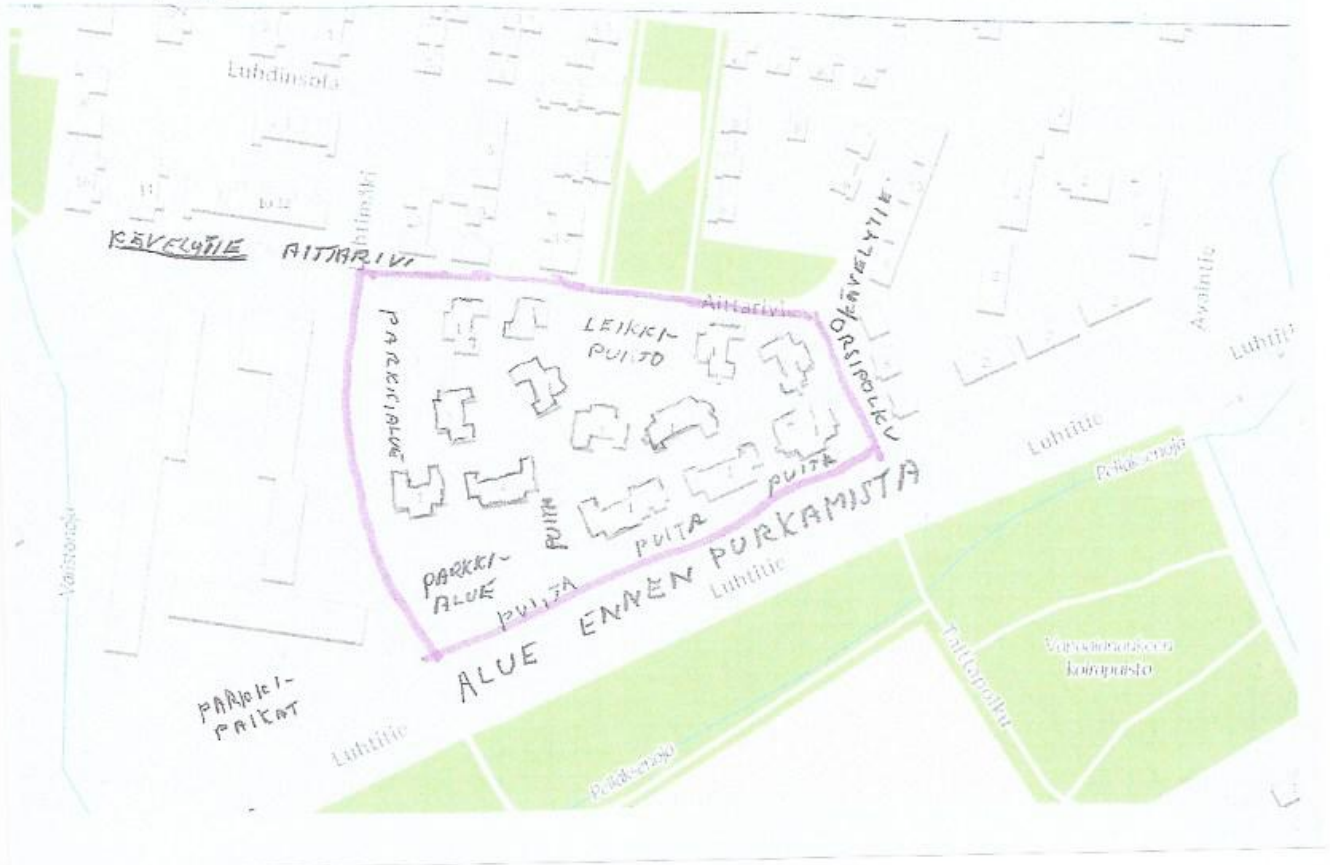
LIITE

SUUNNITELMA LUHTIMÄKI 1&2 ASEMAKAAVAMUUTOS NRO 002495



Ilmakuvaluonnos Luhtitieltä Arkkitehtitoimisto HML Oy 31.01.2022

VANHA KARTTA



MIELIPIDE ASUKAAT A

12.4.2022

Asemakaavamuutos 002495

MIELIPITEITÄ JA KYSYMYKSIÄ OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA 4.3.2022

Tässä tekstissä tonteilla 1 ja 2 tarkoitetaan ”Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 4.3.2022” kuvattuja tontteja. Alla oleva kuva on kyseisestä suunnitelmasta



Suunnitelmaluonnoksen mukaan tavoitellaan tonttien 1 ja 2 rakentamista alla olevan ilmakuvaluonnoksen periaattein



Ilmakuvaluonnos Luhtitieltä Arkkitehtitoimisto HML Oy 31.01.2022

-Miksi ”Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 4.3.2022” alueen raja idässä on mainittu rajoittuvan Avaintiehen ja Pellaksenojaan. Tuo ei pidä paikkaansa. Tontti 1 rajoittuu myös idässä Variston messualueeseen, ei pelkästään pohjoisessa. Orsipolun itäpuolen tontit ovat yksityisessä omistuksessa olevia kiinteistöjä (osin omakotitaloja), ja ovat osa messualuetta. Näiden yksityisomisteisten tonttien itäpuolella on sitten VAV hallitsema alue, joka rajoittuu Avaintiehen. Onko suunnitelmassa tarkoituksellisesti rajattu tuo itäreuna VAVin hallinnoimien alueiden mukaan?

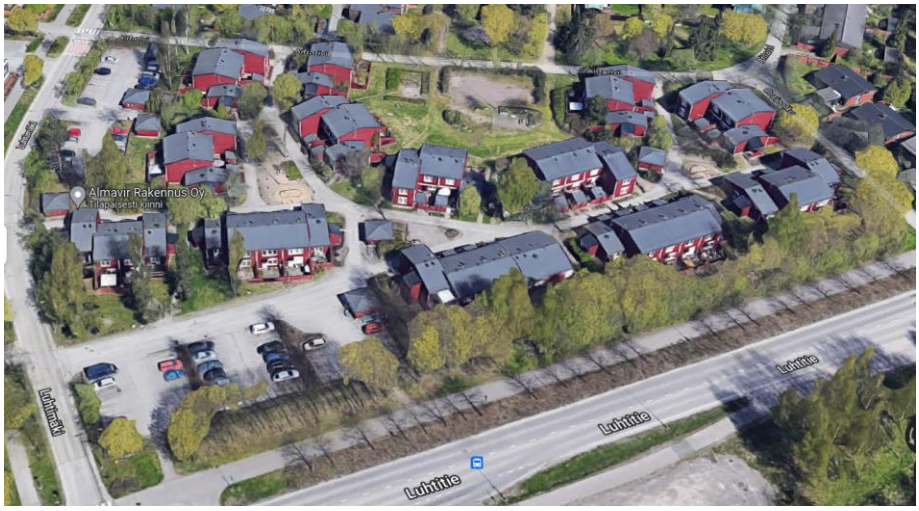
-Kun suunnitelmassa alueen rajaus esitetään laajempana kuin todellisuudessa onkaan, niin heräsi epäilys, tavoitellaanko myös VAVin Avaintie 2 osalta korkeampia kerrostaloja, mutta niitä ei kuitenkaan haluta vielä

tuoda esiin? Tehdään tälläkin Avaintien tontilla sitten sama pura ja rakenna korkeampaa -menettely kuin nyt esitetyn suunnitelman tontilla 1 ja 2 saadaan läpi ja vedotaan siihen, että tontilla 1 on tehty sitä ja tätä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman 4.3.2022 sivu 2. Miksi suunnitelmassa on tällainen lause ”Alueen kehittämisellä ja tehostamisella on erityistä merkitystä koko maakunnan kehittämisen kannalta”? Saisiko tähän jotain perustelujakin.

KOMMENTTEJA JA KYSYMYKSIÄ LIITTYEN TONTTIIN 1

-Luhtitien , Orsipolun, Aittarivin ja Luhtimäki-tien rajaamalla tontilla 1 on ollut 2- kerroksisia rakennuksia kuten oheisesta Googlen kuvakaappauksesta ilmenee



-Tontin rakennukset ovat olleet osa Vantaalla ollutta asuntomessualuetta. Asuntomessut on järjestetty 70-luvun loppupuolella

-Tontti 1 rajoittuu sekä pohjois- että itäpuolella 1970 luvun asuntomessualueeseen

-Tontin 1 rakennukset on purettu vuoden 2020/2021 aikana, perustuen omistajan rakennuslupahakemukseen. Hakemuksessa purkua perusteltiin sillä, että tontin 1 rakennuksia ei olisi kannattavaa korjata. Tarkempia perusteita tuohon kannattavuusväitteeseen ei ole julkisuudessa esitetty, kunhan on heitetty mielipide perusteluiksi. Samassa yhteydessä ilmoitettiin, että ei ole tiedossa mitä tontille mahdollisesti rakennetaan. Sinänsä tuo purkulupapyyntö jo tuolloin herätti epäilyksiä, koska halutaan purkaa, vaikka ei tiedetä mitä tontille tullaan rakentamaan. No, syy tuollaiseen menettelyyn käsittääkseni ilmeni 23.3 järjestetyssä infotilaisuudessa, siitä myöhemmin.

-Kun purkulupahakemus saatettiin tiedoksi, katsoin kaavasta ja sain käsityksen, että tonteille 1 ja 2 on sallittu korkeintaan kolmikerroksisten rakennusten rakentaminen.

-Järkytys on ollut suuri, kun VAV:n edustaja muistaakseni jo vuonna 2021 kommentoi Vantaan Sanomissa, että purettujen rakennusten tilalle tuolle tontille 1 kaavaillaan 5-kerroksisia taloja, ja hän oli sitä mieltä, että alueesta ei olla kehittämässä uutta Myyrmäkeä (ymmärsin, että viittasi Myyrmäkeen rakennettaviin korkeisiin kerrostaloihin). 5-kerroksiset talothan ovat juuri viemässä Variston aluetta Myyrmäen kaltaisen korkean rakentamisen alueeksi, mikäli Varistoon sallitaan yleiskaavaa korkeampia rakennuksia.

-Nyt kun tuo konkreettinen alustava suunnitelma sitten julkaistiin, tuo järkytys ei mitenkään vähentynyt. Esitetyissä suunnitelmissa ollaan muuttamassa matalan rakentamisen Variston aluetta korkean rakentamisen alueeksi.

-Tähän mennessä en ole havainnut, että Variston alueelle olisi rakennettu korkeampia kuin 3-kerroksisia taloja (ja niitäkin on varsin vähän). Nyt tuohon ollaan suunnittelemassa muutosta, kun Vantaan kaupungin ja tontin omistajan toimesta tavoitellaan ainakin tontille 1 jopa 5-kerroksisia kerrostaloja eikä välitetä siitä, että sillä ehdottomasti on vaikutusta alueella jo asuvien asumisviihtyvyyteen ja Varistoon alueen periaatteeseen matalan rakentamisen alueena. Ilmeisesti noita korkeampia rakennuksia kaavaillaan muuallekin Luhtien varteen, mikä sekin mielestäni törkeästi loukkaa tuota Variston matalan rakentamisen periaatetta.

-Kun naapureiden kuulemismenettelyyn liittyen tontin 1 purkulupa saatettiin naapureille tiedoksi, sain katsomistani yleiskaavoista sen käsityksen kuten jo aiemmin mainitsin, että kyseiselle tontille on sallittu korkeintaan kolmikerroksisten rakennusten rakentaminen. Aloitusinfossa 23.3 esittelijä toi esille perusteena tätä korkeammille rakennuksille, että nyt kun tontilla ei purkamisen jälkeen ole enää rakennuksia, ei kaavoista tarvitse välittää, ja että nyt voidaan rakentaa korkeampia rakennuksia. Tämän perusteella heräsi seuraavanlaisia kysymyksiä

- Missä määrin Vantaan kaupunki on ohjeistanut VAVia toteuttamaan tontin 1 purkutyöt ja ilmoittamaan, että ei korjaaminen ei kannata ja ei tiedetä mitä tontille tullaan rakentamaan? Syntyi vaikutelma, että menettelyn tavoitteena vaikuttaisi mitä ilmeisimmin olleen hankkia tontille enemmän rakennusoikeutta ja/tai korkeampia rakennuksia? Varmaan kannattavuus ainakin tontin omistajalle lisääntyy, jos tontille tällaisella moraalittomalla menettelyllä on mahdollista saada enemmän rakennusoikeutta tai aikaisempaa korkeampia rakennuksia.
- Tarkoittaako esittelijän perustelu, että kun miltä tahansa tontilla puretaan rakennukset ja sen jälkeen, kun tontilla ei enää ole rakennuksia, ei tonttia koskevista kaavamääräyksistä oikeastaan tarvitse välittää? Nyt siis VAV voi jatkossa purkaa esim. myös Avaintie 2:n talot ja perustuen tyhjään tonttiin omistaja saa rakentaa samalla perusteella tilalle korkeampia rakennuksia? Tai puretaanko tontin 2 olemassa olevat 3-kerroksiset talot jollain aikataululla, ja tyhjälle tontille saadaan taas rakennettua samalla verukkeella korkeampi taloja. Entä muu Variston alue, suunnitellaanko muuallekin jo täyttä päätä korkeampaa rakennuksesta, kun tällainen menettely kerran on olemassa?
- Millä tavoin kaavojen ohjaava vaikutus toteutuu, jos poikkeamia sallitaan tuollaisilla kyseenalaisilla perusteilla?
- Tuhlaako Vantaan kaupunki asukkaiden verovaroja kaavoitustoimeen, kun se Vantaa kaupunki ei itsekään noudata laatimiaan kaavoja?

-Esittelijä toi infotilausuudessa myös esille, että korkeampi rakennuksia tarvitaan, jotta saadaan tilaa myös uusille asukkaille. Tässä tuli varsin selkeästi ilmi se jo aiemminkin huomattu seikka, että Vantaan kaupunki ei tunnu kaavoitustoiminnassaan huomioivan olemassa olevien asukkaiden asumisviihtyvyyttä mitenkään. Kaikkea kehitetään ainoastaan uusien asukkaiden tai liikenteen toimijoiden näkökulmasta. Näin jo pitkään alueella asunut kokee viimeaikaiset kaavamuutokset ja kehittämistoimet. Vantaan kaupungin olisi syytä terästäytyä ja alueita tulisi kehittää ensisijaisesti alueella jo asuvat huomioiden, eikä pelkästään sellaisten alueen ulkopuolisten tahojen laatimien visioiden perusteella, joiden elämään alueen rajuilla muutoksilla ei ole mitään vaikutusta.

-Vantaan kaupunginmuseon lähikortteiden inventointiin liittyen arviointisuunnitelmassa on mainittu, että uusien suunnitelmien tulee kunnioittaa perintökohdetta mitoitukseltaan. Arvatenkin perintökohteella tarkoitetaan asuntomessualuetta. Mielestäni 5-kerroksiset talot eivät kunnioita tuota mainittua perintökohdevaadetta mitenkään, onhan messualueella ja sen ympäristössä tähän saakka ollut pääosin 1- tai 2-kerroksisia rakennuksia. Perintökohdetta kunnioittaen tontille 1 tulisi ehdottomasti rakentaa korkeintaan 2-kerroksia rakennuksia, jopa samanlaisia kuin aiemmin.

-Koska alue on aikoinaan ollut rakentamisen edelläkävijä, tulisi näin ison alueen uudelleen rakentamisessa huomioida tuo edelläkävijän periaate ja ottaa huomioon ilmastonäkökulma. Nyt kun tontin 1 talojen purkamisen kautta on lisätty ilmaston lämpenemistä, tulisi uudelleenrakentamisessa ehdottomasti kompensoida nuo purut ja tontin 1 uusilta rakennuksilta tulisi edellyttää ilmastonäkökulman huomioimista esim. edellyttämällä puurakentamista, varsinkin mikäli alueen jo asuvien asukkaiden vastustuksesta huolimatta tontille 1 sallitaan kerrostalojen rakentaminen.

-Korkeiden kerrostalojen rakentamista Luhtitien varteen perustellaan myös sillä, että se suojaa Luhtitien liikenteen melulta

- Kun Vantaan kaupunki aikanaan ajoi Luhtitien jatketta, Vantaan kaupunki vähät välitti kaavoituksessaan siitä, että Luhtitien vaikutusalueella asuvia suojeltaisiin tulevan läpiajoliikenteen aiheuttamalta melulta tai muilta haitoilta. Nyt kuitenkin Vantaan kaupunki perustelee esityksessään uusia Luhtitientienvarren korkeita kerrostaloja sillä, että ne suojaavat Luhtien liikennemelulta. Miksi Vantaan kaupunki ei toimi tasapuolisesti näissä asioissa, kun yhdessä projektissa saman tien melua vähätellään ja toisessa projektissa saman tien melua käytetään perustelemaan kaavan vastaisia rakennuksia? Kummaa toimintaa.
- Kun Vantaan kaupunki ei aiemminkaan ole nähnyt tarvetta suojella alueella jo asuvia asukkaita Luhtitien melulta, niin miksi nyt perustellaan samalla liikennemelulla aiempaa korkeampia rakennuksia? Äkkiä nuo ajatukset tuntuvat muuttuvan, tuuliviiritoimintaa.
- Suojaako 5-kerroksinen rakennus juurikaan enempää kuin 2- kerroksinen rakennus liikenteen melulta?

-Kun tässä on jo vuosikymmenten ajan kertynyt kokemusta siitä, missä määrin tontilla 1 olleet 2-kerroksiset rakennukset ovat varjostaneet Orsipolun itäpuolen omakotitaloja varsinkin iltaa kohden, niin huolta aiheuttaa, missä määrin Luhtitien varteen suunnitellut aiempaa korkeamman kerrostalot huonontavat asumisviihtyvyyttä ja miten korkeiden rakennusten varjot vaikuttavat varjostamiensa rakennusten arvoon. Sallimalla tontilla 1 aiempaa korkeampia rakennuksia, niin suositaan vain tontin 1 omistajia ja haitataan ympäröivien tonttien omistajia.

-Alustaviin luonnoksiin on suunniteltu jonkinlainen yhteys tontilta 1 kevyen liikenteen väylille Aittarivi ja Orsipolku. Kaikenlainen ajoneuvoliikenne tms. noiden liittymien kautta noille kevyen liikenteen väylille, pitää ehdottomasti estää ja ajoneuvoliikenne pitää sallia tapahtuvan ainoastaan tien Luhtimäki kautta. Varsinkin yhteys Orsipolulle tulisi olla ehdottomasti estetty autoliikenteen osalta. Ei ole mukavaa astua omasta pihasta Orsipolulle, kun aikaisempiin kokemuksiin perustuen on odotettavissa, että Orsipolulla joutuu aina varomaan Luhtitieltä Orsipolun kautta tontille 1 meneviä tai tontilta 1 Orsipolulle tulevia autoja.



-Tontin 1 postilaatikoiden sijoittelu on tehtävä siten, että postin jako tontille 1 onnistuisi ilman kevyen liikenteen väylien käyttämistä ja varmistettava se, että Suomen Postilla ei rakennusten valmistumisen jälkeenkään tule tarvetta vaatia postilaatikoiden siirtämistä Orsipolun tai Aittarivin varteen väylien vieressä olevien yksityisten tonttien yhteyteen, kuten Suomen Posti vaati viime kesänä Orsipolun ja Aittarivin ympäristössä asuneilta.

-Luhtien jatkeen rakentaminen ja siitä aiheutuva autoliikenteen määrän lisääntyminen on herättänyt alueen asukkaissa huolta paitsi lisääntyvän melun aiheuttaman asumisviihtyvyyden huononemisen suhteen, niin jopa pelkoa yleisen rauhattomuudet lisääntymisestä ja alueen turvallisuuden huononemisesta. Mikäli Luhtien varteen rakennetaan aiempaa korkeampia rakennuksia, lisääntyy vääjäämättä myös väkimäärän alueella, mikä ei ainakaan pienennä alueella jo asuvien huolia ja pelkoja rauhattomuuden ja turvattomuuden lisääntymisen suhteen. Ilmeisesti tontin 1 ja 2 VAVin hallinnoimat rakennukset tulevat olemaan vuokra-asuntoja niin kuin tonteilla on aiemminkin ollut.



MIELIPIDE ASUKAS B

Hyvä Vantaan kaupungin kirjaamo,
Haluaisin ilmaista mielipiteeni Luhtimäelle suunnitellun uuden alueen OA-suunnitelmaan. Minua erityisesti huolestuttaa alueen liikennejärjestelyt. Asun itse Hämevaarassa, Hämeenkyläntie 75 / 77 kerrostalo- ja rivitalokorttelissa. Korttelin suurin ongelma on pysäköinti. Tilanne on täällä se, että tuolla ilmeisesti samalla mitoituksella mitä Luhtimäelle on suunnitteilla, Hämeenkyläntien kiinteistöillä molemmilla (TA ja VAV) on kullakin 2 lyhytaikaista vieraspysäköintipaikkaa.Ympäristössä ei ole mitään laillista pysäköintimahdollisuutta lähistöllä. Tämä aiheuttaa kohtuutonta ongelmaa jatkuvasti, sillä näitä paikkoja käyttävät ahkerasti mm. Vantaan kotihoidon työntekijät, ruokalähetit yms. 2 vieraspaikkaa 100 asukasta kohden on yksinkertaisesti täysin alimitoitettu, joka osittain Hämeenkyläntiellä johtuu tontin muodosta ja siitä. että esimerkiksi erilaisten lähettipalveluiden käyttömäärä on räjähtänyt pandemian alkamisen jälkeen.

Youtubesta katsomani tiedotustilaisuuden perusteella Luhtimäen alueelle itsessään ei ole tulossa lisää palveluita, joka tarkoittaa varmasti että alueen tulevat asukkaat turvautuvat enemmän ruoka- yms. lähettipalveluihin. Luonnollisesti asukkailla käy myös vieraita, jotka saattavat viipyä yönkin yli. Tämä on asia mikä pitää osata ottaa huomioon suunnitteluvaiheessa sillä se ei Hämevaarassa nyt toimi ollenkaan, samaa virhettä ei tule toistaa Luhtimäellä. Lyhytaikaista pysäköintiä varten pitää olla riittävästi paikkoja, ottaen huomioon että ilmeisesti Vapaalan urheilukenttä jatkaa toimintaansa sellaisenaan eli sinnekin erityisesti kesäaikaan on edelleen ykistyisautoliikennettä ja raskasta linja-autoliikennettä.

Pysäköintipaikat tulee myös suunnitella jo valmiiksi sähköautojen latausta silmällä pitäen, sitäkään ei Hämeenkyläntiellä tehty vaikka talot rakennettiin 2015 ja nyt latausinfrastruktuurin tekeminen jälkikäteen erityisesti Hämeenkyläntie 75:lle on vaikeaa tontin ahtauden ja muodon takia.

Muutenkin tuntuu, että suunnitelmassa aliarvioidaan täysin yksityisautoliikenteen määrän lisääntyminen alueella. Alue on maantieteellisesti niin syrjässä, että julkisilla liikkuminen on hankalaa erityisesti Helsingin suuntaan. On hyvä, että HSL:n runkolinja tulee palvelemaan aluetta sillä jo senkin kanssa matka Helsingin keskustaan on matka-ajaltaan pitkä, vaihdollinen yhteys tarkoittaisi niin huonoja yhteyksiä, että ihmiset käyttäisivät yksityisautoja varmasti pääsääntöisenä liikkumistapana. Alueen julkisten yhteyksien toimiminen sekä Myyrmäen että Helsingin keskustaan suuntaan pitää suunnitella tarkasti HSL:n kanssa, jottei käy niin että alueesta tulee henkilöautoliikenteen takia täysi sumppu. Etenkin kulunut talvi on osoittanut kuinka pahasti Luhtimäen tyyppiset asuinalueet ovat liikenteellisesti tukossa, jos lunta tulee poikkeuksellisen paljon.
Totuus on, että tällaisilla Vantaan syrjäalueilla yksityisautoilu ei ole tulossa tulevaisuudessa vähenemään, julkinen liikenne ei yksinkertaisesti vastaa täällä riitttävän hyvin asukkaiden liikkumistarpeisiin. Siksi alueen pysäköintipaikkojen määrä pitää olla mitoitettu riittäväksi niin asukkaiden omille autoille kuin vieraillekin. Helppo ja riittävä pysäköinti on merkittävä osa minkä tahansa alueen vetovoimaisuutta, haluttiinpa sitä kaupungin kaavasuunnittelussa myöntää tai ei.

Toinen asia minkä haluaisin nostaa esille itse asumisoikeusasukkaana om ASO-asuntojen puute suunnitelmassa. Nyt ymmärrykseni perusteella on tulossa vain joko omistus- tai vuokra-asuntoja. Kohteena Luhtimäki sopisi ASO-tuotannolle täydellisesti. Voisin kuvitella, että useampikin ASO-rakennuttaja olisi kiinnostunut alueesta. Ihmettelen, että VAV ei ole edes ilmeisesti kartoittanut tätä asukassegmenttiä alueelle ollenkaan. Toivoisin, että että VAV selvittäisi myös mahdollisuutta ASO-kohteisiin, joko nyt tähän Luhtimäki 1 ja 2 alueelle tai tiedostustilaisuudessa sivuttuun uuden asuinalueen kohdalla. ASO-on kuitenkin monelle erittäin hyvä vaihtoehto omistusasunnon ja vuokra-asunnon välillä ja itsekin ASO-asukkaana Luhtimäki voisi hyvin olla seuraava asuinalueeni, jos sinne ASO-asuntoja olisi tulossa.

Terveisin,

MIELIPIDE ASUKAS C

Vantaan kaupunki

Kirjaamo
kirjaamo@vantaa.fi

Mielipiteitä Luhtimäki 1:n kaavasta nro 002495

Mitoitus

Vantaan oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 2020 Luhtimäki 1 ja 2 on varattu pientaloasumiseen. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. **Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta.** Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina.

Nyt suunnitellut 5-kerroksiset kerrostalot eivät edusta pientalotyyppejä ja rikkovat kaavoitusta ohjaavaa voimassa olevaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Luhtimäki 1:n ja 2:n kaavoituksessa tulee noudattaa yleiskaavan ohjausta ja pitäytyä pientalojen rakentamisessa.

Tarkasteltaessa asemakaavaa yleiskaavan vaatimusten mukaisesti riittävän laajana kokonaisuutena on hyvä tarkastella Varistoa viereisine asuinalueineen. Varistossa, Pellaksessa ja Variston puoleisessa Vapaalassa ei missään ole tällä hetkellä yli 3-kerroksisia rakennuksia. Tästä tarkastelulaajuudesta huomataan, että kyseiselle alueelle ei tule rakentaa yli 3-kerroksisia rakennuksia.

Vantaan kaupunginmuseon lausunnon mukaan “*Uusien suunnitelmien tulee kunnioittaa perintökohdetta mitoitukseltaan ja vihersuunnitelma tulee sovittaa ympäristöön.”*

Nyt suunnitellut 5-kerroksiset kerrostalot ovat mitoitukseltaan täysin ristiriidassa kaupunginmuseon vaatimuksen kanssa. Luhtimäki 1:een rakennettavat rakennukset korvaavat aiemmat asuntomessualueen 2-kerroksiset rakennukset. Perintökohteen mitoituksen kunnioittaminen tarkoittaa käytännössä korkeintaan 3-kerroksisten rakennusten rakentamista. Muussa tapauksessa asuntomessualueelle rakennettavat uudet rakennukset eivät kunnioita kaupunginmuseon vaatimusta ja alueen asukkaiden yleistä mielipidettä.

Asukastilaisuudessa kaupungin edustaja totesi, että Luhtitietä pitää tarkastella rakennusten osalta kokonaisuutena. Kun Luhtitietä tarkastellaan kokonaisuutena, huomataan, että koko Luhtitien varressa Varistossa on ainoastaan 1-3-kerroksisia rakennuksia. Luhtitien tarkasteleminen kokonaisuutena korostaa, että Luhtimäki 1:een ja Luhtimäki 2:een ei tule rakentaa yli 3-kerroksisia rakennuksia.

Asukastilaisuudessa mainittu Luhtitien melun torjuminen ei edellytä yli 2-kerroksista rakentamista. 2-kerroksiset rakennukset riittävät torjumaan Luhtitien melun täysin riittävästi. Lentomelun torjuntaan rakennusten korkeudella ei ole käytännössä mitään merkitystä, eikä yli kahta kerrosta voida pitää myöskään lentomelun kannalta perusteltuna.

Yli 2-kerroksiset uudet rakennukset muuttaisivat radikaalisti asuntomessualueen yleisilmettä ja aiheuttaisivat merkittäviä maisemahaittoja. Niillä olisi myös merkittävä vaikutus naapurikiinteistöjen arvoon ja on odotettavissa, että naapurikiinteistöjen arvo laskisi kymmeniä prosentteja. Oikeuskäytännön mukaan kiinteistöltä, oman kiinteistön ulkopuolellekin, avautuva maisema muodostaa osan em. kiinteistön arvosta. Mikäli maisemahaitta on niin suuri, että se ylittää sietokynnyksen, siitä kiinteistön arvoon aiheutuva alennus on korvattava menettäjälle.

Asuntomessualuetta, johon Luhtimäki 1 kuuluu, tulee käsitellä arvokkaana perinnemaisemana ja rakennettuna kulttuuriympäristönä. Kulttuuriympäristön arvioinnissa tulee käyttää kansainvälisiin suosituksiin pohjautuvaa arvottamismallia, jonka kriteeristönä käytetään:

- arkkitehtonisesti
- historiallisesti ja
- ympäristöllisesti merkittäviä tekijöitä

Täydentävinä kriteereinä tulee käyttää lisäksi seuraavia tekijöitä: harvinaisuus, edustavuus, alkuperäisyys, yhtenäisyys, kerroksisuus, symbolikohde, avainkohde ja liittyminen ympäristöön.

[https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/old/Nro_99_maisemahaitoista_ja_niiden_kasittelysta_maanmittaustoimituksissa.pdf]

Liikenne

Alueen liikenne on suunniteltava niin, että rakentamisaikana ja sen jälkeen ei ole tarvetta käyttää Aittariviä liikennöintiin. Aittarivi on Asuntomessualueen ja Variston merkittävimpiä kevyenliikenteenväyliä, jonka toimivuus on turvattava rakentamisaikana ja tulevaisuudessa. Aittariviä käyttää kulkemiseen merkittävä määrä koululaisia kulkiessaan Hämeenkylän kouluun. Tämän koulureitin turvallisuudesta ei voida tinkiä lainkaan.

Kaavassa on suunniteltu huoltoajoa Luhtimäki 1:een Orsipolun kautta. Ihmisten Tieliikennelain tuntemus on yleisesti ottaen hyvin huonoa, eikä huoltoajon kriteerejä tunneta. Tämän seurauksena huoltoajoksi kuvitellaan paljon sellaista ajoa, joka ei lain mukaan ole huoltoajoa. Tämä tulee huomioida huoltoajoreittejä suunniteltaessa. Tällä hetkellä Orsipolkun on toisesta suunnasta tultaessa kevyenliikenteenväylä ja Luhtitien suunnasta huoltoajo on sallittu 30km/h aluerajoitusmerkein. Orsipolulle on kuitenkin jo tällä hetkellä mahdotonta ajaa Luhtitien suunnasta laillisesti. Orsipolun kohdalla Luhtitien ylittää suojatie, jota pitkin ei laillisesti voi ajaa. Huoltoajoa Luhtimäki 1:een ei missään tapauksessa voi suunnitella Orsipolun kautta ja Aittariville ei myöskään tule lisätä huoltoajotarvetta. Kaavoituksessa on ehdottomasti huomioitava liikenneratkaisut ml. huoltoajo siten, että

turvataan liikenteen turvattomimmat kulkijat. Nykyinenkin huoltoajoyhteys Luhtitieltä Orsipolulle tulisi purkaa vaarantamasta kevyttä liikennettä.

Alueen liikennejärjestelyjen suunnittelussa on huomioitava myös Postin jakokäytännöt alueella. Tehtävät ratkaisut eivät saa aiheuttaa lisääntynyttä autoilua perintökohteen kevyenliikenteenväylillä.

Pysäköinti

Alueelle suunniteltu pysäköintipaikkojen määrä 1/100m2 on liian pieni. Se tarkoittaa käytännössä, että läheskään jokaista asuntoa kohti ei ole varattu pyäköintipaikkaa. Tämän seurauksena on odotettavissa, että lain vastainen liikenne Aittarivillä kasvaa parkkipaikkaa etsivien toimesta aiheuttaen vaaratilanteita. Lisäksi parkkipaikkojen etsijät tulevat tukkimaan lähiseudun kaikki tiet ja pihakadut aiheuttaen lisää hankaluuksia nykyisille asukkaille ja nykyiselläänkin haastavalle teiden kunnossapidolle. Tästä syntyy merkittävää pysyvää haittaa perintökohteelle melun, tärinän, saasteiden ja liikenneturvallisuuden heikkenemisen muodossa.



MIELIPIDE ASUKAS D

[redacted]

Kaunistelematon mielipide kaavamuutoksesta sekä vantaan kaupungin toimista.

Vantaan kaupunki ei nykyisellääänkään pysty tarjoamaan länsi-vantaalla riittäviä palveluja nykyisillekään. veroa maksaville asukkaille. Palvelut surkastuneet länsi-vantaalla 20 vuoden aikana huomattavasti, ei enään riittäviä terveyspalveluja, ei riittävää tukea koululaisille, koulut ahtaita isoille oppilasmäärille, ei tarpeeksi pienluokka oppimisvaikeuksista kärsiville, ei hammashoitoa ilman pitkää odotusaikaa ja kurjalla tuurilla aika annetaan mahdottoman liikenneyhteyden päästä, on erittäin onnekas jos saa lapsensa lähitarhaan ilman odottelua. Palvelut pankkeja myöten siirretty Tikkurilaan. Lähdehän sinne julkisilla, vaatii monta vaihtoa ja odottelua pysäkeillä, siihen jo uhrautuu ainoa vapaa päivä konsanaan. Liikenneyhteydetkin ajoneuvottomalle huononevat alueellamme kunhan luhtitien jatko toteutuu.
Siltikin kaupunki haluaa kasvattaa asukasmäärää.Järjetöntä. Ei huolehdi kunnolla edes nykyisistään saatikka arvostaisi vanhoja pientalo asukkaita.

Se kuinka vuokratonteilla asuvia kohdellaan mikäli suunnitelmat toteutuvat on mielestäni todella törkeätä vaikka itse en vuokratontilla asu. Siinä ei kyllä nykyisiä asukkaita kunnioiteta pätkääkään. Vantaan kaupungin asukaslehdessä saa lukea kaupunginjohtajan lausuneen mm kuinka Vantaasta tehdään rohkea, rento ja viihtyisä. Vantaa on joskus ollut viihtyisä ja toimiva, ei kyllä enään vuosiin. Nykyään levoton paikkakunta.

Tuota kaavoitusta kun katsoo se on mielestäni kaukana viihtyisyydestä vanhojen asukkaiden kantilta. Pientalo asukkaat ajetaan entistä ahtaammalle. Kaupunki suorastaan jyrää allensa mm ajotiet tulevat suoraan ikkunan alle vaikka tilaa olisi suunnitella ne toisin,rakennuksia, aitoja joudutaan purkaa,tontit pienenevät entisestään saatikka kuinka laskevat asunnon arvoa. Tonttien pienentäminenki älytöntä, ei oteta huomioon kuinka
jo ennestään on lumisina talvina vaikeuksia löytää kolatulle lumelle sijoituspaikkaa, kummiskin lehdissä muistutellaan kaupungin puolesta ettei lunta saa kolata kaupungin puolelle vaikka itse kaupungin puolesta kaavoituksilla vaikutettu asiaan. Kolatellu lumelle ei jätetä riittävästi tilaa pienille tonteille.

Mikäli ulkoniittykin kaavoitetaan menee se vähäinenkin puusto joka suojannut edes jotenkuten liikennemelulta ja saasteilta sekä viheralueen tuoma henkireikä. Mitenkä meidän 300-400 vuotta vanhojen mäntyjen nyt käy, jyrätäänkö nekin alas?

[redacted]

MIELIPIDE ASUKAS E

Hei, Variston uudet kehityssuunnitelmat on hyvä juttu. Erityisesti Luhtien jatkaminen Louhelaan. Asun itse alueella ja otan ilolla vastaan uudet suunnitelmat mitä olette tehneet.

Jos mitenkään voisi toivoa paria juttua niin Varistontie 1:een parast'aikaa rakennettava puinen rivitalo on hyvin komea rakennus. Voisiko ajatella että samaa ulkoasua tuotaisiin Luhtimäki 1&2 alueille? Lisäksi jos johonkin rakennettavaan rakennukseen saisi kioskin/kaupan tai kahvilan. Vastapäätä on Vapaalan urheilupuisto joiden kävijät kuten myös lähialueen asukkaat arvostaisivat varmasti kioskia/kauppaa tai kahvilaa missä pistäytyä. Urheilupuistoonkin mahtuisi varmaan jos kyljessä olevaa hiekkakenttä hyödynnetään Luhtitien varressa tai jos saisi uuden huoltorakennuksen urheilupuistoon mihin tulisi ko. liiketiloja.

Luhtitien eteläpuoli on vähän epämääräistä suttuista ryteikköä Vihdintien suuntaan. Voisiko eteläpuolelle rakentaa vaikka townhouse -tyylistä taloa tien varteen urheilupuiston paikkeille saakka? Siistisi ympäristöä huomattavasti.

Martinkyläntielle jos saisi bussipysäkin rystypolun kohdille myös länteen päin nyt kun linjat uudistuvat. Pelican varaston viereen mahtuisi hyvin. Lähipysäkeille on hankalaa päästä jos milloin tarvitsee liikkua toiseen suuntaan eikä länteen päin ole jalkakäytävää.

Mukavaa että kehitätte aluetta.

Hyvää kevään jatkoa!

[redacted]

ASEMAKAAVAMUUTOS 002495 LUHTIMÄKI 1 JA 2, 14 VARISTO

Kaupunginhallitus 05.09.2022 päätti asettaa nähtäville asemakaavan muutosehdotuksen 002495 Luhtimäki 1 ja 2, joka oli MRA 27 § nojalla nähtävillä 14.9. – 13.10.2022. Tällöin jätettiin kaksi / 2 kpl muistutusta.

Muistuttaja	Muistutuksen tiivistelmä	Tarkistukset
NRO 1 Yksityishenkilö, 5 nimeä	Luhtimäki 1 tontin tulee olla kokonaisuudessaan pientalovaltaista. Luhtimäki 2 tontilla tulee sallia korkeintaan 3-kerroksisia rakennuksia.	Kaavaselostuksen alueen yleiskuvauksen havainne kuvaan 2.1. lisätään merkintä Orsipolun omakotitaloalueen kuulumisesta asuntomessualueeseen. Asemakaavamuutosehdotusta ja kaavamääräyksiä on tarkistettu; Kerrostalojen kaupunkimaisuuden sijaan edellytetään, että Luhtitien varren rakennukset sopeutuvat paremmin pientaloympäristöön. Kerrostalomaisuuden sijaan korostetaan pientalomaisia ratkaisuja.
NRO 2 Yksityishenkilö	Luhtimäki 1 ja 2 kaavoituksessa tulee noudattaa yleiskaavan ohjausta ja pitäytyä pientalojen rakentamisessa.	Asemakaavamuutosehdotusta ja kaavamääräyksiä on tarkistettu; Kerrostalojen kaupunkimaisuuden sijaan edellytetään, että Luhtitien varren rakennukset sopeutuvat paremmin pientaloympäristöön. Kerrostalomaisuuden sijaan korostetaan pientalomaisia ratkaisuja.

NRO 1
YKSITYISHENKILÖ

Muistutus

Me allekirjoittaneet Variston asuntomessualueella pitkään asuneet esitämme, että Luhtimäki 1 -tontin tulee jatkossakin olla kokonaisuudessaan pientalovaltaista. Luhtimäki 1 -tontin uusien rakennusten suurin sallittu kerroslukumäärän tulee jatkossakin olla asuntomessualeen periaatteen mukaan korkeintaan 2. Kun aikanaan olemme alueelle muuttaneet, yksi keskeinen muuttopäätökseen vaikuttanut seikka oli juuri se, että koko Varisto on ollut matalien rakennusten aluetta. Se juuri on luonut alueelle viihtyisyyttä. Vantaalla ei tällaisia asuntomessualueita kovin monia ole, emmekä ymmärrä miksi juuri Luhtimäki 1 -tontille tai Varistoon ylipäätänsä pitäisi rakentaa kerrostaloja. Nämä aiotut 5-kerroksiset rakennukset toteutuessaan tuovat vain vähäisessä määrin lisää asuntoja, mutta pilaavat alueen luonteen ja tuovat monille alueella nyt asuville pitkään kestävää mieliharmia. Vaikka sanotaan, että kehitys kehittyy, kaikkea ei kehityksen nimessä kuitenkaan pidä turmella. Ihmettelemme päättäjien, kaavoittajan ja kyseisen tontin omistajan suurta hinkua tuhota asuntomessualueen perintöä näillä kaavaehdotukseen laitetuilla 5-kerroksisilla rakennuksilla. Luhtimäki 2- tontille saisi mielestämme rakentaa korkeintaan saman korkuisia rakennuksia kuin tontilla jo nyt on (siis korkeintaan 3 kerrosta). Olemme sitä mieltä, että nämä uudet kaavaesitykset on hylättävä ja Luhtimäki 1:n osalta kaavaehdotus tulee laatia sellaiseksi, että uusien rakennusten kerroslukumäärä on sama kuin tontilla aikaisemmin olleilla rakennuksilla. Luhtimäki 2 -tontin osalta asemakaavassa tulee sallia korkeintaan 3-kerroksisia rakennuksia.

Liitteessä 1 lisää kommentteja asemakaavaehdotukseen 23.8.2022
Liitteessä 2 on aiemmat Orsipolun asukkaiden esittämät mielipiteet 12.4.2022

LIITE 1
Lisää kommentteja asemakaavaehdotukseen 23.8.2022.
Kaavoitukset nettisivustolla oheinen dokumentti ei auennut, Kokeiltu parilla eri läppärillä ja parilla eri selaimella. Muut linkit toimivat ja dokumentit aukenivat.



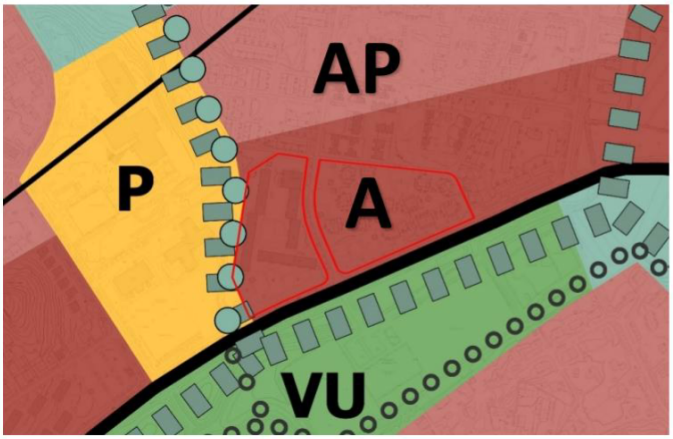
Kaavaselostuksessa yleiskuvauksessa kohdassa 2.1.1 kuvataan, että alue pohjoisessa rajoittuu Aittariviin ja Variston vuoden 1977 Messualueeseen. Jostain syystä tekstissä ei tuoda esille, että myös idässä Orsipolun itäpuolella on osa vuoden 1977 Messualuetta. Ei vaikka Orsipolun asukkaiden aiemmassa vastineessa asiasta mainittiin.

Kuvassa pinkillä rajattu alue on myös ollut asuntomessualuetta. Miksi sen yhteyteen ei ole merkittä tuota tekstiä ”Variston asuntomessualue”



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa 4.3.2022 on esitetty voimassa olevat kaavat luhtimäki 1 ja 3 osalta. Jostain syystä yleiskaavassa tuossa esityksessä ei ole kuvattu sallittua kerroslukumäärää. Käsitys on, että sallittu kerroslukumäärä yleiskaavassa on ollut 3, minkä käsityksen useampikin osallistuja toi esille keväällä 2022 järjestetyssä tilaisuudessa. Tilaisuudessahan tuotiin esille kummallinen perustelu, että kun tontilta on purettu talot niin yleiskaavalla ei ole merkitystä.

Hyväksytty yleiskaava 2020 (valituksen alainen) – Tiivis asuntoalue.



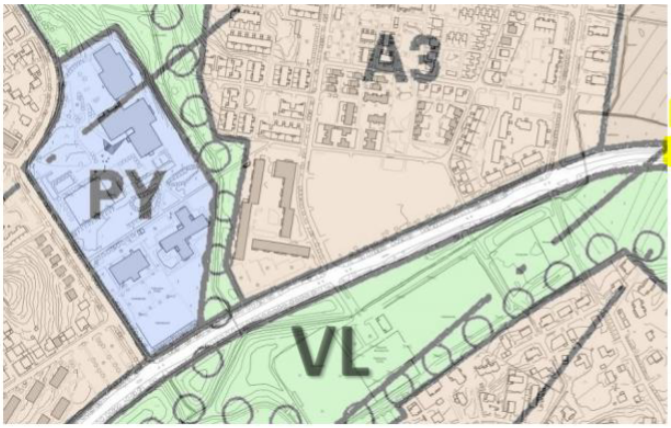
A
tiivis asuntoalue kaikilla talotyypeillä, palveluita ja toimitilaa

AP
pientalovaltainen asuntoalue pientalo tyyppejä ja lähipalveluita

P
palvelujen ja hallinnon alue

VU
urheilu- ja virkistyspalvelujen alue

Voimassa oleva yleiskaava 2007 – Pientaloalue.



A3
Pientaloalue. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pientaloja. Alueella voidaan sallia asuinympäristöön soveltuvia työtiloja.

PY
Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.

VL
Lähivirkistysalue. Alue varataan yleiseen virkistystoimintaan ja lähiulkoiluun.

Voimassa oleva ajantasakaava 1976



A4
asuntorakennusten korttelialue

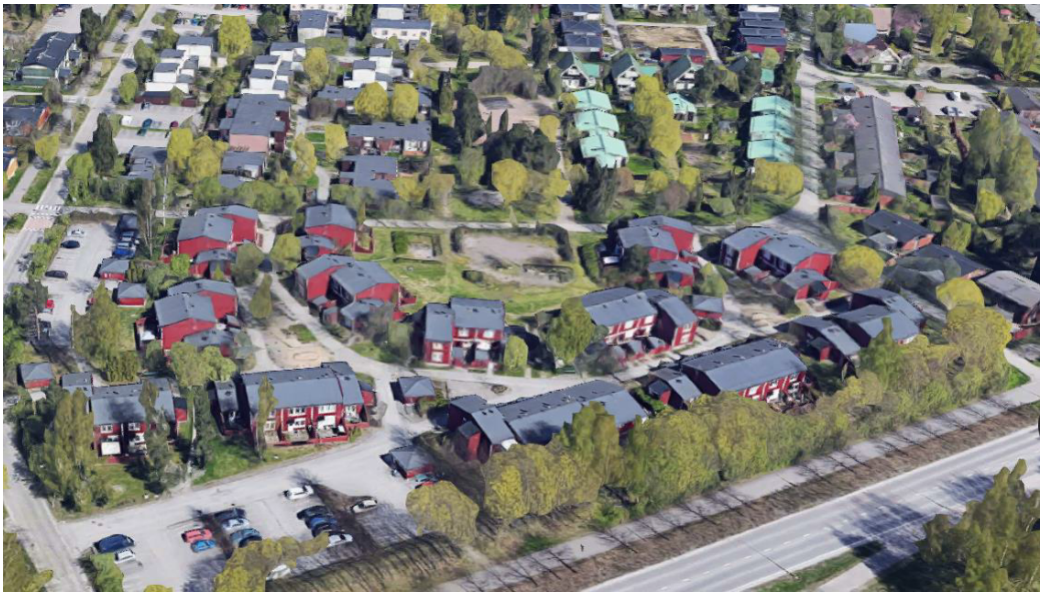
AL
yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen alue

VP(P)
puistoalue

AHL
oleskelu ja leikkialue

Voimassa olevien kaavojen mukaan tontille Luhtimäki 1 alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pientaloja ja voimassa olevan asemakaavan mukaan kerrosluku saa olla II.

Alla olevasta kuvaparista näkyy kuinka järkyttävästi tontin Luhtimäki 1 rakennusmassoittelu muuttuu tässä ehdotuksessa, kun verrataan siihen mitä tontille oli aiemmin rakennettu. Miksi historiallisen asuntomessualueen kokonaisuus halutaan tuhota aikaisempaa tiiviimmällä rakentamisella jopa 5 kerroksisilla kerrostaloilla. Vuoden 1977 asuntomessualueen perinnön vaaliminen edellyttäisi rakennusmassoittelua, joka kunnioittaisi aiempia kerroskorkeuksia ja tehokkuuslukuja.





Luhtimäki 2:n ei myöskään tule rakentaa kuin korkeintaan saman korkuisia rakennuksia kuin mitä tontilla nykyisin olevat rakennukset ovat. Käsittääkseni sielläkin yleiskaava määrä kerrosten maksimilukumääräksi 3 kerrosta.





Asemakaavoitusmuutoksen selostustekstissä ja nettisivuilla mainitaan, että Luhtimäki 1:n talot on purettu huonokuntoisina.

Muistikuvan mukaan naapureille lähetyn purkulupaan liittyvän tiedotteen mukaan talot puretaan, koska talojen korjaus ei ole kannattavaa. Ei siis puhuttu mitään siitä, että talot ovat purkukuntoisia. Varmaankin tontilla olevien talojen korjaus on vähemmän kannattavaa, kun verrataan siihen, että talot purkamalla tontille on mitä ilmeisimmin luvassa suurempi rakennusoikeus. Häveliäästi tiedotteessa sanottiin (muistikuva), että ei muka tiedetä mitä tontille rakennetaan. Jo tuolloin ilmoitukseen liittyi vahva epäilys, että ollaan liikkeellä ketunhäntä kainalossa. Nythän tuo sitten on selvinnyt, että on jo tuolloin tiedetty, että talot purkamalla on mahdollista saada suurempi rakennusoikeus ja enemmän tuloja.

12.4.2002 laitetussa mielipiteessä on kerrottu Orsipolun asukkaiden huolenaiheet. Tuolloin esitettyjen mielipiteiden vastineissa paistaa läpi esitettyjen mielipiteiden vähättely, Keväällä esitetyt mielipiteet eivät kaavaehdotukseen näytä juuri vaikuttaneen. Kaavaehdotus on täysin Luhtimäki 1 & 2 tontin omistajan toiveiden mukainen. Kun Luhtimäki 1 -tontin korkeilla rakennuksilla on vaikutusta sekä viereisten tonttien että koko Variston pientaloalueen asumisviihtyisyyteen, luulisi mielipiteillä olevan vaikutusta. Jää käsitys, että mielipiteitä kerätään vain muodon vuoksi, mutta lähtökohtana on, että kaikki kommentit torpataan, eikä niitä missään nimessä haluta huomioida kaavaehdotuksessa.

Vastine

Asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 14.9. – 13.10.2022. Kaavoituksen nettisivuilla ollut linkki *'kaavakartta nähtävillä 14.9. – 13.10.2022 (pdf)'* on sama kuin linkeistä löytyvä *'kaavakartta 23.8.2022 (pdf)'*. Kaavakartta löytyy myös kaavaselostuksesta.

Kaavaselostuksen alueen yleiskuvauksessa 2.1. alue sanallisesti rajautuu Variston vuoden 1977 asuntomessu alueeseen. Havainnekuvaan lisätään merkintä Orsipolun omakotitaloalueen kuulumisesta asuntomessualueeseen.

Tiivistäminen ja täydentäminen ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan pääperiaatteita. Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021. HHO on 28.6.2022 ratkaissut valitukset ja jatkovalitukset eivät koske tätä kaava-aluetta. Yleiskaavassa 2020 alue on merkitty tiiviiksi, monimuotoiseksi asuinalueeksi A, jossa olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Luhtimäki 1 tontin asuntomessualueen rakennukset olivat vuonna 2014 tehdyn kuntoselvityksen mukaan rakenteellisesti heikossa kunnossa ja elinkaarensa päässä. Niille on myönnetty purkulupa 25.09.2019. Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut purkamislupahakemuksesta huomautettavaa, sillä asuntomessualueelta on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2018, jonka perusteella kyseisten rakennusten rakennushistorialliset arvot todettiin vaatimattomiksi (Lausunto 03.09.2019). Purkuluvassa kuvataan, että alueelle tulee jatkossa mahdollisesti uudisrakentamista. Asemakaavamuutoshakemus on jätetty 15.10.2021, joten purkulupavaiheessa ei ole ollut tiedossa mitä alueelle suunnitellaan. Rakennusten purkulupa ei poista yleiskaavan eikä asemakaavan lainvoimaisuutta.

Yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Asemakaavamuutoksessa rakentaminen tutkitaan yleiskaavaa tarkemmin ja yleiskaavan yleispiirteisyydestä voidaan perustellusti poiketa. Kaupunkia ei voida kehittää, jos voimassa olevia asemakaavoja ei voida muuttaa muuttuviin tarpeisiin sopiviksi. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuntoja. Asemakaavamuutos hakemuksen rakennusmäärä perustuu maakuntakaavan ja yleiskaavan täydennysrakentamistavoitteisiin ja kortteleiden sijaintiin yleiskaavan yhdyskadun varrella. Laadukkaalla suunnittelulla, kaavamääräyksillä ja rakennusvalvonnalla pyritään takaamaan asuinalueen viihtyvyys.

Luhtimäki 1&2 korttelialueet eivät ole asuntomessualueen rakennusperintökohteita eikä Vantaan kaupunginmuseo ei ole antanut hankkeesta lausuntoa. Vantaan kaupunkisuunnittelun tavoite on, että uudet asunnot Variston asuntomessualueen läheisyydessä kunnioittavat kohdetta mitoitukseltaan ja asemakaavamuutosehdotusta ja kaavamääräyksiä on nyt tarkistettu:

Kaavamuutos on tutkittu kaavamuutosaluetta laajempana kokonaisuutena koko Luhtitien varren osalta. Nyt läpiajettavaksi rakennettava Luhtitie yhdistää Myyrmäen ja Pähkinärinteen kerrostaloalueet. Luhtitien itäpäähän on kaavoitettu 4 – 8 -kerroksisia kerrostaloja (kaavat 002049 ja 002156) ja pähkinärinteessä on korkeampaa rakentamista. Nämä muodostavat Luhtitien varrelle Myyrmäen ja Pähkinärinteen välille laajemman kaupunkimaisen kokonaisuuden. Luhtitien varteen sijoittuvat kerrostalot tulevat toimimaan Luhtitien kokonaisvaltaista katukuvaa tukevana elementtinä ja ne on suunniteltu Luhtitien jatkuvaan katukuvaan istuvana.

Koska Luhtitien varren kerrostalot rajaavat monimuotoista asuinkorttelia ja olemassa olevaa pientaloaluetta, kaupunkimaisten kerrostalojen luomaa katukuvaa on sopeutettu paremmin ympäröivään pientaloympäristöön. Kerrostalomaisuuden sijaan on korostettu pientalomaisia ratkaisuja.

Luhtitien varteen sijoittuvat kerrostalot toimivat pientaloaluetta rajaavana elementtinä. Korttelin rakennukset on sijoitettu niin, että pientalot ja 3-kerroksiset kerrostalot sijoittuvat pientalojen suuntaan. Aittarivin ja Orsipolun puoli on esitetty pienimittakaavaisempana ja matalampana puutalorakentamisena ottaen huomioon asuntomessualueen perintökohteet. Luhtimäen varressa massoittelu on suhteutettu naapuruston 3-kerroksisiin kerrostaloihin ja sidottu kortteliin materiaaleiltaan käyttämällä pääasiassa tiiltä.

Suunnitellut kerrostalot ovat kerrosluvuiltaan vaihtelevia ja rakennuksenmassa on jaettu pienempiin erillisiin osiin. Yli 50% julkisivusta on matalampaa 3-kerroksista rakennusta. 5-kerroksisisa osuuksia on käytetty luomaan moninaista ja aktiivista ilmettä katukuvaan. Kerrostaloissa on polveileva kattomuoto ja niiden harjanmuoto vaihtelee. Harjakorkeudet on suunniteltu harkitusti niin, että korkeimmat osat sijoittuvat kauemmaksi nykyisestä pientaloalueesta. Maakerroksissa asunnot avautuvat yhteispihalle ja luovat etupihamaista vaikutelmaa Luhtitielle. Rakennettu massa ja materiaalit on suhteutettu ympäristöön käyttämällä taktiilisia, pientalomittakaavassa olevia materiaaleja. Lisäksi julkisivujäsentelyllä on pyritty tuo-maan esille pientalomaisuutta.

Asuntomessualueen historia ja rakennusperintö rakentamisen edelläkävijänä on huomioitu alueen suunnittelussa hakemalla innovatiivisia ratkaisuja ja tukemalla modernin rakentamisen keinoja. Purettu asuntomessualue on korvattu tämän päivän asuntoarkkitehtuuria esittelevällä kohteella missä korttelialueen rakennettu massa ja materiaalit ovat suhteessa ympäristöön ja tie- ja piha-alueet on suunniteltu vehreinä. Lisäksi uudet kulkureitit sitovat korttelin lähialueisiin.

Tarkistukset

Kaavaselostuksen alueen yleiskuvauksen havainne kuvaan 2.1. lisätään merkintä Orsipolun omakotitaloalueen kuulumisesta asuntomessualueeseen.

Asemakaavamuutosehdotusluonnosta ja kaavamääräyksiä on tarkistettu; Kerrostalojen kaupunkimaisuuden sijaan edellytetään, että Luhtitien varren rakennukset sopeutuvat paremmin pientaloympäristöön. Kerrostalomaisuuden sijaan korostetaan pientalomaisia ratkaisuja.

NRO 2
YKSITYISHENKILÖ

Muistutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassaan kaupunki toteaa:
Kaupunkisuunnittelun keskeisenä tavoitteena kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen alueen ympäristön arvoja kunnioittaen tiivistäen ja uudistaen. Suunnitelmalla haetaan monipuolista pientalorakentamista ja vihreää ja viihtyisää asuinaluetta. Kerrostalojen tulee mittakaavaltaan istua pientaloalueeseen.

Nyt suunnitellut rakennukset, jotka eivät ole pientaloja, ovat kaupungin oman kaupunkisuunnittelun keskeisten tavoitteiden vastaisia. Lisäksi kerrostalot eivät mittakaavaltaan istu pientaloalueeseen.

Vantaan oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 2020 Luhtimäki 1 ja 2 on varattu pientaloasumiseen. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina.

Nyt suunnitellut 5-kerroksiset kerrostalot eivät edusta pientalotyyppejä ja rikkovat kaavoitusta ohjaavaa voimassa olevaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Luhtimäki 1:n ja 2:n kaavoituksessa tulee noudattaa yleiskaavan ohjausta ja pitäytyä pientalojen rakentamisessa.

Tarkasteltaessa asemakaavaa yleiskaavan vaatimusten mukaisesti riittävän laajana kokonaisuutena on hyvä tarkastella Varistoa viereisine asuinalueineen. Varistossa, Pellaksessa ja Variston puoleisessa Vapaalassa ei missään ole tällä hetkellä yli 3-kerroksisia rakennuksia. Tästä tarkastelulaajuudesta huomataan, että kyseiselle alueelle ei tule rakentaa yli 3-kerroksisia rakennuksia.

Vantaan kaupunginmuseon lausunnon mukaan “Uusien suunnitelmien tulee kunnioittaa perintökohdetta mitoitukseltaan ja vihersuunnitelma tulee sovittaa ympäristöön.”

Nyt suunnitellut 5-kerroksiset kerrostalot ovat mitoitukseltaan täysin ristiriidassa kaupunginmuseon vaatimuksen kanssa. Luhtimäki 1:een rakennettavat rakennukset korvaavat aiemmat asuntomessualueen 2-kerroksiset rakennukset. Perintökohteen mitoituksen kunnioittaminen tarkoittaa käytännössä korkeintaan 3-kerroksisten rakennusten rakentamista. Muussa tapauksessa asuntomessualueelle rakennettavat uudet rakennukset eivät kunnioita kaupunginmuseon vaatimusta ja alueen asukkaiden yleistä mielipidettä.

Asukastilaisuudessa kaupungin edustaja totesi, että Luhtitietä pitää tarkastella rakennusten osalta kokonaisuutena. Kun Luhtitietä tarkastellaan kokonaisuutena, huomataan, että koko Luhtitien varressa Varistossa on ainoastaan 1-3-kerroksisia rakennuksia. Luhtitien tarkasteleminen kokonaisuutena korostaa, että Luhtimäki 1:een ja Luhtimäki 2:een ei tule rakentaa yli 3-kerroksisia rakennuksia.

Asukastilaisuudessa mainittu Luhtitien melun torjuminen ei edellytä yli 2-kerroksista rakentamista. 2-kerroksiset rakennukset riittävät torjumaan Luhtitien melun täysin riittävästi. Lentomelun torjuntaan rakennusten korkeudella ei ole käytännössä mitään merkitystä, eikä yli kahta kerrosta voida pitää myöskään lentomelun kannalta perusteltuna.

Yli 2-kerroksiset uudet rakennukset muuttaisivat radikaalisti asuntomessualueen yleisilmettä ja aiheuttaisivat merkittäviä maisemahaittoja. Niillä olisi myös merkittävä vaikutus naapurikiinteistöjen arvoon ja on odotettavissa, että naapurikiinteistöjen arvo laskisi

kymmeniä prosentteja. Oikeuskäytännön mukaan kiinteistöltä, oman kiinteistön ulkopuolellekin, avautuva maisema muodostaa osan em. kiinteistön arvosta. Mikäli maisemahaitta on niin suuri, että se ylittää sietokynnyksen, siitä kiinteistön arvoon aiheutuva alennus on korvattava menettäjälle.

Asuntomessualuetta, johon Luhtimäki 1 kuuluu, tulee käsitellä arvokkaana perinnemaisemana ja rakennettuna kulttuuriympäristönä. Kulttuuriympäristön arvioinnissa tulee käyttää kansainvälisiin suosituksiin pohjautuvaa arvottamismallia, jonka kriteeristönä käytetään:
● arkkitehtonisesti
● historiallisesti ja
● ympäristöllisesti merkittäviä tekijöitä
Täydentävinä kriteereinä tulee käyttää lisäksi seuraavia tekijöitä: harvinaisuus, edustavuus, alkuperäisyys, yhtenäisyys, kerroksisuus, symbolikohde, avainkohde ja liittyminen ympäristöön.

[https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/old/Nro_99_maisemahaitoista_ja_niiden_kasittelysta_maanmittaustoimituksissa.pdf]

Liikenne

Alueen liikenne on suunniteltava niin, että rakentamisaikana ja sen jälkeen ei ole tarvetta käyttää Aittariviä liikennöintiin. Aittarivi on Asuntomessualueen ja Variston merkittävimpiä kevyenliikenteenväyliä, jonka toimivuus on turvattava rakentamisaikana ja tulevaisuudessa. Aittariviä käyttää kulkemiseen merkittävä määrä koululaisia kulkiessaan Hämeenkylän kouluun. Tämän koulureitin turvallisuudesta ei voida tinkiä lainkaan.

Kaavassa on suunniteltu huoltoajoa Luhtimäki 1:een Orsipolun kautta. Ihmisten Tieliikennelain tuntemus on yleisesti ottaen hyvin huonoa, eikä huoltoajon kriteerejä tunneta.

Tämän seurauksena huoltoajoksi kuvitellaan paljon sellaista ajoa, joka ei lain mukaan ole huoltoajoa. Tämä tulee huomioida huoltoajoreittejä suunniteltaessa. Tällä hetkellä Orsipolku on toisesta suunnasta tultaessa kevyenliikenteenväylä ja Luhtitien suunnasta huoltoajo on sallittu 30km/h aluerajoitusmerkein. Orsipolulle on kuitenkin jo tällä hetkellä mahdotonta ajaa Luhtitien suunnasta laillisesti. Orsipolun kohdalla Luhtitien ylittää suojatie, jota pitkin ei laillisesti voi ajaa. Huoltoajoa Luhtimäki 1:een ei missään tapauksessa voi suunnitella Orsipolun kautta ja Aittariville ei myöskään tule lisätä huoltoajotarvetta. Kaavoituksessa on ehdottomasti huomioitava liikenneratkaisut ml. huoltoajo siten, että turvataan liikenteen turvattomimmat kulkijat. Nykyinenkin huoltoajoyhteys Luhtitieltä Orsipolulle tulisi purkaa vaarantamasta kevyttä liikennettä.

Alueen liikennejärjestelyjen suunnittelussa on huomioitava myös Postin jakokäytännöt alueella. Tehtävät ratkaisut eivät saa aiheuttaa lisääntynyttä autoilua perintökohteen kevyenliikenteenväylillä.

Tarkasteltaessa tätä kaavaa isompana, Luhtitien laajuisena kokonaisuutena, täytyy myös liikenteen osalta huomioida liikenteen turvattomimpien asema ja turvallisuus. Luhtitien jatke katkaisee tärkeän kevyen liikenteen yhteyden Myyrmäen ja Petikon välissä. Tätä kirjoittaessa Luhtitien jatke on avattu bussiliikenteelle ja tästä liikenteestä on nyt saatavilla tiĺastotietoa (18.9.2022 alkaen HSL:n rajapinnan kautta, Twitter @LuhtitienJatke).

Otos 6854 bussia

Suurin yksittäinen ylinopeus: 28.3 km/h (tarkoittaa ajonopeutta 58.3 km/h)
Yli 10 km/h ylinopeutta ajaneita busseja: 1583 kpl (23.1% havainnoista)
STOP-merkin ohitusnopeudet kpl (% havainnoista)
>3 km/h: 2120 (30.9%)
>10 km/h: 1143 (16.7%)
>30 km/h: 394 (5.7%)

Kuten yllä nähdään, ammattiautoilijat ajavat Luhtitiellä keskimäärin n. 70 kertaa vuorokaudessa yli 10 km/h ylinopeutta. Luhtitien jatkeella on myös kaksi pakollista pysähtymistä osoittavaa STOP-merkkiä. Ammattiautoilijoiden keskuudessa näiden kunnioitus on täysin olematonta. Joka kolmannella kerralla bussi ei pysähdy STOP-merkin kohdalle ja lähes 6% busseista ohittaa STOP-merkit hidastamatta yli 30 km/h nopeudella. Jos läpiajo aikanaan avataan kaikelle liikenteelle, on selvää, että Luhtitie tulee jatkossakin olemaan liikenteen turvattomimpien kannalta erittäin vaarallinen. Madaltamalla suunnitellut kerrostalot yleiskaavan vaatimuksen mukaiseen max. 3:een kerrokseen voidaan siltä osin pienentää Luhtitien liikennemääriä ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Pysäköinti
Alueelle suunniteltu pysäköintipaikkojen määrä 1/100m2 on liian pieni. Se tarkoittaa käytännössä, että läheskään jokaista asuntoa kohti ei ole varattu pyäköintipaikkaa. Tämän seurauksena on odotettavissa, että lain vastainen liikenne Aittarivillä kasvaa parkkipaikkaa etsivien toimesta aiheuttaen vaaratilanteita. Lisäksi parkkipaikkojen etsijät tulevat tukkimaan lähiseudun kaikki tiet ja pihakadut aiheuttaen lisää hankaluuksia nykyisille asukkaille ja nykyiselläänkin haastavalle teiden kunnossapidolle. Tästä syntyy merkittävää pysyvää haittaa perintökohteelle melun, tärinän, saasteiden ja liikenneturvallisuuden heikkenemisen muodossa.

Vastine

Tiivistäminen ja täydentäminen ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan pääperiaatteita. Uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty valtuustossa 25.1.2021. HHO on 28.6.2022 ratkaissut valitukset ja jatkovalitukset eivät koske tätä kaava-aluetta. Yleiskaavassa 2020 alue on merkitty tiiviiksi, monimuotoiseksi asuinalueeksi A, jossa olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Luhtimäki 1 tontin asuntomessualueen rakennukset olivat vuonna 2014 tehdyn kuntoselvityksen mukaan rakenteellisesti heikossa kunnossa ja elinkaarensa päässä. Niille on myönnetty purkulupa 25.09.2019. Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut purkamislupahakemuksesta huomautettavaa, sillä asuntomessualueelta on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2018, jonka perusteella kyseisten rakennusten rakennushistorialliset arvot todettiin vaatimattomiksi (Lausunto 03.09.2019). Purkuluvassa kuvataan, että alueelle tulee jatkossa mahdollisesti uudisrakentamista. Asemakaavamuutoshakemus on jätetty 15.10.2021, joten purkulupavaiheessa ei ole ollut tiedossa mitä alueelle suunnitellaan. Rakennusten purkulupa ei poista yleiskaavan eikä asemakaavan lainvoimaisuutta.

Yleiskaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Asemakaavamuutoksessa rakentaminen tutkitaan yleiskaavaa tarkemmin ja yleiskaavan yleispiirteisyydestä voidaan perustellusti poiketa. Kaupunkia ei voida kehittää, jos voimassa olevia asemakaavoja ei voida muuttaa muuttuviin tarpeisiin sopiviksi. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuntoja. Asemakaavamuutos hakemuksen rakennusmäärä perustuu maakuntakaavan ja yleiskaavan täydennysrakentamistavoitteisiin ja kortteleiden sijaintiin yleiskaavan yhdyskadun varrella. Laadukkaalla suunnittelulla, kaavamääräyksillä ja rakennusvalvonnalla pyritään takaamaan asuinalueen viihtyvyys.

Luhtimäki 1&2 korttelialueet eivät ole asuntomessualueen rakennusperintökohteita eikä Vantaan kaupunginmuseo ei ole antanut hankkeesta lausuntoa. Vantaan kaupunkisuunnittelun tavoite on, että uudet asunnot Variston asuntomessualueen läheisyydessä kunnioittavat kohdetta mitoitukseltaan ja asemakaavamuutosehdotusta ja kaavamääräyksiä on nyt tarkistettu:

Kaavamuutos on tutkittu kaavamuutosaluetta laajempana kokonaisuutena koko Luhtitien varren osalta. Nyt läpiajettavaksi rakennettava Luhtitie yhdistää Myyrmäen ja Pähkinärinteen kerrostaloalueet. Luhtitien itäpäähän on kaavoitettu 4 – 8 -kerroksisia kerrostaloja (kaavat 002049 ja 002156) ja pähkinärinteessä on korkeampaa rakentamista. Nämä muodostavat Luhtitien varrelle Myyrmäen ja Pähkinärinteen välille laajemman kaupunkimaisen kokonaisuuden. Luhtitien varteen sijoittuvat kerrostalot tulevat toimimaan Luhtitien kokonaisvaltaista katukuvaa tukevana elementtinä ja ne on suunniteltu Luhtitien jatkuvaan katukuvaan istuvana.

Koska Luhtitien varren kerrostalot rajaavat monimuotoista asuinkorttelia ja olemassa olevaa pientaloaluetta, kaupunkimaisten kerrostalojen luomaa katukuvaa on sopeutettu paremmin ympäröivään pientaloympäristöön. Kerrostalomaisuuden sijaan on korostettu pientalomaisia ratkaisuja.

Luhtitien varteen sijoittuvat kerrostalot toimivat pientaloaluetta rajaavana elementtinä. Kaava-alue ei enää ole osa asuntomessualuetta. Alueen yleisilme ja ympäristö on huomioitu sijoittamalla korttelin rakennukset niin, että pientalot ja 3-kerroksiset kerrostalot sijoittuvat pientalojen suuntaan. Aittarivin ja Orsipolun puoli on esitetty pienimittakaavaisempana ja matalampana puutalorakentamisena ottaen huomioon asuntomessualueen perintökohteet. Luhtimäen varressa massoittelu on suhteutettu naapuruston 3-kerroksisiin kerrostaloihin ja sidottu kortteliin materiaaleiltaan käyttämällä pääasiassa tiiltä.

Suunnitellut kerrostalot ovat kerrosluvuiltaan vaihtelevia ja rakennuksenmassa on jaettu pienempiin erillisiin osiin. Yli 50% julkisivusta on matalampaa 3-kerroksista rakennusta. 5-kerroksisisa osuuksia on käytetty luomaan moninaista ja aktiivista ilmettä katukuvaan. Kerrostaloissa on polveileva kattomuoto ja niiden harjanmuoto vaihtelee. Harjakorkeudet on suunniteltu harkitusti niin, että korkeimmat osat sijoittuvat kauemmaksi nykyisestä pientaloalueesta. Maakerroksissa asunnot avautuvat yhteispihalle ja luovat etupihamaista vaikutelmaa Luhtitielle. Rakennettu massa ja materiaalit on suhteutettu ympäristöön käyttämällä taktiilisia, pientalomittakaavassa olevia materiaaleja. Lisäksi julkisivujäsentelyllä on pyritty tuomaan esille pientalomaisuutta.

Asuntomessualue oli aikoinaan rakentamisen edelläkävijä. Purettu asuntomessualue on korvattu tämän päivän asuntoarkkitehtuuria esittelevällä kohteella. Viitteenä historiaan ja rakennusperintöön, alueen suunnittelussa haetaan innovatiivisia ratkaisuja ja uusissa suunnitelmissa tuetaan modernia rakentamista sekä uudistuvaa kaupunkikuvaa tukevia ratkaisuja.

Kasvukaupungeissa kiinteistöjen arvot nousevat. Kaavoituksen tuottamaa arvon nousua tai laskua ei lain mukaan korvata naapurikiinteistöille. Uusien asuntojen rakentaminen tyypillisesti nostaa myös alueen vanhojen rakennusten arvoa.

Liittymät tonteille tulevat olemaan Luhtimäeltä. Kortteleiden sisäinen liikenne on suunniteltu pihoilla olevina ajoyhteyksinä tonteille. Huoltoajo käyttää Luhtimäen tontti liittymiä ja ajoyhteydet on suunniteltu korttelinsisäiseksi. Aittariville ja Orsipolulle on varattu olemassa oleville tonteille nykyiset kevyenliikenteenyhteydet sekä huoltoajoyhteydet.

Lähtökohtaisesti postilaatikot ovat korttelin sisällä. Kaavoitus ei kuitenkaan voi vaikuttaa Suomen Postin toimintaan tulevaisuudessa.

Luhtitie ja sen jatke sijaitsevat kaava-alueen ulkopuolella. Luhtitien poikki on rakennettu suojatie ulkoilureitin kohdalle Myyrmäen ja Petikon välissä.

Liikenteen valvonta ei kuulu kaavoitukseen.

Olemassa oleva asemakaava vaati kerrostaloille 1ap/70m2 tai 1ap/asunto ja pientaloille 1ap/asunto. Näistä 60% tuli rakentaa, siten rakennettava autopaikkamäärä oli 1/117m2 tai 0,7 autopaikkaa/asunto.

Suunnitelmassa on 95 autopaikkaa, josta sähköautopaikkoja 24. Asemakaavaehdotuksessa on käytetty normeja: kerrostaloille vähintään 1 ap/100 kem2, Vieraspaikat 1/1500 ja Lyhytaikainen pysäköinti 1/5000 kem2. Pientaloille vaaditaan vähintään 1,5 ap/asunto. Lisäksi suunnitelmissa on muuntojoustavia alueita, joita voidaan ottaa pysäköintikäyttöön tarpeen mukaan. Muuntojoustaville aluille on osoitettu 32 autopaikkaa, josta sähköautopaikkoja 24. Näiden lisäksi Luhtimäen varteen on mahdollista toteuttaa 8 kadunvarsi autopaikkaa, jotka eivät ole laskennassa mukana.

Pysäköintinormi on arvioitu riittäväksi ja siinä on otettu huomioon runkobussilinjan vaikutus sekä mahdollisuus lisäpaikkojen rakentamiseen.

Luhtien katusuunnitelmaa varten tehdyssä selvityksessä on tutkittu liikennemäärän kasvun aiheuttamat vaikutukset ympäristöön. Asemakaavamuutosehdotuksessa on huomioitu rakennusten ääneneristävyys ja pihamelun riittävän alhainen taso, ja rakennukset sijaitsevat riittävän etäällä Luhtitien ajoradasta. Rakennusten riittävä melunsuojaus toteutuu julkisivun ääneneristyksellä ja riittävän alhainen pihamelutaso toteutuu sijoittamalla rakennuksia Luhtitietä vastaan. Kaavaehdotus täyttää ELY keskuksen ilmanlaadulliset vaatimukset 2015.

Luhtitien liikennemääräksi on arvioitu noin 4000 ajoneuvoa / vuorokausi. Kerrostalojen kerrosmäärä ei täten määräydy melusuojatarpeen mukaan eikä rakennusoikeuden osittaisella vähentämisellä olisi merkittävää vaikutusta liikenne- tai pysäköintimääriin eikä alueen liikenneturvallisuuteen.

Tarkistukset

Asemakaavamuutosehdotusluonnosta ja kaavamääräyksiä on tarkistettu; Kerrostalojen kaupunkimaisuuden sijaan edellytetään, että Luhtitien varren rakennukset sopeutuvat paremmin pientaloympäristöön. Kerrostalomaisuuden sijaan korostetaan pientalomaisia ratkaisuja.

13 § Kaupunkirakenne ja ympäristö - palvelualueen määrärahamuutosesitys vuoden 2022 talousarvioon / TLA

VD/12629/02.01.00.04/2022

TLA/JH

Esitetään kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueelle 0,5 miljoonan euron alitusta rakennusvalvonnan tuloihin.

Kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueen tulot talousarvio vuodelle 2022 on 5,8 miljoonaa euroa. Rakennusvalvontatulojen ennustetaan alittavan talousavion 0,5 miljoonalla eurolla. Rakennusvalvonnan tulot muodostuvat pääosin rakennettavan kokonaispinta-alan mukaisista rakennuslupamaksuista. Yleisestä taloustilanteesta johtuva epävarmuus heijastuu rakentamisen volyymin pienentävästi ja näin ollen pienentävästi myös rakennusvalvonnan tuottoihin.

	1 000 EUR	TA 2022	Muutos	Uusi TA 2022
Kaupunkirakenne ja ympäristö	**TOIMINTATUOTOT**	**5 774**	**- 500**	**5 274**

Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että alennetaan kaupunkirakenne ja ympäristö palvelualueen toimintatuottoja 0,5 miljoonaa euroa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Talousohjaus

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

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

Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan kaupunginhallitukselta / kaupunkiympäristölautakunnalta** eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä:

lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen

ja/tai
tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla.

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana.

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen sähköpostilla tai sähköisen Oma Vantaa -asiointipalvelun kautta, postittamalla tai henkilökohtaisesti Tikkurilan Vantaa-Infoon sen aukioloaikana. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Jos sinulla on vaatimustasi tukevia asiakirjoja, liitä ne oikaisuvaatimukseen mukaan. Lopuksi ilmoita yhteystietosi ja kotikuntasi ja allekirjoita oikaisuvaatimus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Jos käytät laillista edustajaa, oikaisuvaatimuksessa tulee olla myös edustajan vastaavat tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupunginhallituksen yhteystiedot:/kaupunkiympäristölautakunnan yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Käyntiosoite: Kirjaamon asiakaspalvelu/Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa
(Aukioloajat: ma–ke 8.45–16.30, to 12.00–17.00 ja pe 7.45–15.30. Tarkista kesäajan ja arkipyhän aukiolo soittamalla tai osoitteesta https://www.vantaa.fi/vantaa-info)
Puhelin: (09) 83911 (vaihde)
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi.vantaa.fi/web/oikaisuvaatimus

Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet tehnyt päätöksestä aiemmin oikaisuvaatimuksen. Kunnan jäsenenä voit tehdä valituksen, jos päätös on muuttunut oikaisuvaatimuksen takia.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:
- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut oikaisuvaatimuksen yhteydessä). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vahingonkorvausasiassa hallinto-oikeus voi tutkia ainoastaan, onko päätös tehty muodollisesti oikein. Vahingonkorvauksen perustetta tai määrää koskevan riita-asian käsittelee sen sijaan toimivaltainen yleinen tuomioistuin (käräjäoikeus).

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän p**äätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa**, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän **päätökseen, joka koskee hankintaoikaisua**, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:
Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184, fax: 09-8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankin-talain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:
1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely

on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhakuaika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.

Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhakuaika suorahankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suorahankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suorahankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suorahankintaa koskevaa ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suorahankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suorahankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännönmukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edusta-jansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toi-mittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2120 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4240 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6350 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 530 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki
puh. 029 56 43300
fax 029 56 43314
markkinaoikeus(at)oikeus.fi
asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Voit tehdä valituksen myös, jos olet kunnan jäsen. Poikkeuksen tähän muodostavat vaikutukseltaan vähäiset muutokset muuhun asemakaavaan kuin ranta-asemakaavaan. Näihin vaikutukseltaan vähäisiin muutoksiin kunnan jäsenellä ei ole valitusoikeutta. Vaikutukseltaan vähäisenä ei ole pidettävä asemakaavan muutosta, jossa
- muutetaan rakennuskorttelin tai muun alueen pääasiallista käyttötarkoitusta
- supistetaan puistoja tai muita lähivirkistykseen osoitettuja alueita
- nostetaan rakennusoikeutta tai rakennuksen sallittua korkeutta ympäristöön laajemmin vaikuttavalla tavalla
- heikennetään rakennetun ympäristön tai luonnonympäristön arvojen säilymistä tai
- muutetaan kaavaa muulla näihin rinnastettavalla tavalla.

Valituksen voi tehdä myös
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita. Kunnan jäsenen ja asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079, Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje 6. Valitus poikkeamispäätökseen ja suunnittelutarveratkaisua koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet
- asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi
- viereisen tai vastapäätä olevan alueen omistaja ja haltija,
- sellaisen kiinteistön omistaja tai haltija, jonka rakentamiseen tai muuhun käyttämiseen päätös voi olennaisesti vaikuttaa
- se, jonka asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin hanke saattaa huomattavasti vaikuttaa

Valituksen voi tehdä myös
- kunta ja naapurikunta, jonka maankäytön suunnitteluun päätös vaikuttaa
- toimialueellaan sellainen rekisteröity yhdistys, jonka tarkoituksena on luonnon- tai ympäristönsuojelun tai kulttuuriarvojen suojelun edistäminen taikka elinympäristön laatuun muutoin vaikuttaminen
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen antopäivästä. Päätös annetaan julkipanon jälkeen. Päätöksen antopäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

TÄMÄ PÄÄTÖS ON ANNETTU JULKIPANON JÄLKEEN
_____ KUUN _____ PÄIVÄNÄ 2018, JOLLOIN SEN KATSOTAAN TULLEEN ASIANOMAISTEN TIETOON.